

Premessa

L'articolo qui presentato rappresenta il tentativo di dare seguito alla ricerca condotta da Studio Ambrosetti/ACEN nel 2005 cercando di tradurre in chiave propositiva e progettuale «*gli Assets presenti nell'area metropolitana di Napoli - Attuazioni & Sviluppo*».

Lo studio Ambrosetti/ACEN ha individuato una diagnosi abbastanza lucida del presente della città. In conclusione della ricerca erano stati individuati tre possibili scenari di sviluppo per cercare di fare di Napoli una città di primo piano nel panorama nazionale e internazionale, tre direzioni di sviluppo da intraprendere, tre *assets* per ri-trovare la famosa «*attrattività*» napoletana: logistica, ricerca avanzata e turismo culturale.

Come inserire le suddette direzioni di sviluppo in un ambito progettuale e propositivo capace di tradursi in valore aggiunto per la città?

Come dare luogo ad una rinascita dei valori di urbanità per la Napoli del futuro a partire proprio dagli *assets* summenzionati?

Come prefigurare sulla scena della città attuale l'introduzione di forme di nuova urbanità, cioè di nuovi contenitori urbani delle attività legate agli *assets* di cui sopra?

Il contributo qui di seguito introduce brevemente una riflessione più generale di inquadramento dell'attuale crisi di Urbanità, propria non solo di Napoli ma di molte città europee, cercando di individuare nella creazione di Forme o di Poli di Nuova Urbanità gli strumenti progettuali concreti di un rinnovamento e di una riqualificazione dello scenario metropolitano: n-poli per la Napoli del futuro.

A supporto di tale orientamento critico si propone una rapida analisi di esempi campione di alcune città europee tangenti per alcuni aspetti a Napoli, anche se talvolta in maniera non del tutto evidente, che hanno già intrapreso un cammino di profonda riqualificazione urbana del loro territorio secondo procedure e modalità di grande interesse.

Dall'analisi critica delle realtà europee di cui sopra si è cercato di dedurre una sorta di strategia urbana per punti comuni qualificanti, che sono stati in conclusione

proiettati nella nostra realtà napoletana come questione aperta ai diversi attori del processo di trasformazione urbana da realizzare per la città di Napoli.

Riflessione sul valore urbano

La fine dei modelli e l'orizzonte del post-urbano: la frattura tra Urbs e Civitas

Il secolo scorso ha segnato la fine dei modelli deterministici di sviluppo delle città.

Alla constatazione del fallimento dell'urbanistica scientifica del XX secolo deve far seguito oggi una nuova visione delle nostre realtà urbane in cui all'evidente frattura tra *Urbs* e *Civitas* (cioè tra realtà fisica e realtà sociale) – dovuta in parte anche alle recenti e rapidissime rivoluzioni della tecnica e delle modalità di interazione e comunicazione tra gli individui – corrisponde la trasformazione della città in un'entità astratta, eterogenea, molteplice, aperta, disorganica, immateriale, indeterminata, che si definisce oggi come «Post-Urbano».

Il processo di trasformazione urbana in atto nella città occidentale dalla fine del secolo scorso ad oggi, agli inizi del terzo millennio, sembra appartenere all'«Orizzonte del Post-Urbano», (l'espressione è presa in prestito dalla sociologa-urbanista francese Françoise Choay, cfr. *L'orizzonte del Post-Urbano*) cioè ad un nuovo scenario nel quale sembra essere sparita l'identità della città, intesa nel senso classico di luogo di Urbanità, a vantaggio di qualcosa di Post-Urbano... Di fronte a questo nuovo Orizzonte, confermato spesso dalla crisi urbana generalizzata di molte grandi città europee, tra cui Napoli, ci sembra necessario cercare di individuare delle possibili direzioni di sviluppo per il futuro della città difendendo il valore proprio dell'«Urbanità» come *condicio sine qua non* della riuscita di ogni iniziativa per la città del futuro.

La città di Napoli come esempio nel contesto contemporaneo del Post-Urbano

Napoli appare teatro di fenomeni specifici alla propria storia ma anche tipici del contesto contemporaneo della città europea: all'urbanizzazione diffusa si sono

**n-poli per napoli.
riflessione sullo sviluppo di nuovi poli di urbanità per la logistica,
la ricerca avanzata ed il turismo culturale**

silvio d'ascia

infatti affiancate progressivamente la densità come accumulazione progressiva degli esseri umani, la moltiplicazione delle traiettorie di sviluppo, l'esplosione del traffico, l'accelerazione della velocità dei trasporti (alta velocità, rete metropolitana regionale...), il gigantismo contagioso delle costruzioni tanto in verticale che in orizzontale, la disseminazione periferica, l'aumento della violenza urbana e dei conflitti sociali, la perdita del potere identificatorio della città rispetto alla società, l'attenuazione progressiva dei «limiti» a vantaggio di una dissoluzione della città stessa nello spazio e nel tempo... Come definire la non-città di oggi? Cosa fare per ritrovare qualità urbana, attrattività e competitività della nostra città?

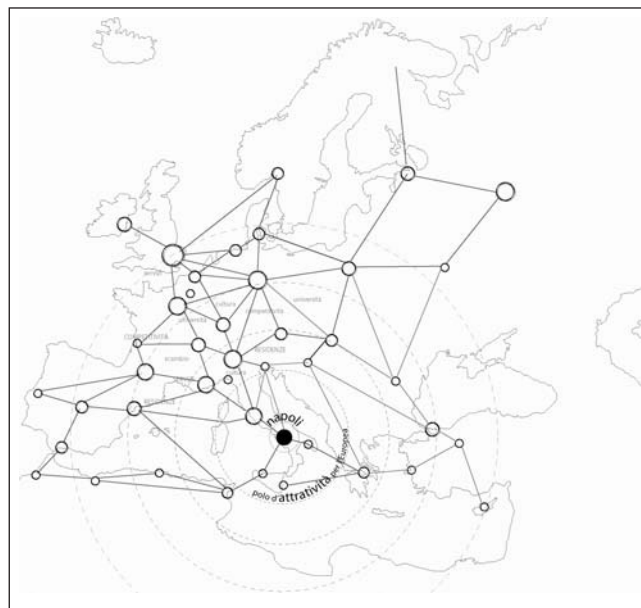
Il Valore Urbano

Al fine di immaginare una strategia urbana integrata, cercando di trovare una logica comune ai tre assets all'interno di uno sviluppo urbano coerente e coordinato, la priorità del *valore urbano* della città del futuro come di quella del passato si pone come obiettivo metodologico di fondo. Sembra opportuno proporre l'idea di *Nuove Forme di «Urbanità»* o di Forme di Nuova Urbanità, interpreti

delle istanze molteplici della nostra società contemporanea ed al contempo capaci di tradurre sulla scena della città concreta l'identità dei tre assets di cui sopra.

Il rischio implicito di creazione di oasi specialistiche, del tutto impermeabili rispetto al contesto urbano preesistente e futuro, incapaci cioè di «fare città», ci impone il compito di cercare di definire come *nuovi POLI di sviluppo* della città proprio Forme nuove e significative di URBANITÀ, cioè di luoghi in grado di interpretare una sintesi equilibrata ed armoniosa tra un dato spazio, da reimmaginare o da progettare ex-novo, ed un insieme di pratiche sociali differenti (legate all'identità degli assets), nuove ed adattate al nostro territorio, che vi si insedino e che vi trovino opportune funzionalità.

La consapevolezza della frattura tra *Urbs* e *Civitas*, la perdita del potere identificatorio della città contemporanea del XX secolo, nella quale la società attuale stenta a riconoscersi ed a ritrovare, come in passato, un'immagine di se stessa (si pensi alle diverse epoche della civiltà occidentale – medievale, rinascimentale, barocca, haussmaniana – ed alla diretta corrispondenza di spazio e società che esse evocano nel nostro immaginario e nella nostra



1. «N-poli» per l'attrattività di Napoli



2. Bercy Village a Parigi (ALTAREA Groupe): l'urbanità ritrovata

memoria... collettiva), suggeriscono l'obiettivo di ritrovare le condizioni di una possibile corrispondenza tra spazio e società, tra spazialità e socialità, cioè, di una nuova urbanità.

La città contemporanea ha bisogno di Urbanità, ma di un'Urbanità Nuova, al passo con i nostri tempi, capace di mettere in relazione i nuovi spazi delle nostre città con istanze sociali di pratiche comunemente condivise da gruppi di individui sempre più ampi, eterogenei, molteplici, lontani fisicamente, ma vicini per cultura, obiettivi ed aspirazioni.

Si tratta dunque di un'urbanità in grado di fare da ponte tra la dimensione sempre più globale dei nostri valori esistenziali, intellettuali, economici, politici,... e la dimensione locale delle nostre realtà fisiche, legate ad un dato territorio, e a determinate condizioni geografiche, climatiche...

Un'Urbanità *Glocale* da creare concretamente attraverso nuovi poli di sviluppo della città, strumenti operativi in grado di mettere in rete la nostra con tante altre realtà metropolitane.

L'idea di Multipli-City e le figure di Nuova Urbanità

Di fronte alla dissoluzione della città tradizionale come entità oramai immersa nell'urbano e di fronte alla consapevolezza della fallacia dei modelli e post-modelli del secolo scorso, diventa urgente ed al contempo estremamente interessante interrogarsi sulla natura dell'orizzonte del «Post-Urbano», di questa nuova realtà che non è più la città di ieri – anche se la contiene trasfigurandola –, sulla sua nuova identità, sul suo essere informe, molteplice, aperta, astratta, senza limiti fisici precisi..., una sorta di città multiforme, molteplice, *Multipli-City*...

Per dare a tale realtà senso «urbano», nuove forme di «Urbanità» devono essere immaginate per ricostruire la frattura tra realtà fisica e realtà sociale, tra spazio e società, tra luoghi moderni da immaginare o antichi da recuperare e pratiche sociali da consolidare o da reinventare ...

La *Multipli-City* del futuro, non si può disegnare in toto, ma soltanto attraverso singoli progetti precisi e specifici, contenitori densi di urbanità (spazialità + socialità), poli catalizzatori dell'urbano, fortezze

ideologiche «glocali» (globale + locale): i poli di nuova urbanità.

Tali Forme o ancor meglio «Poli» – per sottolinearne il carattere organico del loro vivere in rete e il valore «energetico» che ne deve animare l'esistenza – devono quindi essere capaci di incarnare allo stesso tempo le istanze della nostra società contemporanea, tesa sempre più verso una comunicazione allargata ed un'interazione delocalizzata ed accelerata tra gli individui, con le condizioni molteplici di un territorio fisico metropolitano, i suoi assets specifici, le sue esigenze concrete!

Il paradosso di tali Poli di Nuova Urbanità consiste quindi nell'essere l'«hic et nunc» ma anche un frammento dell'altrove, del lontano, del globale.

Luoghi appartenenti fisicamente ad una sola città, ma capaci di contenere in nuce tutte le altre città o, semplicemente, una parte infinitesima di tutte...

L'idea di tradurre gli assets in Poli di Nuova Urbanità, cioè in nuove figure della città o forme urbane di nuova generazione, proprie alle istanze generali della nostra epoca e della nostra cultura, trasferisce gli orientamenti iniziali degli Assets su una sfera più



la scala locale + la scala globale =
il polo come esempio di **glocalità**

3. Il polo come esempio di glocalità

responsabile rispetto al contesto generale dello scenario urbano della città del futuro. Non basta cioè immaginare o disegnare il polo della logistica, della ricerca avanzata o del turismo culturale, ma bisogna capire come ciascun polo possa essere concepito come *polo in rete* ed essere dunque inserito in un piano strategico generale che proietti se stesso e quindi la città del futuro al di fuori dei propri limiti geografici, per relazionarsi in una dimensione operativa e competitiva più ampia: regionale, nazionale, europea, internazionale, globale... Il valore di ogni iniziativa presente e futura dipenderà dal suo raggio di influenza o di interesse, cioè dalla sua capacità ad essere ponte verso altre realtà, verso nuovi orizzonti, frammento in divenire di un network globale di città, di una rete internazionale di poli che permetterà a Napoli di esistere nel futuro, recuperando la propria attrattività e competitività.

Napoli Multipli-city del futuro, città molteplice dagli n-poli, messi in rete tra di loro e con gli analoghi poli a tema di altre città italiane, europee ed internazionali, potrebbe divenire teatro di un'interazione interessante tra poli, della logistica, della ricerca avanzata come del turismo culturale, ricreando così, grazie ai suoi nuovi enne-poli, *una Nuova Urbanità*:

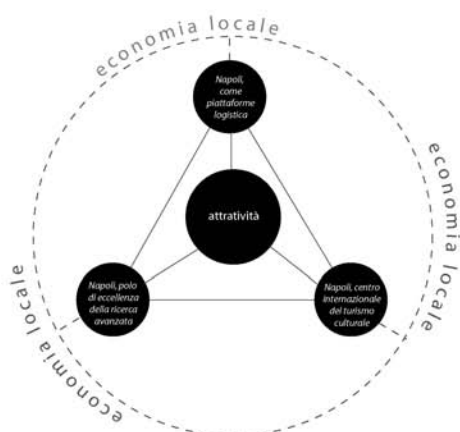
- i poli di scambio e logistica (di persone, dati, merci ...);
- i poli di competitività (per la ricerca, la formazione e il lavoro);
- i poli universitari (laddove si forma la conoscenza e lo studio);
- i poli di servizi (commerci, aree svago, sport e tempo libero ...);
- i poli residenziali (integrati al terziario avanzato attraverso l'isolato misto).

N-poli per Na-poli

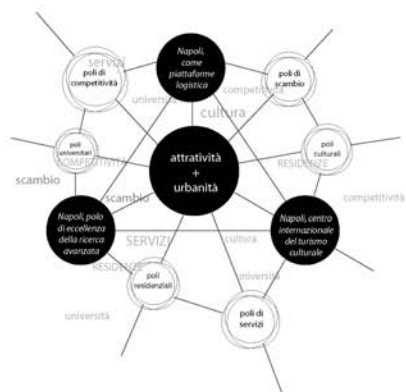
I Poli di Scambio

L'accelerazione e la moltiplicazione dei modi di trasporto, accompagnata dall'incessante evoluzione tecnologica, hanno trasformato alla fine del secolo scorso il modello tradizionale della stazione ferroviaria ottocentesca in moderno «polo di scambio», luogo dell'intermodalità, nodo di una rete e ritrovata «Porta della Città» verso nuovi orizzonti.

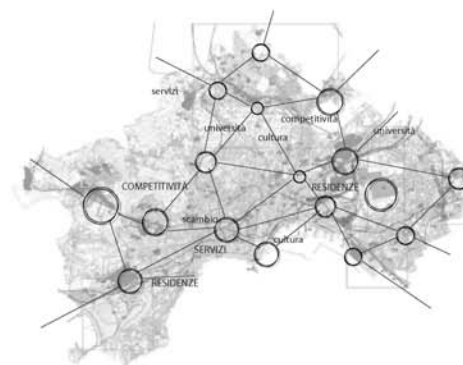
La stazione-polo di scambio diviene il luogo nel quale poter reinventare la città moderna, luogo d'interazione tra gli individui, di vita e di integrazione polifunzionale, nodo della rete e punto d'incrocio di tutti i trasporti meccanizzati del nostro secolo. Il polo di scambio, – grazie al suo duplice aspetto di moderna



3 assets



3 assets + n-nuovi poli di urbanità



messe in rete dei n-poli = attrattività di napoli

4. L'idea di n-poli di urbanità per la Napoli del Futuro

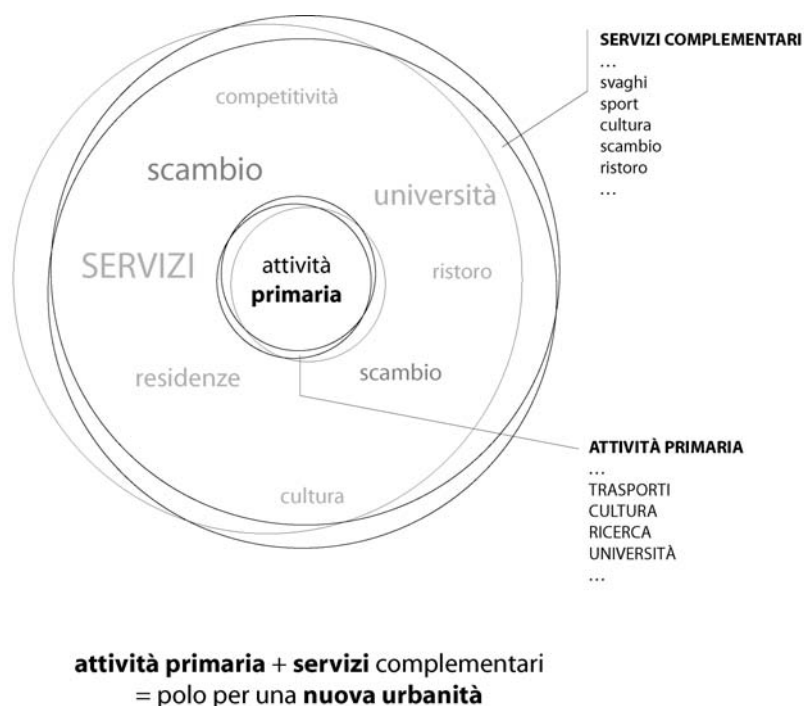
ed efficiente macchina funzionale intermodale e di spazio pubblico, cioè di luogo di integrazione di una serie di servizi aperti alla vita della città e del quartiere nel quale si insedia –, è un esempio paradigmatico di nuova forma di Urbanità o, meglio, di forma di una Nuova Urbanità propria dei nostri tempi. Un nuovo tipo di spazio pubblico a servizio del sistema trasporti e delle città, simbolo della rete, punto di connessione tra quartieri della stessa città, tra città della stessa nazione, tra metropoli di uno stesso continente... L'universo dei trasporti pubblici e con esso della stazione ferroviaria intesa come moderno polo di scambio, in declino fino a qualche anno fa, vive oggi anche a Napoli un periodo di reinserimento del dibattito socio-culturale ed economico in atto nelle più avanzate società contemporanee, grazie a due fenomeni prevalenti: da un lato, l'irruzione dell'alta velocità e lo sviluppo integrato delle diverse modalità di trasporto pubblico, dall'altro, il dibattito sull'identità della città del futuro e le esigenze di riqualificazione urbana del territorio attraversato da più di un secolo in modo spesso disastroso dalle linee ferroviarie. L'obiettivo di tale attuale trasformazione del sistema dei trasporti pubblici non va letto quindi esclusivamente nel senso di risposta tecnica alla necessaria modernizzazione del sistema generale, ma anche, e forse soprattutto, come strumento operativo di partenza di un processo di trasformazione urbana del nostro territorio in rete, di una potenziale ed auspicabile valorizzazione urbana del patrimonio immobiliare legato a tale sistema ed oltre. Di fronte al dilagare delle reti virtuali, come la televisione prima ed internet oggi (che hanno portato ad ognuno il mondo in casa, con il rischio di evitare alle persone di andare verso il mondo), all'idea del viaggio virtuale, del navigare nella rete, lo sviluppo attuale delle reti fisiche di trasporto, cioè delle reti di movimento del nostro essere reale attraverso il territorio, rappresenta un segnale positivo di trasferimento di interesse politico e collettivo verso la trasformazione fisica delle nostre realtà urbane proprio a partire dall'universo dei trasporti. Il polo di scambio interpreta sulla scena della città il desiderio di movimento, l'idea di mobilità e del vivere

in rete come nuova pratica collettiva, valore peculiare della nostra contemporaneità.

I Poli di Competitività

L'idea di polo tecnologico o polo di eccellenza, *Pôle de Competitivité*, cerca di coniugare in un solo complesso di edifici o comparto edificatorio tre realtà fino ad oggi prevalentemente autonome ed isolate: la ricerca, la formazione e l'occupazione.

Questo nuovo tipo di *building complex* va inteso come una nuova forma di urbanità, dall'immagine unitaria e dalla forte identità architettonica ancora da ideare, laddove si possa programmare e prefigurare la coesistenza spaziale e funzionale, all'interno del perimetro allargato della città, di una serie di attività e di pratiche sociali fino ad oggi del tutto scollegate tra di loro ed a volte anche del tutto innovative. Appare cioè evidente l'esigenza di trasferire sul tavolo del Disegno Urbano l'idea di Polo di Competitività, o «Distretto Tecnologico», per creare un'identità fisica, un volto urbano, capace di accelerare lo sviluppo di



5. Il concetto del polo



6. Stazione di Montesanto: piazza e stazione associate (© Silvio d'Ascia - Architecte)



7. Stazione di Montesanto: Internet point e caffè: i servizi complementari (© Silvio d'Ascia - Architecte)

qualcosa che è del tutto nuovo in Italia come in Europa. Il polo di Competitività si può definire infatti fino ad oggi come un'aggregazione territoriale di attività ad alto contenuto tecnologico, all'interno della quale una proficua interazione tra Università, centri di ricerca e imprese locali consenta una rapida applicazione industriale dei risultati della ricerca scientifica e quindi un conseguente aumento della professionalità, della competitività e dell'attrattività del territorio nel quale si insedia.

Nuove pratiche sociali si trasferiscono all'interno di nuovi spazi per generare nuove forme di urbanità all'interno della città contemporanea. Il fondamento teorico dei poli tecnologici è il modello della «tripla elica», basato sull'idea che lo sviluppo dei sistemi innovativi locali sia il frutto di una stretta e continua interazione tra tre differenti attori: il governo locale, il tessuto imprenditoriale e il mondo della ricerca.

L'Italia ha già sviluppato un'ampia e diffusa casistica di sistemi locali di piccola e media impresa, per lo più formati per auto-organizzazione. Il potenziale di coordinamento spontaneo fra i diversi attori, risorsa di capitale sociale, è senza dubbio presente e da concretizzare attraverso scelte politiche di programmazione scientifica, economica e produttiva strettamente legate a complementari strategie di trasformazione urbana e territoriale. Le condizioni di successo di una politica di poli di competitività appaiono abbastanza mature in molti sistemi produttivi locali, anche se non sempre opportunamente sostenute. Una rete di poli di

competitività territoriali può fornire un quadro utile per promuovere sinergie fra territori specializzati in filiere simili o complementari. Ne potrebbero beneficiare anche i programmi di promozione all'estero del potenziale produttivo regionale e nazionale. L'esplicitazione dei potenziali produttivi nazionali in un quadro unitario può costituire un importante elemento propedeutico alla formazione di mercati per il settore della ricerca scientifica e tecnologica nazionale. Ogni centro dovrebbe mettere a disposizione del sistema produttivo locale cui si rivolge – in ragione della specifica tipologia – le conoscenze e le innovazioni necessarie per aumentare la sua competitività in una visione strategica più ampia di sviluppo regionale e nazionale.

I Poli Universitari

Strettamente legati all'idea di Poli di Competitività, i Poli Universitari, intesi come luoghi specialistici ed al contempo aperti della città, potrebbero rappresentare un'occasione di rinnovamento del sistema dell'insegnamento e della formazione in Italia. Una nuova *vision* dell'Università potrebbe nascere dalla trasformazione delle sue sedi in moderni Poli Universitari concepiti come veri e propri Complessi Polifunzionali per la Ricerca e la Formazione, dove l'insegnamento e l'apprendimento, la cultura e la ricerca si completino con attrezzature integrate per l'inserimento dei giovani nel tessuto produttivo a diverse scale (locale, nazionale, internazionale...), per il dibattito e la trasversalità della cultura (spazi per



8. Data Processing Center a Shanghai. Vista aerea
(© Silvio d'Ascia - Architecte)



9. Data Processing Center a Shanghai. Il training center
(© Silvio d'Ascia - Architecte)

convegni, aree per esposizioni-eventi...), per la ricerca avanzata e la comunicazione (medioteca, biblioteca, cyberspace,...) per lo svago ed il tempo libero, per lo sport con moderne attrezzature, oltre a servizi di prima accoglienza per gli studenti locali e stranieri con residenze adeguate.

La *Mixité* funzionale dell'insieme di tali attività – di cui una parte potrebbe essere anche a servizio del quartiere e della città in una dimensione locale ed allo stesso tempo aperta verso una dimensione ed un contesto più ampio, per non dire globale – darebbe al progetto del Nuovo Polo Universitario una scala complessa, glocale (locale+globale), e quindi una dimensione di nuova urbanità per le giovani generazioni di studenti, di cui la città ha bisogno come attori sulla scena della città.

Appunto l'idea di riferimento è piuttosto una sorta di *Village*, un Villaggio Universitario, e non più di *Campus*, privo, quest'ultimo, a nostro avviso, della matrice urbana dell'idea di villaggio aperto e permeabile, ed, invece, caratterizzato dalla logica segregativa di spazio chiuso e confinato, impermeabile ai flussi vitali della città. Un'università-villaggio per la ricerca avanzata e la formazione universitaria in stretta relazione con la nostra realtà urbana.

Infatti è proprio nell'idea di centro di studio e ricerca avanzata all'interno della città ed ad essa completamente porosa, che potrebbe collocarsi il valore aggiunto di moderno polo universitario. L'università tutta diverrebbe quindi una struttura in poli urbani per permettere la diffusione dell'offerta



10. Polo Universitario di Agraria e CNR ad Ercolano: una grande «serra» attrezzata trasformata in polo universitario (© Silvio d'Ascia - Architecte)

formativa e di una stabile attività di ricerca sul territorio, nell'intento di migliorare il funzionamento e la qualità della vita della comunità universitaria all'interno di un dato territorio, con un'apertura verso un orizzonte più ampio grazie ad un'interazione costante con altre strutture dalle caratteristiche analoghe.

Anche l'università a Napoli, con le sue sedi variamente dislocate sul territorio metropolitano ed in continuo aumento spesso disorganico, necessita di una *vision* strategica *ad hoc* capace di collaborare alla definizione di quell'immagine moderna della città, che si contrappone e si affianca alle tante tracce della sua storia millenaria.

I Poli di Servizi

L'idea di centro commerciale tradizionale della fine del XX secolo, «*les bôites à chaussures*» con i soliti nomi di *Carrefour*, *Auchan*, *IKEA*,..., sembra oramai giunta a conclusione.

Cominciano ad apparire nell'orizzonte di molte città europee, specie nel Nord Europa, una nuova forma di spazi commerciali per lo più integrati con servizi ed attività legate al *loisirs*, cioè allo svago, al tempo libero e alla cultura. Come già per il polo di scambio inteso come versione polifunzionale e multimodale della stazione ferroviaria mono-funzionale e monomodale, anche i centri commerciali della seconda metà del secolo scorso, per lo più di derivazione americana, cedono il passo oggi a poli integrati di servizi e commercio aperti alla città, in grado di creare un nuovo effetto urbano, una vera e propria Nuova Urbanità.



11. Polo Universitario di Agraria e CNR ad Ercolano, lo spazio del connettivo interpretato come spazio di vita (© Silvio d'Ascia - Architecte)

Alla tipologia architettonica degli scatoloni delle periferie urbane o delle porte delle città si sostituiscono oggi nuove figure architettoniche capaci di associare alla pratica consumistica dell'acquisto e dello *shopping* altre forme di pratiche sociali appunto legate al *loisir*. Infatti in alcuni nuovi poli di servizi si possono trovare assieme a commerci di varia natura, dal semplice esercizio di vicinato al supermercato alimentare tradizionale, anche spazi per la ristorazione di qualità come per il *fast-food*, cinema multisala e sale polifunzionali, aree gioco per bambini, fitness center e centri benessere, agenzie di viaggio, spazi espositivi e gallerie d'arte, aree eventi e spettacoli, residenze per studenti, uffici...

Il polo di servizio è interpretato quindi come una figura di nuova urbanità per la città ed il quartiere, proprio per la sua natura di moderno «Contenitore Polifunzionale», con attività urbane complementari agli spazi commerciali e proprie della città storica. L'integrazione delle diverse funzioni ed attività all'interno di un volume edilizio unitario trasformano di fatto l'edificio in oggetto; o il gruppo di edifici, in casi di maggiori dimensioni, in un vero e proprio *Container* dall'immagine unitaria ed omogenea. I differenti volumi del Polo si prestano naturalmente per la natura stessa delle attività che vi trovano sede a diventare Oggetti Comunicanti sulla scena della città.

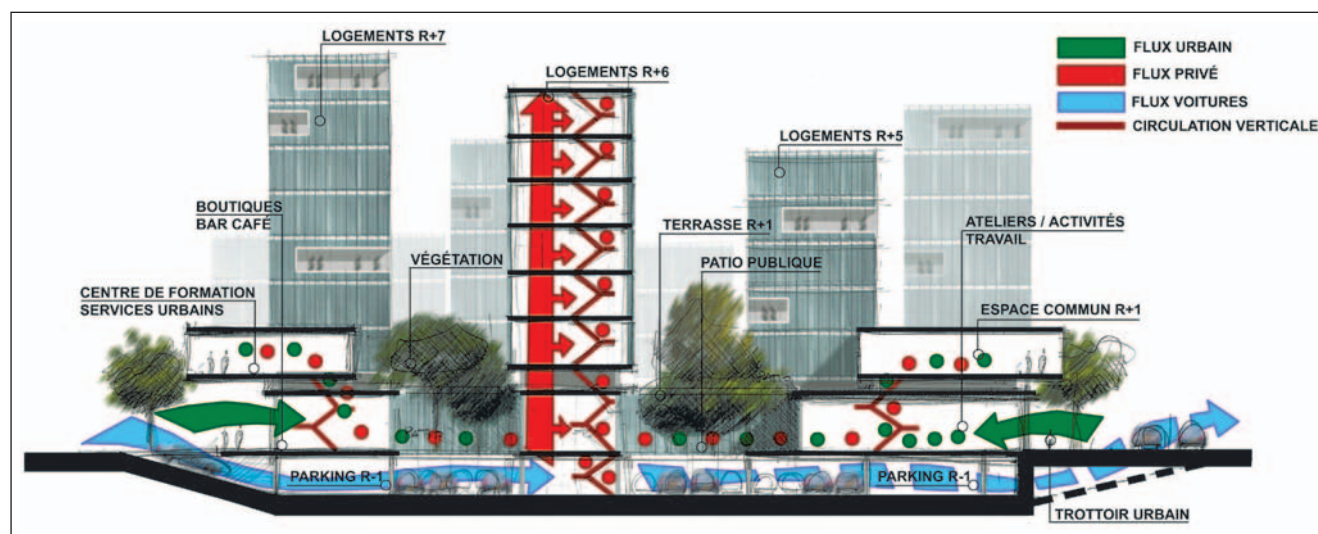
La presenza di grandi schermi multimediali, di grandi superfici esterne dedicate alla Comunicazione, alla Mediatizzazione, cioè al racconto-evento della vita del Polo – dalla pubblicità urbana alla programmazione culturale e commerciale dell'edificio, del quartiere, della città... – diviene spesso una caratteristica estetica dell'immagine urbana di tale tipo di Polo di Nuova Urbanità.

Una probabile evoluzione di tali figure di nuova urbanità come spazi di servizio per lo svago ed il tempo libero potrebbe integrare al suo interno sempre più funzioni o attività legate alla cultura, all'arte, al turismo e ad eventi di varia natura.

I Poli Residenziali Misti

Il fallimento evidente delle nostre periferie urbane, spesso mal ispirate al fallace modello progressista dell'*Unité d'Habitation*, la crisi sociale ed economica dei quartieri dormitorio del secondo dopoguerra, posizionati ai confini labili delle città storiche, i recenti e violenti conflitti delle *banlieues* incendiarie – grida disperate di aiuto troppo spesso ignorate – impongono a tutti noi l'urgenza di una seria riflessione su una politica di riqualificazione urbana e sociale a partire dalla risoluzione del tema dei quartieri residenziali di recente fondazione.

Ridare dignità civile, ritrovare qualità di vita sociale,

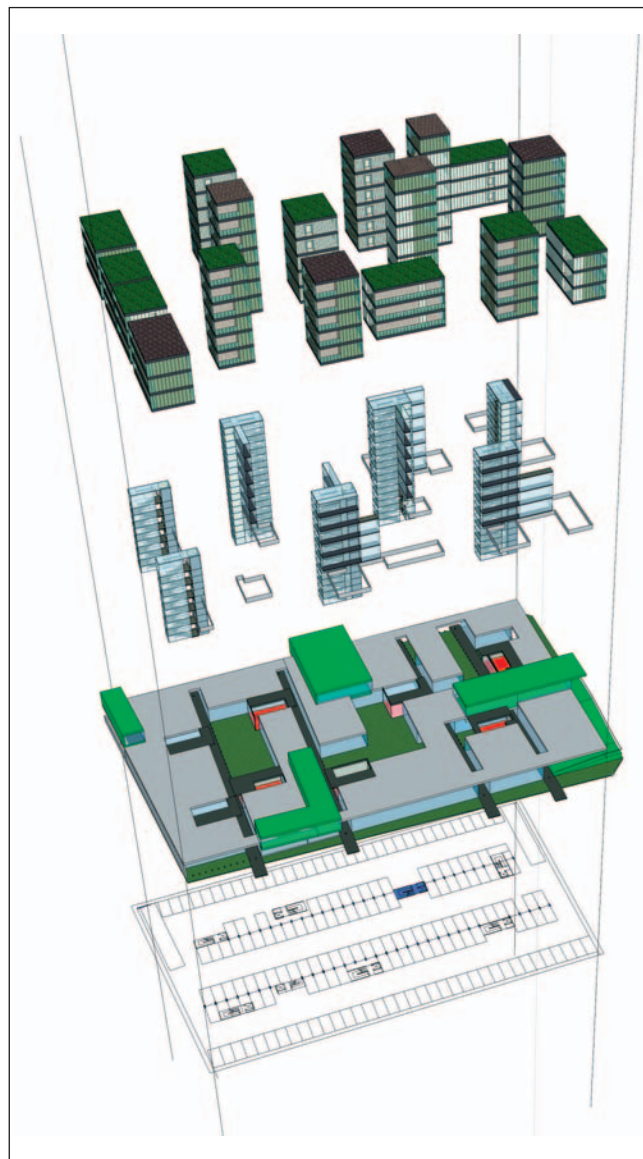


12. Concorso European, «Ilôt mixte» a la Courneuve: la mixité in sezione (© Silvio d'Ascia - Architecte)

recuperare valore urbano per i quartieri residenziali delle nostre città sono obiettivi che necessitano di una nuova visione della città.

I poli residenziali del futuro devono poter far parte della città, essere città essi stessi e non dover patire dell'ineludibile destino di non essere là dove si dovrebbe.

Come poter ottenere l'effetto città nelle tanto discusse periferie, al di fuori di ogni sorta di paralizzanti



13. Concorso European, «l'îlot mixte» a La Courneuve: stratificazione dei volumi (© Silvio d'Ascia - Architecte)

querelles disciplinari o di demagogiche e post-ideologiche posizioni di autodifesa?

Si può immaginare che un quartiere residenziale possa o debba assumere il ruolo di figura di nuova urbanità per la città del futuro?

È ancora una volta utopistico pensare che la città del futuro, la *Multipli-City* senza confini e senza centro, arcipelago spontaneo di tanti poli di diversa specializzazione, possa avere ancora bisogno di una nuova poetica dell'abitare?

Di fronte al triste bilancio della visione modernista dell'abitare come funzione autonoma ed isolata, sembra oggi necessario risuscitare il tema della *Mixité* come valore guida per fare città.

Una forma urbana come l'isolato può recuperare un suo valore storico e ritrovarsi ad essere misto. La residenza può e, forse, deve poter coabitare in forma diretta con uffici, commerci e servizi di varia natura. Invece di separare la città d'oggi deve federare, integrare, mixare.

A metà strada tra l'alta densità ed una ritrovata scala umana, l'isolato misto crea un nuovo modo di vivere la città, una forma di «nuova urbanità» in cui le varie funzioni d'abitazione, di lavoro e di svago, benché distinte, non sono isolate e separate, ma integrate nell'ambito di un nuovo spazio urbano, capace di recuperare e reinterpretare pratiche sociali antiche. L'esempio magico della tradizione delle piccole città medievali e rinascimentali italiane, la *forma urbis* della città del passato, in cui tipologia architettonica e morfologia urbana erano un tutt'uno organico e qualificante, possono oggi guidare una riflessione seria sul problema della scala dell'abitazione e della sua relazione con lo spazio pubblico per un nuovo modo dell'«abitare insieme».

Analisi di alcuni casi europei

Per comprendere le possibili direzioni di sviluppo in grado di ridare attrattività e competitività alla città di Napoli, si è creduto opportuno far riferimento ad altre città europee che sembrano oggi anticipare quanto si auspica potrebbe accadere a Napoli in un prossimo futuro.

La scelta di Lione, Marsiglia e Basilea è quella di piccole «Metropoli» – le prime due di scala simile a

Napoli – già riconosciute a livello internazionale, che hanno visto a base del loro recente sviluppo una politica di trasformazione del sistema dei trasporti pubblici estremamente significativa, un'azione coordinata tra settore pubblico e settore privato, la creazione di nuovi poli di competitività e di eccellenza e, soprattutto, un vero dialogo operativo tra le proprie forze intellettuali, politiche, civili e sociali.

Questi tre riferimenti europei sono stati presi in esame perché li si è ritenuti vicini alla città di Napoli per una serie di potenzialità in divenire e per alcune caratteristiche più o meno evidenti:

a) Lione è una città storica, collinare. Il suo centro storico è stato classificato all'interno del patrimonio mondiale dell'umanità. È una città universitaria a vocazione apertamente europea ed ha cominciato a sviluppare un'intensa e prestigiosa attività di congressi internazionali specialistici. Presenta una serie di nuovi poli di competitività in vari settori strategici. Lo sviluppo è nato con il rapido arrivo dell'alta velocità negli anni '80 e la costruzione dell'aeroporto Lyon-Satolas, primo polo di scambio tra ferro, terra e cielo;

b) Marsiglia è una città di mare, con un porto aperto sul Mediterraneo e ponte tra i paesi dell'Africa del Maghreb ed il Nord Europa. La sua fama di città violenta, da molto tempo denigrata e discussa per i suoi molti conflitti e la sua eterogenea composizione sociale, l'avvicina purtroppo a Napoli. Marsiglia si propone come capitale del Mediterraneo ed ha attivato un processo di riqualificazione urbana a partire dal progetto di trasformazione del porto turistico e della stazione di Saint Charles legato al recentissimo arrivo dell'alta velocità;

c) Basilea è oggi un vero laboratorio di cultura che usa l'architettura moderna ed i progetti d'autore come strumento di riqualificazione del territorio, capaci di dare una nuova identità alla città. Lo sviluppo di una nuova rete efficiente di trasporti e dell'industria farmaceutica è stato alla base dell'attuale trasformazione urbana, accompagnata dall'esplicita ambizione della *governance* di promuoversi sulla scena internazionale come città d'arte e cultura di punta, attraverso le sue università e l'attivazione di numerosi eventi culturali.

Per tutte e tre le piccole metropoli europee analizzate, città oggi in piena trasformazione e dalla forte attrattività, si sono individuate delle strategie urbane comuni e praticamente affini, ispirate ad una serie di azioni concrete, motori possibili della nuova Urbanità da creare:

- sfruttare l'arrivo dell'alta velocità e lo sviluppo recente del sistema dei trasporti
- ridefinire i perimetri allargati di un territorio dinamico della città regionale
- federare le istanze complementari attraverso i partenariati pubblico-privato
- prendere una posizione forte e vincente di città-faro sulla scena internazionale
- puntare sull'attrattività globale attraverso il trinomio università/ricerca/economia
- rinnovare incessantemente il tessuto economico grazie all'innovazione tecnologica
- utilizzare e diffondere i grandi progetti urbani, attori della trasformazione
- distinguersi nell'esemplarità: sviluppo sostenibile, qualità architettonica ed urbana



14. Immagini aeree di Lione, Marsiglia e Basilea

Si è quindi strutturata l'analisi come studio comparativo secondo sei criteri di valutazione legati alle azioni concrete di cui sopra, testimoniate dallo sviluppo delle recenti vicende locali, cercando di ritrovare nella realizzazione di alcuni nuovi Poli una serie di esempi rappresentativi dell'idea di una città molteplice costruita attraverso figure di nuova urbanità.

Un aspetto particolare comune alle tre realtà urbane in esame è quello del rispetto ambientale.

In queste città, infatti, la progettazione urbanistica del piano ha privilegiato l'alta qualità ambientale, con edifici per abitazioni che non superino gli otto piani ed abbondanti spazi pedonali, sei volte superiori a quelli delle capitali più verdi d'Europa.

La circolazione tra le singole zone si effettua attraverso un sistema coerente di trasporti non inquinanti (bicicletta, autobus a pile combustibili, tram) o il cosiddetto «*co-voiturage*», cioè il sistema di affitto o utilizzo ottimizzato dell'automobile (sistemi di affitto a tragitto, uso in comune...).

L'impronta ecologica dell'attività umana su questo territorio si rivela anche attraverso un insieme di sistemi di trattamento dei singoli componenti edilizi: i tetti degli edifici sono coperti di verde per l'isolamento ed il riciclaggio dell'acqua, l'80% dei rifiuti solidi sono riciclati, le energie consumate sono rinnovabili (biomasse, energia eolica, pannelli fotovoltaici). Valore di «nuova urbanità» della città del futuro diviene dunque il suo essere durevole, sostenibile, ecologicamente compatibile e, quindi, la sua qualità ambientale. L'ecologia può divenire essa stessa vettore di nuova urbanità per il futuro della città.

La «Grande Lyon»

Territorio dinamico e messa in rete

Sfruttando la sua posizione geografica eccezionale (alla confluenza della Saona e del Rodano, sulla via di



15. Lione. Un nuovo logo al servizio dell'identità economica della città
(© Sito ufficiale della Comunità di Lione)

accesso all'Italia, e verso il Mar Mediterraneo), la città di Lione e la sua regione costituiscono oggi un territorio dal dinamismo riconosciuto, la seconda area metropolitana francese ed un polo di sviluppo a livello europeo. L'agglomerazione di Lione appare oggi, su scala nazionale ed internazionale, come una delle realtà territoriali più dinamiche ed attraente sul piano economico dell'Europa. Questo risultato si basa su una serie di successi forti:

- 5 nuovi poli di competitività di cui 2 a scala mondiale
- una posizione di *leader della creazione d'impresa* (12.100 imprese create nel 2005, cioè + 24% in 2 anni)
- un *volume d'investimento d'impresa* che ammonta a più di 600 M. di euro nel 2005
- *dei leader industriali mondiali* (Merial N° 1 dei vaccini, Sanofi N° 1 della diagnosi, ecc.)
su *una base economica solida*:
 - 1,7 milioni di abitanti,
 - 117.500 imprese, 750.000 posti di lavoro,
 - secondo polo universitario e di ricerca francese (54 istituti di insegnamento superiore, 18 grandi scuole), 10.000 ricercatori...

e su *una efficiente messa in rete che ne ha potenziato la visibilità internazionale*:

- la storica messa in servizio del TGV già nel 1981 (ben oltre 25 anni fa) ha gradualmente cambiato il sistema nazionale delle comunicazioni interregionali. Dopo il successo della nuova linea verso il Nord e la capitale, e della linea verso il Mar Mediterraneo è in atto la costruzione della linea TGV tra Lione e Torino, con il superamento delle Alpi;
- in stretta relazione con la capitale Parigi, Lione è sempre stata conosciuta per la sua posizione chiave tra Nord e Sud, per il suo ruolo di nodo stradale importante, diventando alla fine del secolo scorso la prima porta del Nord Europa verso il mar Mediterraneo;
- L'aeroporto internazionale di Lione (Lyon-Satolas, oggi ribattezzato Lyon-Saint-Exupéry) dispone da anni di una stazione TGV. È un esemplare polo di intermodalità tra trasporti regionali, nazionali ed

internazionali su ferro, gomma ed aria: dal locale al globale.

Una struttura a perimetro allargato: la «Grande Lyon»

La comunità urbana di Lione

L'associazione di diversi partenariati (economici, finanziari, sociali, politici e creativi) e di 57 comuni su 50.000 ettari di territorio ha dato vita ad una struttura amministrativa di sviluppo, la comunità urbana della «Grande Lione», che favorisce la sua attrazione e la sua irradiazione.

Il perimetro della nuova agglomerazione lionese supera ampiamente i confini storici della città per trasformare Lione in una vera e propria moderna Metropoli Regionale costituita da:

- 57 comuni
- 51 500 ettari, nel cuore del Rhône-Alpes, seconda regione della Francia,
- 1.5 milioni d'abitanti.

Per migliorare le condizioni di vita degli abitanti, la Comunità urbana gestisce il suo patrimonio, protegge il suo ambiente e prepara il futuro aprendosi all'esperienza di altre metropoli.

Only Lyon: una nuova firma per ambizioni nuove

«Only Lyon» è il nuovo Stendardo di Lione per rappresentare la città nel mondo.

Dodici partners economici importanti per l'agglomerazione hanno creato insieme un nuovo logo rosso e nero, gli stessi colori della bandiera storica di Lione, per fare fronte alla concorrenza delle grandi metropoli europee e contribuire all'irradiazione della città di Lione.

Questa nuova identità collettiva segna l'inizio di una politica volontaristica di dinamizzazione dell'immagine della città di Lione, di valorizzazione dei suoi vantaggi e di dichiarazione del suo posizionamento a livello internazionale.

Grandi progetti

La forte attrattività economica della nuova

agglomerazione regionale si è tradotta concretamente in una politica di *grands travaux* nella quale si è riflettuto ampiamente per progettare una nuova urbanità della città nel futuro, legata, prima di tutto, allo sviluppo dei trasporti lionesi e particolarmente del TGV. Infatti la messa in servizio del TGV all'inizio degli anni Ottanta è stato un motore di sviluppo innegabile, cambiando gradualmente prima il sistema di trasporto interregionale e la relazione con la capitale e poi quello internazionale, con la modernissima stazione ferroviaria dell'aeroporto, progettata da Santiago Calatrava nel 1997.

Ha fatto seguito a questo *boost* dei trasporti una politica urbanistica il cui dinamismo è oggi presentato come punto di riferimento esemplare in Francia e nel mondo.

Infrastrutture, attrezzature e grandi progetti pubblico-privato sono stati realizzati recentemente, ed altre interessanti operazioni sono in corso di ultimazione per consolidare l'agglomerazione lionese e la sua rinnovata immagine grazie alla realizzazione di nuovi poli urbani.

- *una linea di tram* che collegherà nel 2007 l'aeroporto di Lione *Saint-Exupéry* al nuovo centro di affari della città ed allo storico quartiere urbano detto della *Part-Dieu*, con la pedonalizzazione dell'asse principale del centro storico;
- vicino alla stazione di «Lyon Part-Dieu», recentemente rinnovata, e nell'ambito del piano di sviluppo di aree ferroviarie dismesse, la nuova torre di uffici battezzata «*Oxygène*» (progetto degli architetti



16. Lyon Confluence, tra Rodano e Saona, un vero laboratorio d'architettura contemporanea (© Xavier Depaule & Associés)

francesi Valode e Pistre) ha rivelato l'importanza del dibattito sulla presenza o meno delle torri nel centro storico della città. Sarà il nuovo punto di riferimento per il centro d'affari ed un esempio positivo di moderna costruzione in altezza.

- la realizzazione di una sala di 3000 posti (progettata dallo stesso Renzo Piano ed inaugurata nel 2006) a completamento del Centro Congressi Polifunzionale della *Cité Internationale* opera dello stesso progettista: un grande complesso congressuale e polifunzionale articolato intorno ad un asse pedonale centrale sul quale si affacciano una serie di edifici con diversa destinazione d'uso. La città internazionale (1983-2006) è un vero e proprio polo terziario, culturale e turistico che raccoglie uffici, sale di conferenze, hotel, casinò, museo, cinema multisala, residenze e commerci. Il progetto, dalla manifesta ambizione internazionale, ha permesso non solo la riqualificazione locale di questo pezzo di città sul lungofiume, ma ha trasferito i valori della «Grande Lione» sulla scena mondiale.
- lo sviluppo del progetto urbano della Lyon *Confluence*, in pieno centro urbano a sud della penisola appuntita dove confluiscono il Rodano e la Saona, rappresenta un vero e proprio laboratorio di architettura contemporanea. Progetti di Portzamparc, Fuskas, Coop Himmelblau, Viguiet, Dusapin e Leclercq, Combarrel... sono risultati vincitori di

concorsi molti mediatizzati che hanno rivelato l'enorme interesse dei lionesi per la costruzione di qualità della città. La creazione di un nuovo quartiere urbano ad alta qualità ambientale, di 1.200.000 m² di superficie utile su di un'area di oltre 150 ettari, costruito su aree ferroviarie dismesse, associa alle residenze spazi per la cultura, l'amministrazione, il commercio e lo svago intorno ad un grande parco urbano ed in stretta relazione con le sponde del fiume creando un vero polo di nuova urbanità ispirata ad una vera *mixité*;

- la creazione di una nuova zona tra *Vaulx-en-Velin* e *Villeurbanne*: il «*Carré de la Soie*», ovvero il «quadrato della seta», futuro polo moderno per lo svago ed il tempo libero con spazi commerciali a differenti livelli articolati intorno ad un ampio spazio pubblico pedonale concepito come *continuum* connettivo di alto valore urbano;
- Il *Bioparc* di Lione, nuovo parco di affari centrato sulle biotecnologie ed installato al centro del polo Rockefeller, componente principale del *Cancéropôle* Lyon Rhône-Alpes
- lo sviluppo del Polo Digitale della Lyon-Vaise con una serie di nuovi insediamenti di imprese del settore delle alte tecnologie del Digitale di provenienza internazionale;
- i completamenti dei progetti del Biopôle di Lyon Gerland e del Parco Tecnologico che contribuiscono a



17. Lione. La «Cité internationale» (architetto Renzo Piano)



fare di Lione un territorio a forte potenziale di sviluppo.

Parallelamente allo sviluppo di grandi progetti, centri d'affari e dei nuovi poli di competitività, posizionati per lo più al di fuori del perimetro della città storica, si è cercato di ritrovare a Lione la presenza della natura attraverso il recupero del rapporto con il fiume.

A tal fine si è inserito nel piano regolatore della città, ovvero nello «schéma directeur», e della sua area urbana di diretta pertinenza, molti progetti di risistemazione urbana o di «disegno del paesaggio e del decoro urbano».

Tali progetti come il *Plan Lumière* per l'illuminazione del centro storico, il *Plan Couleurs* per la riqualificazione urbana ed architettonica, il *Plan Vert* per la risistemazione degli spazi verdi e dei parchi e giardini pubblici, il *Plan Bleu* per la sistemazione del *riverfront*, hanno permesso di sintetizzare il grande sforzo innovativo dei Lionesi in accordo con la loro storia ed il loro paesaggio.

Produrre e sfruttare con successi l'innovazione

L'azione istituzionale della Direzione del Servizio alle imprese si concentra su 3 obiettivi:

- rafforzare le collaborazioni tra il mondo della ricerca e le imprese (attraverso la creazione di moderni poli di competitività, come l'incubatore tecnologico CREALYS,

il *Cancéropole*, eccetera, oltre ad un'opera di valorizzazione della ricerca scientifica)

- diffondere l'innovazione nelle imprese tradizionali e metterle in rete con nuovi poli
- sviluppare l'attrattività internazionale dell'università di Lione (progetto del polo di ricerca e d'insegnamento superiore, ri-sistemazione delle città universitarie esistenti, invito ed accoglienza di ricercatori stranieri, attività congressuali/convegni a tema...)

Con 5 poli di competitività di cui 2 poli internazionali iniziati dall'agglomerazione urbana della grande Lione – «*LyonBiopole*» ed «*Axelera Chimica-Environnement*» – Lione è stata la città francese più efficiente ed operativa in questa corsa alla cosiddetta «Eccellenza».

- LyonBiopole: polo di competitività per le Biotecnologie
- Axelera: polo di competitività per Chimica/Ambiente
- Lyon Urban Trucks&Bus 2015: Polo Sistemi di trasporti
- Lyon Game: Polo Tecnologico di imprese «Svaghi digitali»
- Techtera: Polo di Competitività per nuovi Tessuti Tecnici

Il «Plan Lumière», un'azione collettiva

Il «Plan Lumière» rappresenta un esempio interessante di come poter mettere la storia della città al servizio



18. Lyon Confluence, vista notturna del nuovo quartiere misto (© Xavier Depaule & Associés)



19. Lione. Cinque poli di competitività: competenze tecnologiche associate per l'attrattività della regione

«Diplomazia delle Città». La città di Lione ha intensificato nel corso degli ultimi anni le sue relazioni con altre realtà metropolitane internazionali tessendo una vera e propria rete di relazioni:

- *Partenariato «Città di Lione / Grand Lyon»* cioè tra l'amministrazione comunale di Lione e la nuova entità urbana dell'agglomerazione lionese nata dall'allargamento del perimetro territoriale di riferimento della Grande Lione;
- Responsabilità esercitate dall'agglomerazione urbana della Grande Lione nelle importanti reti di città europee (una per tutte «Eurocités») e mondiali (città e governi locali collegati);
- Vera e propria Strategia urbana volta a creare un sistema integrato di *Assistenza e Partenariato con le città del Sud del mondo* al fine di attivare relazioni diplomatiche ed interazioni produttive con realtà territoriali analoghe a scala internazionale.

La Lione del futuro si costruisce infatti a partire proprio da una serie di azioni a carattere diplomatico di partenariati sia verso l'interno (Parigi, Francia) che verso l'esterno (Europa, Sud Africa, ...) dei confini seppur allargati del proprio territorio metropolitano regionale, che consentono infatti l'attribuzione del ruolo di moderna metropoli ad una città fino a pochi anni fa ancora considerata semplicemente provinciale rispetto alla capitale francese.

La città di Lione, prima di tutto ha saputo trovare un equilibrio tra il suo passato, molto presente nella città (classificazione della «Vecchia Lione» nel patrimonio mondiale dell'Unesco, come Napoli) ed il suo futuro attraverso una serie di progetti innovatori inseriti nella scia di una lunga tradizione di iniziative economiche e tecnologiche. Infatti i moderni 5 poli di competitività riguardano molti settori nei quali Lione ha una egregia ed antica reputazione internazionale: la meccanica, il tessile, la chimica, la farmaceutica e la salute...

Marsiglia

Un territorio che punta sull'identità mediterranea

Lasciatisi alle spalle la cattiva reputazione di un tempo, Marsiglia, la più antica città francese (fondata

dai Focei nel 600 a.C.), vive oggi un rinascimento economico, sociale ed anche urbano.

Simbolo dell'apertura sul Mediterraneo, primo porto di Francia, Marsiglia rappresenta oggi con il suo territorio aperto sul mare come un anfiteatro naturale, una tra le poche città europee a potersi candidare a pieno titolo al ruolo di futura capitale del Mediterraneo. Dal 2000, Marsiglia si è associata con 18 comuni limitrofi per formare la *Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole* (Comunità Urbana Marsiglia Provenza Metropoli). Questa struttura intercomunale di 60.500 ettari ha permesso alla città di aumentare la sua visibilità nazionale ed anche internazionale e di rinnovare la sua immagine generale attraverso una serie di grandi progetti per la città storica che ne hanno progressivamente migliorato la qualità di vita.

18 comuni interdipendenti

Creata nel luglio 2000, la Comunità urbana raccoglie 18 comuni attorno a 3 obiettivi:

- realizzare le grandi attrezzature d'agglomerazione,
- modernizzare i servizi urbani e sviluppare l'economia locale
- raccogliere le sfide di una grande metropoli che entra nel terzo millennio

Terza agglomerazione della Francia

La popolazione della nuova comunità urbana di Marsiglia Provenza Metropoli ammonta a 980.791 abitanti cioè 53% della popolazione delle Bouches-du-Rhône.

Il territorio della Comunità urbana si tende su 60.475 ettari che rappresentano il 12% del dipartimento (fonte INSEE, censimento della popolazione del 1999).



22. Marsiglia. La «Cité de la Méditerranée»: nuovi rapporti tra città e porto (© Sito Euroméditerranée)

Euroméditerranée

A questo recente periodo di rinnovamento economico e sociale della città si è associato un vero e proprio slancio urbano con una politica di grandi lavori, *grands travaux*, di cui, senz'alcun dubbio, l'operazione «*Euroméditerranée*» è l'esempio più famoso e rappresentativo. Questo progetto, lanciato nel 1995, e che dovrebbe essere finalizzato nel 2012, ha beneficiato dell'attivazione della linea del TGV Méditerranée, che permette di raggiungere la città focea in 3 ore da Parigi. L'Istituto Pubblico che gestisce il progetto, «*Etablissement Public Euroméditerranée*» sviluppa un grande progetto di riorganizzazione urbana al centro della città di Marsiglia ponendosi tre obiettivi principali:

1. Contribuire all'irradiazione internazionale della metropoli di Marsiglia creando le attrezzature necessarie nel settore della cultura, dell'economia e della formazione, e vegliando alla qualità urbana ed architettonica delle nuove zone (accesso al mare, spazi verdi, attrezzature collettive, modi di spostamento);
2. Creare occupazione con nuovi impieghi all'interno dell'area metropolitana;
3. Contribuire in modo significativo alla strategia abitativa della città, producendo una gamma di alloggi nuovi a prezzi accessibili tanto in categoria libera che sociale, e sradicando il problema delle abitazioni insalubri e dei senza tetto nel perimetro metropolitano.

Il progetto *Euroméditerranée* prevede di poter trasformare Marsiglia in una moderna metropoli



23. Marsiglia. Le terrazze del porto (architetto François Kern): creare un isolato di città sopra lo spazio portuale (© Sito Euroméditerranée)

europea all'interno di una zona definita di «prosperità condivisa» dall'Unione Europea e composta da 12 paesi del bacino del Mediterraneo come previsto nel recente convegno di Barcellona.

Il progetto prevede di accogliere 10.000 nuovi abitanti, di creare 15.000-20.000 nuovi impieghi nei prossimi 15 anni (1996-2010). La realizzazione di 1.200.000 m² di slp di cui 600.000 m² di uffici, 400.000 m² di alloggi (4.000 alloggi), 200.000 m² di negozi ed attrezzature pubbliche.

Inoltre si prevede la riqualificazione di oltre 6.000 alloggi esistenti e la creazione di 20 ha di spazi pubblici oltre alla riqualificazione delle infrastrutture di transito e di trasporto pubblico.

L'investimento globale del progetto è di circa 3.05 miliardi di euro, ripartiti tra pubblico e privato, per una durata complessiva di circa 15 anni a partire dall'inizio del progetto 1996 fino alla realizzazione del programma urbano nel 2010. Nel budget sono previsti anche i lavori di ristrutturazione e trasformazione della stazione di Saint Charles oltre che le grandi attrezzature pubbliche considerate strutturanti e qualificanti il progetto: musei, centri di formazione... La rinnovata stazione di Marseille Saint Charles, la nuova stazione marittima sul porto, si ritrovano oggi come punti di partenza del progetto di riqualificazione urbana della città. Sul porto si realizzeranno attrezzature, alloggi, negozi ed uffici, nuovi poli d'architettura contemporanea, nuove forme d'urbanità per costruire la Marsiglia del futuro. La torre di Zaha Hadid porterà la vitalità economica della città in altezza, il nuovo MUCEM di Riciotti ne sarà il nuovo container culturale, un polo museale realizzato all'interno del Forte di Saint-Jean e sul molo J4 del porto della «*Joliette*» con l'edificio in grande aggetto di Stefano Boeri, animeranno il *waterfront*. Nel centro, l'estensione del municipio progettata da Hamoutene sorge dal sottosuolo come testimonianza della stratificazione della città focea.

Obiettivi dei grandi progetti urbani

- Favorire l'accessibilità del perimetro metropolitano ed iscrivere i progetti di trasporti pubblici nella strategia dell'area metropolitana di Marsiglia

- Favorire la qualità urbanistica ed architettonica per mettere la città al livello delle grandi metropoli europee ed internazionali.
- Creare le condizioni d'accoglienza delle grandi attrezzature pubbliche e private.
- Organizzare la riconversione della parte del litorale comune al porto ed alla città.
- Trasformare lo spazio pubblico seguendo l'obiettivo prioritario della qualità urbana e del rispetto della *mixité sociale*.
- Valorizzare il patrimonio per iscrivere l'ambizioso progetto di riqualificazione e trasformazione urbana di «*Euroméditerranée*» nella continuità storica di Marsiglia.

Marsiglia: il terreno dell'innovazione

Questo cambiamento che conosce oggi Marsiglia non potrebbe esser stato realizzato senza l'adesione del comune alla politica francese di sviluppo dei poli di competitività, dei centri d'eccellenza dove possono confrontarsi i mondi dell'università, della ricerca e del lavoro.

Il Technopôle di Marsiglia Château-Gombert:

- Obiettivo: la competitività delle imprese
- Approvazione di otto poli di competitività di portata mondiale
- Centro specializzato nelle scienze dell'Ingegneria e l'Innovazione Tecnologica, dotato di una riserva di circa 70 ettari destinati all'accoglienza di imprese di alta tecnologia.

Il Parco Scientifico e Tecnologico di Marsiglia Luminy

- si afferma a scala internazionale come alto luogo delle Biotecnologie.

- realizzazione di 25.000 m² di superficie utile per l'accoglienza di giovani imprese del settore delle Biotecnologie e del Benessere/Salute.

Euroméditerranée: un'azione collettiva e culturale

Euroméditerranée simbolizza l'adesione dei Marsigliesi alla costruzione della loro città.

Il progetto, portato avanti dall'inizio dalla classe politica, è diventato nel corso del suo recente sviluppo una vera e propria azione collettiva grazie ad una programmatica politica di attiva concertazione, nuovo vettore d'elaborazione dei progetti architettonici e nuova pratica sociale a servizio dell'urbanità futura della città.

- *Euroméditerranée*: un'azione collettiva al servizio dello sviluppo culturale della metropoli;
- *Marsiglia-Euroméditerranée* è lo spazio dell'invenzione di nuove pratiche culturali ed artistiche che contribuiscono a forgiare delle nuove relazioni con la popolazione;
- la cultura è un potente vettore di comunicazione del progetto di *Euroméditerranée*; la cultura contribuisce alla dinamica economica in generale e costituisce il fondamento dei nuovi settori (nuove tecnologie, multimedia, audiovisuale, ...)

Con i suoi partner istituzionali, prevalentemente pubblici, *Euroméditerranée* lavora con particolare attenzione ed interesse su 5 assi di sviluppo culturale:

1. Le industrie culturali: il Mediterraneo
2. La valorizzazione del patrimonio culturale
3. L'insediamento di grandi attrezzature pubbliche
4. Gli interventi artistici sul territorio metropolitano
5. La trasformazione del paesaggio urbano attuale



24. Marsiglia. Euromed Center (Arch. Massimiliano Fuksas) - Torre CMA-CGM (architetto Zaha Hadid) (© Sito Euroméditerranée)



25. Marsiglia. Il MUSEM (Museo delle civiltà d'Europa e del Mediterraneo) all'ingresso del porto (architetto Rudy Ricciotti) (© Sito Euroméditerranée)

L'ambizione internazionale

Marsiglia e l'alta velocità

La LGV Méditerranée, la linea ferroviaria francese ad alta velocità, di circa 250 km, costruita nel 1996 e messa in servizio nel giugno 2001 fra Saint-Marcel-lès-Valence e Marsiglia collega le regioni Provence-Alpes-Côte d'Azur e Languedoc-Roussillon alla LGV Rhône-Alpes e, quindi, a Lione, a Parigi e a tutto il Nord della Francia (costo dell'investimento di 3,8 miliardi di euro). Ponendo Marsiglia a 3 ore da Parigi (per una distanza di poco meno di 800 km), l'entrata in servizio di questa linea ad alta velocità ha invertito le fette di mercato rispettive dell'aereo e del treno, provocando il fallimento di almeno tre compagnie aeree nazionali nello spazio di pochi mesi dall'attivazione della linea, nell'estate del 2001! Il TGV si è aggiudicato subito i due terzi degli spostamenti fra la capitale e Marsiglia e negli ultimi tempi sembra aver aumentato ancora lo scarto. La rivoluzione immobiliare generata dall'arrivo del TGV ha assunto valori sorprendenti.

I partenariati pubblici

A servizio dell'ambizione internazionale della città, *Euroméditerranée* è un organismo istituzionale che associa l'insieme dei grandi attori pubblici: lo stato e le collettività locali (il comune di Marsiglia, il Consiglio Generale o la Provincia del Bouches-du-Rhône, il Consiglio Regionale o la Regione del PACA, la Comunità Urbana di Marsiglia-Provenza-Metropoli). Tutti i livelli di istituzioni pubbliche, dal singolo comune allo stato centrale, sono rappresentati e raggruppati in questo nuovo Istituto Pubblico di Pianificazione (*Etablissement Public d'Aménagement*) e definiscono insieme i grandi orientamenti del progetto: Reti di città, Gemellaggi, Partenariati di ricerca.

Basel\Basilea

Un territorio dinamico

La città di Basilea rappresenta un vero e proprio polo di scambio a scala internazionale per la sua posizione geografica posta al confine tra tre diverse realtà nazionali. La città infatti fa parte della regione del

«TriReno», formata dalle regioni renane di Germania, Francia e Svizzera. Il carattere transnazionale della città di Basilea ha generato negli ultimi anni la creazione di una vera e propria agglomerazione trinazionale di circa 2.000 km².

Alla popolazione della città del cantone di Basilea, che nel 2000 contava circa 165.529 ab., si sono progressivamente affiancate l'insieme delle popolazioni dei comuni limitrofi delle tre nazioni adiacenti, dando vita ad una realtà metropolitana dinamica e di grande interesse, di quasi un milione di abitanti nel 2006 (829.000 abitanti nel 2000), così ripartita:

Svizzera	515.000 abitanti = 62% (città principale Basilea con 166.500 abitanti)
Germania	247.000 abitanti = 24% (città principale Lörrach con 46.000 abitanti)
Francia	67.000 abitanti = 8% (città principale Saint Louis 20.000 abitanti)

Impiego/Occupazione: 326.000 unità nel 2000 di cui 46% a Basilea

Industria Chimica e Farmaceutica/Svizzera: 28.000 unità

Industrie a confine tra Francia e Germania: 55.722 unità (1 impiego su 6)

Tasso di Disoccupazione:

Svizzera: 3.5% nel 2005

Germania: 6.9% nel 2006

Francia: 8% nel 2006

La superficie dell'agglomerazione è di 1.989 km² di cui:

Svizzera: 277 km² = 14%

Germania: 868 km² = 44%

Francia: 843 km² = 42%

Basilea ha acquisito di recente l'immagine dinamica e ricca di moderna metropoli culturale, economica, ecologica, internazionale ed in evoluzione costante. Basilea è una città imperniata sulla ricerca scientifica, lo sviluppo industriale e gli affari connessi, il tutto per lo più legato all'industria chimica e farmaceutica.

Trovano infatti la loro *location* storica case farmaceutiche celeberrime nel settore del calibro di Roche e Novartis, con la creazione recente di modernissimi poli di ricerca mondiale e prestigiose sedi metropolitane.

La congiuntura favorevole di avere al suo interno le due maggiori case farmaceutiche mondiali summenzionate conferisce all'agglomerazione transfrontaliera una dimensione mondiale ed una visibilità globale.

Tale dimensione è oggi ulteriormente rafforzata dal recente affermarsi della città nel campo della cultura. Infatti Basilea si propone sulla scena internazionale oggi come una città leader in Europa non solo per l'istruzione universitaria e *les beaux-arts*, ma soprattutto per l'arte contemporanea.

La Fiera Internazionale di Arte Contemporanea di Basilea, nonostante la città possa classificarsi come media città di provincia per dimensioni e storia, rappresenta infatti quanto di meglio si possa trovare sul mercato internazionale dell'arte anche rispetto alle grandi Metropoli considerate da sempre come capitali dell'arte e della cultura (Parigi, New York...).

Allo sviluppo culturale ed economico della città degli ultimi dieci anni ha corrisposto un notevole miglioramento della qualità della vita in genere che ha trasformato Basilea anche in una città del saper vivere, dalla grande ospitalità e giovialità.

Basilea appare oggi come un vero luogo di scambio di idee, prodotti di qualità, servizi innovativi e di alta qualità, progetti. La Metropoli trinazionale ha infatti deciso di affrontare la sfida della grande Architettura a servizio della nuova immagine di città vincente e moderna.

Strutture federative: la ETB

Nel gennaio del 2006 è stata ufficialmente trasformata l'Agglomerazione Trinazionale in *Eurodistrict* che ha cambiato il volto di Basilea da piccola città svizzera di 180.000 abitanti in metropoli europea e transnazionale di circa un milione di abitanti.

La sua organizzazione amministrativa risponde ai criteri iniziali, già anticipati per Lione e Marsiglia, di un «perimetro allargato» – che ha trovato tra l'altro un

rafforzamento infrastrutturale grazie ad un progetto generale della rete dei trasporti di grande qualità – organizzato attraverso una struttura federativa che associa diverse realtà nazionali rappresentative di ben 53 comuni in una sola entità sovranazionale chiamata ETB cioè *Eurodistrict Trinational* (Eurodistretto Trinazionale).

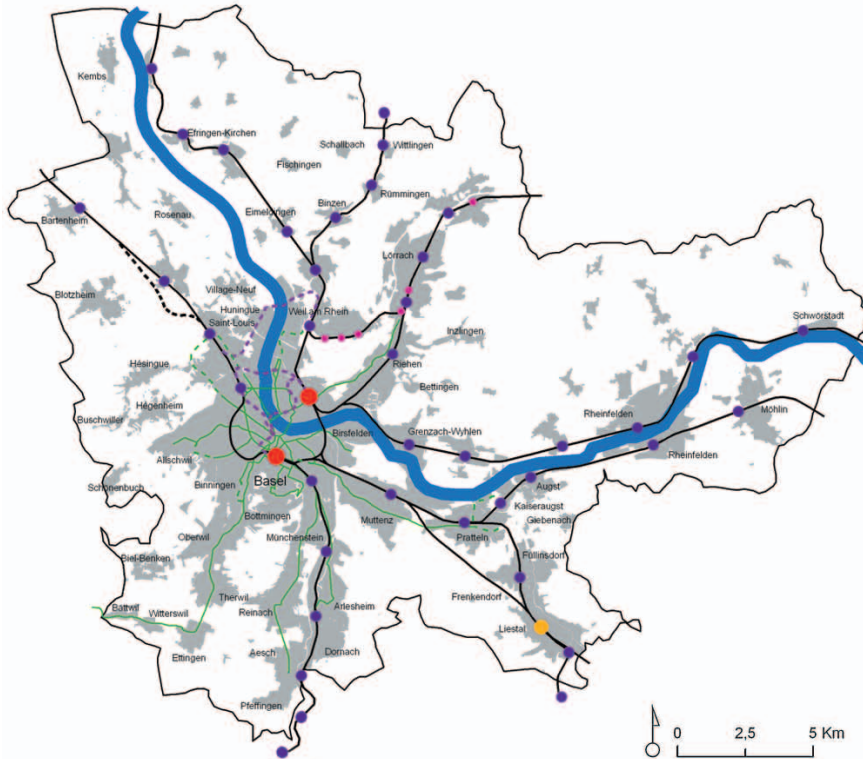
Eurodistrict trinational di Basilea si prefigge una serie di obiettivi e missioni specifiche tese a:

- perseguire il rafforzamento del bacino di vita e dello spazio economico comune europeo dell'*Agglomération Trinationale* di Basilea
- promuovere il processo d'identificazione della popolazione a questo territorio comune
- favorire la cooperazione democratica dei cittadini per l'insieme degli affari transfrontalieri
- migliorare e gestire più efficacemente una proficua cooperazione transfrontaliera

Eurodistrict permette di trattare in un'area geografica adeguata l'insieme delle grandi questioni comuni legate allo sviluppo generale della qualità della vita relative ai temi seguenti:

- Assetto del territorio
- Sviluppo sostenibile
- Sviluppo urbano
- Trasporto e Mobilità
- Sviluppo economico
- Mercato del lavoro
- Salute
- Ambiente
- Reti d'approvvigionamento
- Smaltimento dei rifiuti
- Relazioni con i cittadini
- Sociale
- Relazioni pubbliche
- Comunicazione
- Cultura
- Istruzione
- Gestione di qualsiasi grande manifestazione che rafforzi l'irraggiamento internazionale dell'agglomerazione trinazionale

Hauptnetz öffentlicher Verkehr / Réseau principal de transports en commun



Quelle/source: Agglomerationsprogram Basel am 01.12.2006, Projet d'agglomération de Bâle au 01.12.2006

Eisenbahnnetz / Réseau ferroviaire

- Bestand / Existant
- - - - Geplantes Bahnnetz / Réseau ferré planifié
- - - - Geplantes S-Bahn-Netz / Réseau RER planifié
- Internationaler Bahnhof / Gare internationale
- Regionalbahnhof / Gare regionale
- Bahnhof / Gare
- Haltstelle / Arrêt

Tramwaynetz / Réseau de tramway

- Bestand / Existant
- - - - Geplant / Planifié

TAB/ATB@017-2006

26. Basilea. Progetti legati allo sviluppo dei trasporti (© Sito ufficiale dell'ETB)

Il concetto del «City-Marketing»: una buona pubblicità per l'immagine della città

Il termine di «marketing comunale» indica un modo integrato di pensiero ed azione della *governance*, orientato con costanza verso la promozione ed il rispetto delle necessità dei principali gruppi di interesse socio-economico della città.

La politica di marketing urbano è centrata soprattutto sui settori della comunicazione e della rappresentazione permanente di quanto accade nella città, della promozione dei servizi urbani primari come la residenza ed il commercio, e delle numerose attività legate al gran numero di manifestazioni culturali.

«Basel tickt anders»

Con l'obiettivo costante di realizzare una buona pubblicità per l'immagine internazionale ed interna della città, la campagna «*Basel tickt anders*» tende a potenziare l'attrattiva di Basilea. Nel 2005, la campagna pubblicitaria era già al suo quinto anno di esistenza.

Un altro esempio di *urban marketing* è stata la campagna legata alla «LOGIS Bâle» (5.000 nuovi alloggi in 10 anni) ispirata ad una serie di obiettivi chiari:

- migliorare l'offerta abitativa proponendo degli alloggi di grande dimensione, di buona qualità con nuove costruzioni, ristrutturazioni, trasformazioni...
- modernizzare il parco residenziale fondiario aumentando l'investimento pubblico nel settore immobiliare;
- aumentare gli standard di qualità degli alloggi dell'agglomerazione cantonale

Progetti urbani innovatori

Una serie di grandi progetti di scala urbana si sono sviluppati negli ultimi anni in stretta relazione all'estensione del perimetro dell'agglomerazione trinazionale secondo una visione urbana d'insieme (*PAV Plan d'Action Ville*) strutturata da una profonda riqualificazione del sistema dei Trasporti Pubblici della neonata metropoli trirenana: progetti di interi quartieri

di sviluppo urbano come «Basel Nord», intorno alla stazione Nord, «Saint Louis» ad ovest, «Porto Saint Johann - Campus Plus», *Logis Bâle*, il progetto RIPB («*Revalorisation intégrale du Petit-Bâle*») ne sono esempi significativi.

Arco del Nord: nuovo asse d'urbanizzazione

Questo progetto include tre progetti autonomi ma complementari che permettono un approccio globale dell'estensione possibile della rete di trasporti pubblici alla scala dell'agglomerazione.

Lo scopo di questo progetto è di stabilire un piano direttivo di sistemazione urbana per la parte nord dell'agglomerazione trinazionale che valorizzerà le tendenze dello sviluppo e definirà le misure da adottare per contribuire ad una politica di armonizzazione dell'urbanizzazione di questo territorio. Queste misure potranno essere integrate nei vari successivi livelli di pianificazione di cui gran parte è già in corso di realizzazione.

Tali progetti si inseriscono tra l'altro all'interno di un programma di edilizia residenziale pubblica di grande importanza per la città, il *Logis Bâle*, lanciato recentemente per la realizzazione di 5000 nuovi alloggi. Obiettivi principali del programma d'azione

per lo sviluppo della città sono stati:

- stabilizzare l'evoluzione demografica e l'equa ripartizione della popolazione
- fermare l'esodo della popolazione dalla città verso le zone periferiche esterne
- proteggere gli standard di qualità abitativa ed urbanistica del cantone

Polo di sviluppo urbano del quartiere di Saint-Louis Ouest

A partire dal nuovo piano dei trasporti dell'agglomerazione, uno studio di fattibilità è stato affidato al gruppo di progettisti Herzog & de Meuron, Wirz, Sutter & Laburte ed Urbanis per studiare la trasformazione urbana di un'area di circa 50 ettari nel quartiere ad ovest della città di Saint-Louis. L'idea di partenza è stata quella di creare e sviluppare un nuovo centro urbano per Saint-Louis attraverso la realizzazione di una nuova zona di affari e la valorizzazione del quartiere proprio grazie alla presenza di una nuova stazione ferroviaria intesa come moderno polo di scambio intermodale (auto, metropolitana, tram, linee regionali e nazionali). La qualità architettonica d'insieme è assicurata dalla regia di Herzog e de Meuron all'interno della neonata struttura di progettazione urbana di Bâle ETH Studio



27. Basilea. Boulevard Voltastrasse (© Sito ufficiale della città di Basilea)



28. Basilea. Erlenmatt, nuovi quartieri di alloggi (© Sito ufficiale della città di Basilea)



29. Basilea. Nordtangente: sotto macchine, sopra alloggi (© Sito ufficiale della città di Basilea)

Basel, o meglio Istituto della Città Contemporanea. Herzog e de Meuron hanno progettato l'estensione dello stadio di Basilea per i campionati europei di calcio, meglio noti come EURO 2008. Il progetto prevede la realizzazione di un volume traslucido costituito di cuscini gonfiabili in Teflon, come già per lo stadio di Monaco di Baviera per il Mondiale 2006. Nel maggio 2008 una torre di uffici di 20 piani e di 30.000 m² di superficie utile sarà affiancata allo stadio e contribuirà ai finanziamenti necessari alla sua realizzazione.

Metafora degli steli del DNA, la più alta torre svizzera dominerà il paesaggio del lungofiume e del centro della città storica a partire dal 2011. La Roche, nota casa farmaceutica locale, ha infatti affidato ad Herzog e de Meuron il progetto di estensione della sua sede storica con una torre di 160 metri di altezza dal costo stimato di circa 350 milioni di euro. «La costruzione verticale offre il solo mezzo possibile di creare lo spazio necessario per i numerosi nuovi ambienti di lavoro di cui abbiamo bisogno», spiega Matthias M. Baltisberger, responsabile del sito Roche a Basilea.

Basilea città d'arte e cultura

40 musei su 40 km². Non c'è altra città che offre una tale densità di emozioni culturali. Concepiti da architetti famosi, i moderni musei costituiscono forti attrattori internazionali e sorprendenti occasioni di equilibrio tra moderno ed antico all'interno o alla periferia di una città storica veramente ben conservata. Fra gli architetti autori di progetti di nuovi musei, Herzog e de Meuron hanno firmato lo «Schaulager», Renzo Piano la fondazione Beyeler, Frank O. Gehry il Vitra Design Museum, il cui ampliamento è stato ora affidato agli stessi Herzog e de Meuron, la nuova scuola d'arte di Dreispitz...

Ai musei istituzionali si aggiungono una serie di gallerie d'arte di differente specializzazione per rendere la vita culturale ed artistica della metropoli trinazionale estremamente viva e dinamica. Basilea è sede di un Teatro Municipale tridisciplinare (Opera, Teatro e Danza), premiato nel 1999 come miglior teatro di scena di lingua tedesca con i suoi oltre 30 spettacoli per stagione. Basilea offre un programma culturale di musica di



30. Basilea. Stadio «Saint Jakob-Park» (architetti Herzog e de Meuron)
(© Sito ufficiale della città di Basilea)



31. Basilea. Torre Roche (architetti Herzog e de Meuron)
(© Sito ufficiale della città di Basilea)



32. Basilea. Fondazione Beyeler (architetto Renzo Piano); Museo Vitra
(architetto Frank Gehry)

vario genere, dalla classica alla moderna, in differenti sedi ed istituzioni (come il Teatro Musicale).

Molto note l'Orchestra sinfonica di Basilea e la sua «Sinfonietta».

Cinema e spettacoli costellano le serate sul Reno con installazioni di vario genere.

L'innovazione

Si può osservare a Basilea un potenziale d'innovazione impressionante.

Infatti la città occupa il secondo posto tra le regioni economiche svizzere e può anche affrontare la concorrenza internazionale sui mercati mondiali soprattutto nel settore delle scienze della vita, ma anche nella salute e nella farmaceutica, nel settore logistico e dei trasporti, nei servizi finanziari, nelle tecnologie dell'informazione, nelle nuove tecniche mediche, cosiccome nelle microtecnologie, nanotecnologie...

In questi settori di sviluppo scientifico in particolare, l'innovazione svolge un ruolo decisivo. L'innovazione, fattore virtuale ma con effetti visibili sul territorio quando le imprese incoraggiano la costruzione di veri e propri poli di ricerca e di competitività di punta con specializzazioni altamente tecnologiche che permettono la creazione di un policentrismo. Infatti l'obiettivo principale dell'ETB, racconta il suo presidente, Walter Schneider, è di sviluppare al massimo l'industria e la ricerca «non attraverso una polarizzazione intorno alla sola Basilea, ma attraverso un Policentrismo, un lavoro in rete attraverso il territorio trinazionale.

Le manifestazioni collettive

Grazie all'alta qualità delle sue infrastrutture e la presenza del più grande complesso fieristico e congressuale della Svizzera, Basilea è ogni anno sede di numerosi ed importanti convegni internazionali. La *MCH Messe Schweiz*, la più grande società svizzera di fiere e congressi, rappresenta con il suo ammodernamento un grande progetto di riqualificazione di una vecchia zona industriale. Il progetto è stato sviluppato dallo studio d'architettura Herzog & de Meuron in seguito alla richiesta dell'Ente

Fiera della Svizzera di creare un moderno ed efficace polo fieristico capace di permettere alla città di organizzare ogni sorta di fiere e convegni (soprattutto il Salone Mondiale dell'Orologeria e dei Gioielli, molto conosciuto nel mondo degli specialisti del settore, oltre all'arcinota fiera d'Arte Contemporanea).

In effetti, i 150.000 m² di superficie progettati (budget 150 milioni di euro) saranno la nuova vetrina dell'ambizione internazionale a scala collettiva per promuovere la città di Basilea.

L'offerta di servizi turistici ed alberghieri di Basilea è tra le più efficienti e impressionanti in Europa per la qualità di alberghi prestigiosi, ristoranti di qualità ed attività per lo svago ed il tempo libero.

L'internazionalità a Basilea

Terza più grande città della Svizzera, Basilea è al centro di un agglomerato urbano molto cosmopolita ed internazionale, i cui abitanti provengono da oltre 150



33. Basilea. Stadio «Saint Jakob-Park» (architetti Herzog e de Meuron)
(© Sito ufficiale della città di Basilea)



34. Centro fieristico della città di Basilea (architetti Herzog e de Meuron) (© Sito ufficiale della città di Basilea)



35. Centro fieristico della città di Basilea (architetti Herzog e de Meuron) (© Sito ufficiale della città di Basilea)

nazioni: 700.000 persone che abitano in tre paesi diversi (Germania, Francia e Svizzera). Caratterizzata da una forte presenza di ditte internazionali, che permette la diffusione del nome della città nel mondo intero e garantisce anche che Basilea resti un punto di unione e contatto per persone che vengono dai quattro angoli del mondo.

Per esempio, per la loro posizione di leader dell'alta tecnologia, la città di Basilea e lo Stato del Massachusetts negli Stati Uniti sono diventati nel giugno 2002 «stati-gemelli». Quest'associazione ufficiale permette una cooperazione benefica per le due Comunità ed i loro cittadini, in un grande numero di settori.

La fiera d'arte di *MCH Messe Schweiz* è tra l'altro associata all'omonima fiera di Miami in Florida, con la sigla *Art Basel Miami Beach* a consolidare l'immagine internazionale e la vocazione globale della Fiera stessa. Basilea rappresenta l'esempio di una città contemporanea che ha capito la grande importanza dell'apertura della città alla scala internazionale, «perché una grande città dei nostri tempi è l'incontro tra la città mondiale e la sua vita locale» (cfr. *Entretien avec Jacques Herzog*, in «Le Moniteur d'Architecture et d'Urbanisme», 23 febbraio 2007, p. 55, Editions du Moniteur).

Spunti di riflessione

Ci si è posti la domanda se fosse possibile applicare a Napoli gli stessi criteri delle strategie urbane comuni individuate per le tre città, cosiddette esemplari, di Lione, Marsiglia e Basilea, cercando di contestualizzarli al nostro territorio e di definirli insieme laddove inesistenti o sconosciuti:

– Ridefinire i perimetri di un territorio dinamico: Qual è il perimetro reale ed «utile» per il futuro della metropoli partenopea? Quali sono i criteri per la definizione della sua futura estensione territoriale? Può essere la rete di trasporti della metropolitana regionale lo strumento concreto capace di definire i limiti geografici di questa nuova entità urbana dal nome storico e promettente di *Nea-Polis*, eterna città nuova? La messa in rete TAV può aiutare la creazione di una tale realtà?

– Federare istanze complementari:

Quali sono oggi le realtà amministrative, sociali e istituzionali, in gioco nella definizione della strategia urbana in atto e futura? È possibile immaginare la creazione di un'unica struttura amministrativa federatrice, capace di immaginare e di definire oggi una strategia urbana unica? Quali i possibili partenariati, pubblico-privato, per lo sviluppo della città e l'attuazione dei grandi progetti?

– Prendere posizione sulla scena internazionale:

È possibile attuare oggi per Napoli una vera e propria politica di *City Marketing* a scala internazionale? Un *brand-marketing* strategico? Qual è l'identità della nostra *City*? Quali sono i valori ed i punti forti da evidenziare e caratterizzare il marchio della Napoli del presente e del futuro sullo scenario internazionale delle città globali?

– Puntare sull'attrattività globale (università/ricerca/economia):

Gli assets di Ambrosetti (ricerca avanzata, logistica e turismo culturale) possono essere i settori trainanti dello sviluppo urbano della nostra metropoli regionale? Come tradurli in vettori dell'attrattività globale sul mercato internazionale delle città? Come Napoli può metabolizzare i tre assets e ri-diventare attraverso essi una città attrattiva a scala globale? Come riuscire a far in modo che l'attrattività globale del territorio diventi un progetto partecipato collettivo e non sia estraneo alle istanze della società civile?

– Rinnovare incessantemente il tessuto economico:

Come far sì che il tessuto economico si rinnovi? Quali sono le occasioni da creare per sviluppare il settore produttivo locale che sembra del tutto compromesso da un sistema locale estremamente a rischio? Come generare interesse e attrattività del nostro territorio per le imprese locali e non? Possono gli assets ed i progetti ad essi legati generare un rinnovamento del territorio?

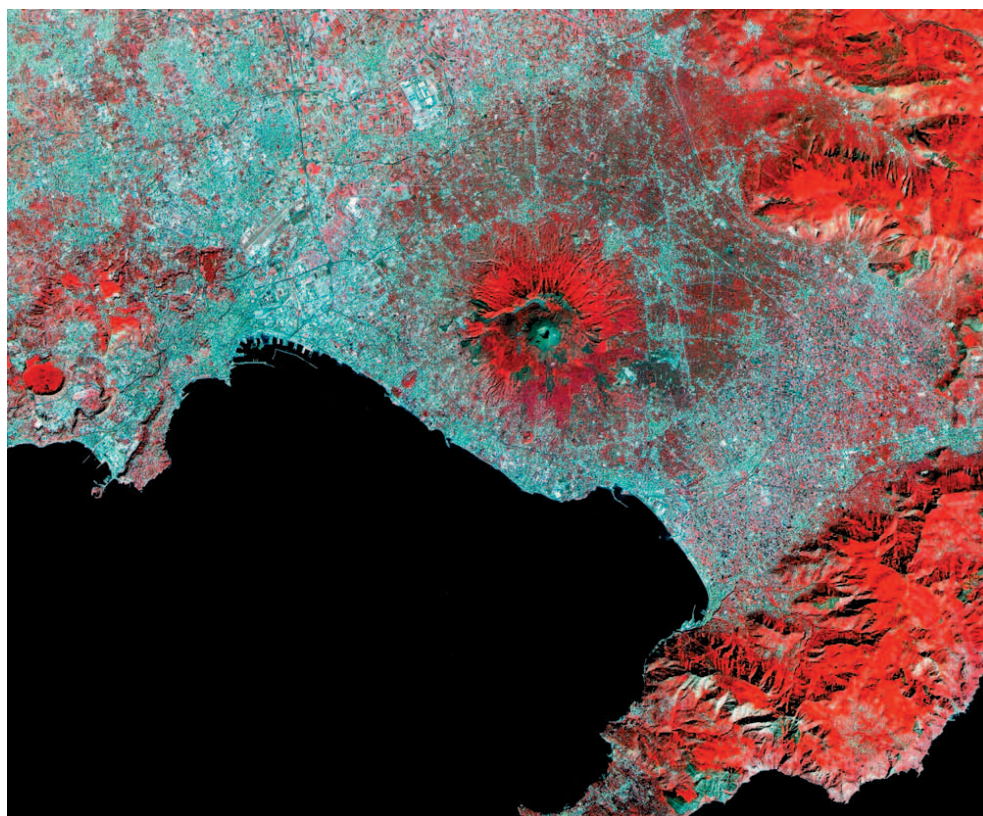
– Utilizzare e diffondere i grandi progetti urbani

Si può immaginare che i veri attori della trasformazione urbana siano proprio i grandi progetti? Quali devono essere le caratteristiche dei numerosi progetti in essere che ne connotino inequivocabilmente la «grandezza» ed il valore urbano per la città e la società civile? Come potersi distinguere

nell'esemplarità dei grandi progetti: sviluppo sostenibile, la qualità architettonica ed urbana degli interventi...?

Il progetto urbano assume quindi il ruolo di sintesi delle aspettative e dei bisogni della collettività, espressione della strategia urbana delle forze politiche e finanziarie in gioco, interprete degli obiettivi profondi di rinascita del territorio e di sua trasformazione in una realtà attrattiva e competitiva sul mercato globale delle città che conterranno nel futuro.

Il progetto dei poli per la logistica, la ricerca avanzata ed il turismo culturale deve quindi porsi come «urbano» ed in rete, per interpretare una strategia urbana degli «enne-poli per Napoli», trasformando l'idea di polo per ciascuno dei tre settori di attività in qualcosa di più, in una forma di nuova urbanità per la città del terzo millennio.



36. Immagine satellitare del golfo di Napoli

finito di stampare
nell'ottobre 2007
per conto di Electa Napoli

fotocomposizione Grafica Elettronica, Napoli
pre stampa e stampa SAMA, Quarto (Napoli)
allestimento Legatoria S. Tonti, Mugnano (Napoli)