



SAPIENZA  
UNIVERSITÀ DI ROMA



UNIVERSITAT  
POLITÈCNICA  
DE VALÈNCIA

Definizione di un format strategico per gli  
interventi di riqualificazione urbana all'interno  
dei centri storici.

Il caso del centro storico della città di Valencia

Tesi di dottorato

Autor:  
Gianluca Emmi

Directors:  
Vicente Mas Llorens  
Alvarez Isidro, Eva María  
Gómez Alfonso, Carlos Josè  
Maretto Marco

January 2023



SAPIENZA  
UNIVERSITÀ DI ROMA

Univeristá La Sapienza  
Facoltá di Architettura  
DrACO Dottorado Architettura e Costruzione



UNIVERSITAT  
POLITÈCNICA  
DE VALÈNCIA

Escuela Técnica Superior de Arquitectura  
Departamento de Proyectos Arquitectónicos  
Doctorado Arquitectura, Edificación, Urbanística y Paisaje

Tesi di dottorato

Autor:

Gianluca Emmi

Directors:

Vicente Mas Llorens

Alvarez Isidro, Eva María

Gómez Alfonso, Carlos José

Maretto Marco

January 2023

Commissione nominata dal Magnifico rettore dell'Università La Sapienza e il Magnifico  
rettore de Universidad Politécnica de  
Valencia, il giorno \_\_\_\_\_

Presidente Commissione: \_\_\_\_\_  
Segretario/a Commissione: \_\_\_\_\_  
Membro Commissione: \_\_\_\_\_

La tesi è stata presentata e difesa dinnanzi alla citata commissione il giorno  
\_\_\_\_\_  
presso Università La Sapienza, Facoltà di Architettura

Votazione: \_\_\_\_\_

IL PRESIDENTE

IL/LA SEGRETARIO/A

IL MEMBRO DELLA COMMISSIONE

Tribunal nombrado por el Magfco. Y Excmo. Sr. Rector de la Universidad Politécnica de  
Valencia y por el Magfco. Y Excmo. Sr. Rector de La Sapienza, el día \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Presidenta Tribunal: \_\_\_\_\_  
Secretaria Tribunal: \_\_\_\_\_  
Vocal Tribunal: \_\_\_\_\_

Realizado el acto de defensa y lectura de Tesis el día \_\_\_\_\_  
En la Universidad La Sapienza, Facoltà di Architettura

Calificación: \_\_\_\_\_

IL/LA PRESIDENTE/A

IL/LA SECRETARIO/A

IL/LA VOCAL

## Ringraziamenti

I ringraziamenti sono spesso una sorta di prassi che ogni autore “deve” fare alla fine della stesura di un elaborato; io in primis ho, in passato, scritto dei ringraziamenti perchè è buona prassi... questa volta non si tratta di ringraziamenti formali ma di veri e propri grazie a chi, in un modo o nell'altro, ha fatto parte di questo mio percorso di crescita personale ma soprattutto professionale.

A mia moglie, Paula. Quando comincia il dottorato nemmeno la conoscevo. Ha imparato a convivere (letteralmente) con i miei continui sbalzi di umore dovuti, principalmente, a come la ricerca o la scrittura della tesi procedesse.

Ai miei tutor: Vicente, Carlos, Marco e Eva; instancabili e pazienti mentori senza i quali non avrei mai potuto raggiungere, nella forma e nei tempi, questo obiettivo.

Ai rappresentanti delle due Università; trattandosi di una cotutela di tesi internazionale, non poche sono state le controversie, i dubbi, le differenze etc etc... tutte risolte con professionalità.

Grazie a tutti coloro i quali, anche se con un semplice sorriso, un incoraggiamento, un messaggio o una telefonata hanno contribuito a rendere possibile tutto questo,

Ultima ma non ultima, alla mia famiglia che senza la quale non sarei qui a scrivere queste ultime righe; mi hanno sempre supportato in ogni mia scelta e questo ha fatto di me una persona indipendente che crede fermamente in se stesso.

A mio nonno, a me e a mio figlio Rio  
Passato, Presente e Futuro

## Riassunto

I temi del recupero, del riciclo e del riuso sono al centro delle sfide

che la società globale del XXI secolo è chiamata ad affrontare.

I mutati quadri economico - sociali unitamente alle esigenze del contenimento energetico e della sostenibilità ambientale hanno, infatti, da diversi anni, segnato un punto di non ritorno in tutte le strategie d'intervento sul territorio. Contemporaneamente, più dei due terzi della popolazione mondiale abita nelle città candidando queste ultime a giocare un ruolo centrale nel prossimo

futuro. Per questa ragione la ricerca di una metodologia capace di guidare gli interventi di riqualificazione all'interno della città storica appare, oggi, di estremo interesse.

La presente ricerca parte dall'attuale stato dell'arte dei centri storici, solamente in tempi molto recenti, oggetto di attenzione da parte di tutta la comunità architettonica; particolare attenzione sarà posta sul caso del centro storico della città di Valencia, lo studio copre diversi campi d'indagine che spazieranno dalle osservazioni dell'andamento del mercato immobiliare, ad analisi giuridico – legislativo del quadro normativo che regola gli interventi all'interno della città storica, col fine di generare una proposta progettuale completa, in grado di fornire un importante strumento, un format strategico, valido e applicabile a tutti gli interventi all'interno del tessuto storico. Lo studio mira a portare il dibattito su un terreno comune, non verso dichiarazioni rigide o regole specifiche, ma piuttosto cerca di sviluppare un modello di valutazione che può essere utilizzato per determinare la coerenza dell'espressione architettonica della nuova aggiunta in relazione a il carattere storico dell'esistente. L'obiettivo non è quello di dirigere l'architetto fornendo un insieme di regole, ma di aiutare a richiamare i criteri che possono costituire una base per le decisioni di progettazione attraverso l'analisi e la valutazione di esempi reali.

Pertanto, lo scopo di questo studio è quello di sviluppare un metodo di valutazione per costruire la relazione tra un intervento contemporaneo, in particolare una nuova aggiunta esterna, e il tessuto storico. Lo studio si concentra sulla discussione dei problemi di progettazione di nuove aggiunte esterne in contesti storici.

## Resumen

Los temas de recuperación, reciclaje y reutilización están en el centro de los desafíos que la sociedad global del siglo XXI está llamada a enfrentar.

Los nuevos marcos económicos y sociales junto con las necesidades de contención energética y sostenibilidad ambiental marcan, de hecho, desde hace varios años, un punto de no retorno en todas las estrategias de intervención en la zona. Al mismo tiempo, más de dos tercios de la población mundial vive en ciudades, proponiendo que estas últimas jueguen un papel central en el futuro cercano. Por esta razón, la búsqueda de una metodología capaz de orientar las intervenciones de reurbanización dentro de la ciudad histórica parece, hoy, de sumo interés.

La presente investigación parte del estado del arte actual de los centros históricos, sólo en tiempos muy recientes, objeto de atención por parte de toda la comunidad arquitectónica; se prestará especial atención al caso del centro histórico de la ciudad de Valencia, el estudio abarca diversos campos de investigación que irán desde la observación de la evolución del mercado inmobiliario, hasta el análisis jurídico-legislativo del marco normativo que regula intervenciones dentro de la ciudad histórica, con el objetivo de generar una propuesta de proyecto completa, capaz de brindar una herramienta importante, un formato estratégico, válido y aplicable a todas las intervenciones dentro del tejido histórico. El estudio tiene como objetivo llevar el debate a un terreno común, no hacia declaraciones duras y rápidas o reglas específicas, sino que busca desarrollar un modelo de evaluación que pueda usarse para determinar la coherencia de la expresión arquitectónica de la nueva adición en relación con el histórico carácter de lo existente. El objetivo no es dirigir al arquitecto proporcionando un conjunto de reglas, sino ayudar a recordar los criterios que pueden formar una base para las decisiones de diseño a través del análisis y la evaluación de ejemplos reales. Por lo tanto, el objetivo de este estudio es desarrollar un método de evaluación para construir la relación entre una intervención contemporánea, especialmente una nueva adición externa, y el tejido histórico. El estudio se enfoca en discutir los problemas de diseño de nuevas adiciones exteriores en contextos históricos.

## **Abstract**

The themes of recovery, recycling and reuse are at the heart of the challenges that the global society of the 21st century is called to face.

The changed economic and social frameworks, together with the needs of energy containment and environmental sustainability have, in fact, for several years, marked a point of no return in all intervention strategies in the area. At the same time, more than two-thirds of the world's population lives in cities, proposing the latter to play a central role in the near future. For this reason, the search for a methodology capable of guiding redevelopment interventions within the historic city appears, today, of extreme interest.

The present research starts from the current state of the art of historical centres, only in very recent times, the object of attention by the entire architectural community; particular attention will be paid to the case of the historic centre of the city of Valencia, the study covers various fields of investigation that will range from observations of the trend of the real estate market, to legal-legislative analysis of the regulatory framework that regulates interventions within the city historical, with the aim of generating a complete project proposal, able to provide an important tool, a strategic format, valid and applicable to all interventions within the historical fabric. The study aims to bring the debate onto common ground, not towards hard-and-fast statements or specific rules, but rather seeks to develop an evaluation model that can be used to determine the coherence of the new addition's architectural expression in relation to the historic character of the existing. The goal is not to direct the architect by providing a set of rules, but to help recall criteria that can form a basis for design decisions through analysis and evaluation of real examples. Therefore, the aim of this study is to develop an evaluation method to build the relationship between a contemporary intervention, especially a new external addition, and the historic fabric. The study focuses on discussing the design issues of new exterior additions in historical contexts.

## **Resum**

Els temes de recuperació, reciclatge i reutilització estan en el centre dels desafiaments que la societat global del segle XXI està cridada a enfrontar.

Els nous marcs econòmics i socials juntament amb les necessitats de contenció energètica i sostenibilitat ambiental marquen, de fet, des de fa diversos anys, un punt de no retorn en totes les estratègies d'intervenció en la zona. Al mateix temps, més de dos terços de la població mundial viu en ciutats, proposant que aquestes últimes juguen un paper central en el futur pròxim. Per aquesta raó, la cerca d'una metodologia capaç d'orientar les intervencions de reurbanització dins de la ciutat històrica sembla, hui, de summe interès.

La present investigació part de l'estat de l'art actual dels centres històrics, només en temps molt recents, objecte d'atenció per part de tota la comunitat arquitectònica; es prestarà especial atenció al cas del centre històric de la ciutat de València, l'estudi abasta diversos camps d'investigació que aniran des de l'observació de l'evolució del mercat immobiliari, fins a l'anàlisi jurídica-legislativa del marc normatiu que regula intervencions dins de la ciutat històrica, amb l'objectiu de generar una proposta de projecte completa, capaç de brindar una eina important, un format estratègic, vàlid i aplicable a totes les intervencions dins del teixit històric. L'estudi té com a objectiu portar el debat a un terreny comú, no cap a declaracions dures i ràpides o regles específiques, sinó que busca desenvolupar un model d'avaluació que pugui usar-se per a determinar la coherència de l'expressió arquitectònica de la nova addició en relació amb l'històric. caràcter de l'existent. L'objectiu no és dirigir a l'arquitecte proporcionant un conjunt de regles, sinó ajudar a recordar els criteris que poden formar una base per a les decisions de disseny a través de l'anàlisi i l'avaluació d'exemples reals. Per tant, l'objectiu d'aquest estudi és desenvolupar un mètode d'avaluació per a construir la relació entre una intervenció contemporània, especialment una nova addició externa, i el teixit històric. L'estudi s'enfoca a discutir els problemes de disseny de noves addicions exteriors en contextos històrics.

# INDICE

Introduzione.....	5
Obiettivi.....	10
<b>PARTE I URBAN REGENERATION.....</b>	<b>13</b>
INTERVENTIONS AND TRANSFORMATIONS IN EUROPEAN HISTORICAL CENTERS IN THE 21st CENTURY.....	23
From the historic center to the existing city.....	24
The socio-economic crisis as an opportunity for growth.....	25
Turnaround, from sprawl to recovery.....	29
New methodological - design approaches.....	32
Urban regeneration: experiences in European cities.....	34
Hamburg.....	36
Helsinki.....	53
Oslo.....	68
Rotterdam.....	80
The evolution of urban policies, the role of the European Union.....	88
<b>PARTE II MORFOLOGIA URBANA: STRUMENTI E METODOLOGIA.....</b>	<b>101</b>
Tre differenti “scuole” di morfologia urbana.....	103
Morfologia urbana.....	108
Morfologia e sostenibilità.....	109
Concetti chiave.....	111
Polarità.....	114
Strade e percorsi.....	117
Tessuti.....	121
L’unità immobiliare di quartiere.....	123
Gerarchie.....	125
Problemi e potenzialità.....	128
La mappa morfologica.....	132
Analisi delle nodalità.....	134
<b>PARTE III CENTRO STORICO DI VALENCIA, DALLA FONDAZIONE AL XXI SEC.....</b>	<b>139</b>
Fondazione della città.....	140
Periodo imperiale Romano.....	142
I goti in Spagna.....	144
Periodo musulmano.....	145
Epoca cristiana.....	140
Analisi Cartografie storiche Valencia, 1563 - 1944.....	148

Cronologia degli interventi.....	159
Il barrio del Carmen.....	162
Descrizione del quartiere, storia e urbanismo.....	164
Analisi delle funzioni del tessuto edilizio nel barrio del Carmen.....	168
Condizioni ambientali.....	179
Studi economici del mercato immobiliare.....	176
Normativa vigente per gli interventi nella città storica in Spagna.....	178
PAI, Programma Attuazione Isolata.....	178
Obiettivi del programma.....	178
Legittimazione della formulazione del programma.....	180
Campo di applicazione del programma.....	180
Zone Territoriali omogenee.....	183
Regole di formulazione, processo e omologazione.....	183
Proposizione Giuridica - Economica.....	185
RMSEER, Regolamentazione, organizzazione e gestione del registro comunale dei fabbricati e degli edifici da riabilitare.....	186

**PARTE IV IL PROGETTO DI IN-FILL COME STRUMENTO METODOLOGICO DI RIGENERAZIONE DEI  
TESSUTI STORICI URBANI NEL BARRIO DEL CARMEN, VALENCIA..... 191**

Mappa Morfologica: il sistema dei percorsi.....	193
I cinque sub-ambiti.....	194
Analisi Sub-Ambito 5.....	205
Due Diligence Solares.....	208
Un caso di applicazione progettuale.....	232

Conclusioni.....	237
Bibliografia.....	245

Annex.....	258
------------	-----



# 1

## RIGENERAZIONE URBANA

- Gli interventi e le trasformazioni nei centri storici europei nel XXI secolo
- La crisi socio – economica come occasione di crescita
- Inversione di tendenza, dallo sprawl al recupero
- Nuovi approcci metodologico – progettuali
- Esperienze di rigenerazione urbana in quattro città europee
- L'evoluzione delle politiche urbane, il ruolo dell'Unione Europea
- L'esperienza Urban
- Politiche comunitarie post – Urban

# 2

## MORFOLOGIA URBANA: STRUMENTI E METODOLOGIA

- Tre differenti “scuole” di morfologia urbana
- Morfologia urbana
- Morfologia e sostenibilità
- Concetti chiave
- Polarità
- Strade e percorsi
- Tessuti
- L'unità immobiliare di quartiere
- Gerarchie
- Problemi e potenzialità
- La mappa morfologica
- Analisi delle nodalità

# 3

## CENTRO STORICO DI VALENCIA, DALLA FONDAZIONE AL XXI SECOLO

- Fondazione della città (epoca repubblicana romana)
- Periodo Imperiale Romano (rifondazione della città)
- I Goti in Spagna (V-VIII secolo)
- Periodo musulmano (VIII-XIII secolo)
- Epoca Cristiana, periodo medieval
- Analisi Cartografie storiche Valencia, 1563 – 1944
- Cronologia degli interventi

# 4

## IL CASO DEL BARRIO DEL CARMEN A VALENCIA

- Mappa morfologica barrio del Carmen
- Analisi morfologiche Area 5
- Due Diligence Solares
- Un caso di applicazione progettuale



## Introduzione

*« milioni di vite passate, presenti e future,  
quegli edifici recenti, nati su edifici antichi e  
seguiti a loro volta da edifici ancora da costruirsi,  
mi sembra si susseguissero nel tempo, simili alle onde»  
Marguerite Yourcenar*

Quando pensiamo ad un accostamento tra l'edilizia moderna e l'antica sentiamo subito sollevarsi in noi molti problemi ed interrogativi; e ciò specialmente in Italia, dove più che in ogni altro Paese del mondo tale accostamento denuncia il contrasto tra due modi di vita, quello che si manifesta nella ricchissima stratificazione del nostro passato e l'immagine nuova e brutale che ad essa si va aggiungendo, senza determinare una nuova unità, ma dando ovunque il senso di una penosa intollerabile frattura. La città che si accosta e si sovrappone all'antica ci appare come l'espressione di un impulso economico troppo forte perché sia possibile mutarne e ordinarne i movimenti. La caotica espansione obbedisce alle sollecitazioni di un immediato e cieco

interesse privato, e quasi mai trova accolto il richiamo ad una ordinata predisposizione urbanistica che faccia salvi gli interessi della comunità<sup>1</sup>, così scriveva Roberto Pane in “Città antiche edilizia nuova” in occasione del convegno dell’INU tenutosi a Torino nel 1956 riguardo la delicata e irrisolta problematica dell’inserimento dell’architettura contemporanea nei centri storici, nella città stratificata, in contesti antichi, in cui il valore delle preesistenze deve confrontarsi e dialogare con la nuova costruzione, la quale costituisce ancor oggi, forse, l’oggetto del più acceso dibattito architettonico.

All’interno del tessuto urbano della città consolidata appare chiaro e immediato che non tutto ciò che è stato costruito, in epoche evidentemente diverse, abbia lo stesso valore storico, artistico o monumentale; e partendo proprio da questo assunto che è necessario fare delle dovute distinzioni tra ciò che ha carattere storico connaturato e ciò che, più attivamente o meno, partecipa a comporre “l’intorno”; ed è sulla base di queste distinzioni che il progettista dovrebbe scegliere la strategia con la quale operare. A tal proposito è bene richiamare una definizione di Gustavo Giovannoni riguardo il monumento:

“Qualunque costruzione del passato, anche modesta, che abbia valore d’arte o di storica testimonianza, ivi comprendendo le condizioni esterne costituenti l’ambiente, per giungere talvolta all’intero complesso monumentale costituito da una via, una piazza un quartiere, che proprio in questo estendersi e democratizzarsi del concetto di monumento ed in questo suo comprendere le condizioni ambientali, sta il nuovo atteggiamento del senso di rispetto, di conservazione, di difesa, e quindi di valorizzazione”<sup>2</sup>.

Una dichiarazione forte e puntuale, quella dell’architetto romano, che dovendo far fronte ad uno scenario di distruzione a seguito del secondo conflitto mondiale mette in guardia tutti i colleghi impegnati ad intervenire in ambienti storici, ponendo l’accento su la definizione di monumento e ribaltando quella che sino ad allora era la concezione intrinseca del concetto, limitata al singolo manufatto ed estromettendo il contesto.

<sup>1</sup> R. Pane, *Città antiche edilizia nuova, relazione al Convegno dell’INU di Torino del 1956*, pub. vol. omonimo E.S.I., Napoli 1959

<sup>2</sup> Gustavo Giovannoni, *Il restauro dei monumenti*, Milano, 1945.

Partendo quindi da un universale riconoscimento della forza culturale e di rievocazione del patrimonio storico e architettonico esistente è possibile analizzare, attraverso gli scritti e le opere, le diverse posizioni ed interpretazioni di chi si è occupato sin oggi del rapporto tra storia, conservazione e progetto.

Tanto si è detto e discusso riguardo al tema, e le conseguenze di tale dibattito conducono a una sequela di contrasti e contrapposizioni che spesso si deliberano in approcci dell’intervento sul costruito di completa dissonanza l’uno dall’altro.

Ed è proprio l’approccio iniziale con le preesistenze che genera una programmazione differente. Rafael Moneo asserisce che, “per costruire nel costruito è necessario individuare una via diversa che deve mirare alla dimensione fisica degli edifici e al mondo dei valori e dei significati che essi erigono; un mondo costruito, fatto di memorie e di stratificazioni culturali che conferisce al progettista un ruolo speciale.”<sup>3</sup>

Diametralmente opposta è invece la visione di Peter Eisenman secondo cui “contesto non significa riconciliazione, contesto significa accettare la presenza del quadro fisico esistente, assumendolo come punto di partenza del processo che porta alla creazione dell’opera di architettura. Il contesto diventa così il campo magnetico che orienta l’opera, la ragione ultima che spiega un intervento capace sia di farla sparire, che di crearne se necessario una nuova”<sup>4</sup>. Appare chiaro, dunque, che non esiste una visione globale e condivisa riguardo all’intervento sull’esistente ma che coesistono diverse teorie e punti di vista che per sommi capi possiamo ripartire in tre “modi” di progettare:

- La completa incuranza delle preesistenze e del passato, ponendo l’opera contemporanea al centro di tutto, pratica tipica di quegli architetti che pur di lasciare un loro personalissimo segno indelebile sarebbero disposti a cancellare le tracce del passato, ponendo maggiore attenzione ai processi di mutamento piuttosto che alla permanenza dei valori.

- Il restauro filologico, consuetudine peculiare in cui il tecnico “decide di non decidere” ricostruendo “com’era e dov’era” ciò che con il tempo è andato perduto; distinguendo però chi decide di lasciare facilmente riconoscibile l’intervento, e chi invece pur

<sup>3</sup> Rafael Moneo, *Costruire nel costruito*, Allemandi, Torino 2007

<sup>4</sup> Rafael Moneo, *La solitudine degli edifici e altri scritti*, Allemandi, Torino 2004

di riconsegnare ai contemporanei l'opera, finisce col realizzare un falso storico.

- Infine, in mezzo alle due categorie "estremiste" si inserisce l'architetto che con particolare attenzione alle preesistenze e al valore storico monumentale di esse, riesce a dar vita ad un progetto contemporaneo che ben si sposa con il passato ed è in grado di raccontare attraverso il nuovo cosa era l'antico, riconsiderando il progetto del nuovo come strumento di valorizzazione dell'antico.

È dunque possibile tracciare delle linee guida da seguire come un vero e proprio vademecum in materia di interventi nel costruito? O ci si può solamente consegnare al buon senso ed alla sensibilità del progettista che tuttavia sottopone le proprie strategie progettuali al vaglio degli organi preposti competenti, i quali molto spesso si limitano solamente ad applicare passivamente le bieche restrizioni normative preoccupandosi unicamente che vengano rispettate le direttive generali senza però scendere nel particolare "caso per caso"?

A questo riguardo E.N. Rogers nel 1957 in una edizione di Casabella-Continuità (217) scriveva: «Il problema non è di proibire ma di sapere agire, in ogni modo anche se qualcuno può avere il compito di un'attività tutoria, il nostro, di architetti, deve rappresentare una delle componenti dialettiche per stabilire l'equilibrio dell'esistenza: noi dobbiamo mettere l'accento sul costruire. [...] In ogni caso noi dobbiamo avere il coraggio di imprimere il senso della nostra epoca e tanto più saremo capaci di essere moderni, tanto meglio ci saremo collegati con la tradizione e le nostre opere si armonizzeranno con le preesistenze ambientali. E' evidente che modernità non si identifica sempre con ciò che è cronologicamente contemporaneo, ma solo con azioni qualificate: proprio dal giudizio della qualità si può desumere un'opinione più generale alla soluzione del problema in causa [...]»<sup>5</sup>

In questo articolo, della seconda metà del novecento, Rogers si schiera apertamente contro i conservatori e lancia loro un messaggio di fiducia nell'architettura e negli architetti contemporanei, ritenendoli capaci di dar vita a dei progetti

<sup>5</sup> E. N. Rogers, *Verifica culturale dell'azione urbanistica in Difesa e valorizzazione del paesaggio urbano e rurale*, in «Casabella-continuità», n. 217 1957.

all'altezza della produzione architettonica pre-moderna, in quanto comprende che il motivo per cui i moderati, i quali ritengono che non sia lecito intervenire in ambienti storici, è dettato da una totale diffidenza nella produzione architettonica contemporanea giudicandola priva di tutti quei caratteri propri delle produzioni del passato, che si tratti di spazi prospettici o di qualità architettonica in generale. Un concetto ripreso successivamente da Robert Venturi in "Complessità e Contraddizioni nell'architettura" quello di tradizione come somma e susseguirsi di innovazioni, in quanto ciò che oggi noi consideriamo tradizione, nel momento della sua nascita era parte di un contesto contemporaneo, di innovazione per il periodo, che nella maggior parte dei casi si è trovato a dover tenere in considerazione un ambiente costruito, stratificato e lo ha fatto senza scetticismo alcuno, confidando nelle proprie capacità e credendo, come Rogers, che per "collegarsi" al meglio con la tradizione bisognava sforzarsi di essere quanto il più possibile moderni.

Obbiettivi:

I temi del recupero, del riciclo e del riuso sono al centro delle sfide che la società globale del XXI secolo è chiamata ad affrontare. I mutati quadri economico - sociali unitamente alle esigenze del contenimento energetico e della sostenibilità ambientale hanno, infatti, da diversi anni, segnato un punto di non ritorno in tutte le strategie d'intervento sul territorio. Contemporaneamente, più dei due terzi della popolazione mondiale abita nelle città candidando queste ultime a giocare un ruolo centrale nel prossimo futuro. Per questa ragione la ricerca di una metodologia capace di guidare gli interventi di riqualificazione all'interno della città storica appare, oggi, di estremo interesse.

La presente ricerca parte dall'attuale stato dell'arte dei centri storici, solamente in tempi molto recenti, oggetto di attenzione da parte di tutta la comunità architettonica; particolare attenzione sarà posta sul caso del centro storico della città di Valencia, lo studio copre diversi campi d'indagine che spazieranno dalle osservazioni dell'andamento del mercato immobiliare, ad analisi giuridico - legislativo del quadro normativo che regola gli interventi all'interno della città storica, col fine di generare una proposta progettuale completa, in grado di fornire un importante strumento, un format strategico, valido e applicabile a tutti gli interventi all'interno del tessuto storico. Lo studio mira a portare il dibattito su un terreno comune, non verso dichiarazioni rigide o regole specifiche, ma piuttosto cerca di sviluppare un modello di valutazione che può essere utilizzato per determinare la coerenza dell'espressione architettonica della nuova aggiunta in relazione a il carattere storico dell'esistente.

L'obiettivo non è quello di dirigere l'architetto fornendo un insieme di regole, ma di aiutare a richiamare i criteri che possono costituire una base per le decisioni di progettazione attraverso l'analisi e la valutazione di esempi reali.

Pertanto, lo scopo di questo studio è quello di sviluppare un metodo di valutazione per costruire la relazione tra un intervento contemporaneo, in particolare una nuova aggiunta esterna, e il tessuto storico. Lo studio si concentra sulla discussione dei problemi di progettazione di nuove aggiunte esterne in contesti storici.



## PARTE I

### URBAN REGENERATION

Understanding the role of the European city with respect to the processes underway one must take into account both the reference framework of Community policies and the social, economic and political factors that have influenced both urban evolution in Europe and the responses in the last thirty years of method and content implemented by cities in terms of redevelopment and regeneration practices. The paradigm of new urban interventions in Europe, in fact, is precisely marked by the term “regeneration”, where this term marks the process of integration purely between urban planning actions with economic and social policies. We can also say that in many cases urban regeneration is comparable to the concept of

the invention of new urban economies based on the physical requalifications of significant parts of the city. The economic restructuring processes initiated in Europe, in conjunction with the crisis of the Fordist-type industrial development model, have had a strong impact on the reorganization of the European city as well as the emergence and affirmation of new economies of information or, more recently, of a real digital culture.



*Laboratorio Sperimentale Nazionale su  
Rigenerazione Urbana e Nuove  
Prassi Urbanistiche  
(2016-2017)*

The spatial relations between economic processes and territory, as Manuel Castells points out, have been redefined by different factors: the decline of entire industrial production sectors, which have played a predominant role in many European cities; the emergence of activities related to services and the tertiary sector that are increasingly uneven from a spatial point of view; new organizational methods of companies in the form of networks with production sectors located in different places (in different cities but also in different countries and nations). The deindustrialized European city, starting from the early 80s of the last century, has experienced spatial and socio-economic phenomena that has redesigned its face and also the very nature of the place. Situations of physical-infrastructure degradation overlapped with situations of abandonment of entire productive and residential areas or, for example, linked to ports and shipbuildings; the problems linked to unemployment and poverty have worsened with the consequent repercussions on urban problems. Particularly serious situations have identified cities characterized by the presence of large public enterprises or industrial monocultures; this is the case of the so-called company towns (cities with economies hegemonized by a few large industries or even by a single large company) which in Italy's case is well represented by the city of Turin and the presence in the city of Fiat.

On the other hand, the emergence of a new economy of knowledge and communication has supplanted the old criteria of competitiveness in the confrontation between cities, connected above all to the presence or absence of large industrial agglomerations. Therefore, the location choices of businesses and residents have changed and the competitive functions that cities put in place to move up the slope of industrial decline or to meet new trends in the economy and society at a European level have changed. Therefore, the ability to attract companies aimed at innovation as well as to intensify the structuring of good communication networks (tangible and intangible) and tourist and cultural functions is of particular importance for European cities. Especially the cultural functions as well as those that improve the quality of life and the way of life respond to the

need to qualify urban functions to intercept a new production and residential demand that is more sophisticated and attentive to the values of good living.

In summary, it can be said that most European cities have responded to these problems with an operational strategy based on extensive urban redevelopment and regeneration programs, based on two priority objectives: the diversification of the economic-productive system, and the physical redevelopment of both abandoned industrial areas and urban centralities (historic centres; central areas in terms of connections and communications) as an attractive function (residential, tourist, environmental and cultural). Urban regeneration practices were mainly based on a physical, environmental and cultural renaissance and much emphasis was given: - to the symbolic construction of new infrastructures that would incorporate new urban functions (a science and technology park; a new transport infrastructure; a new cultural container; etc.) often obtained from the refurbishment of abandoned or underused industrial areas; - the enhancement of local specificities (cultural, historical, environmental) in order to activate new economic paths and often strongly linked to the intense redevelopment of the city centre.



Città della scienza e dell'arte, Valencia, 2017

In practice, moreover, it can be said that most of the urban regeneration initiatives carried out in Europe follow two different paths: - orienting the directions of society and the local economy on completely new foundations; - consolidate the industrial identity of the city through the development of new connections with the areas of culture, research and science, the environment. Urban policies, therefore, are characterized by extensive use of marketing strategies with the aim of attracting new investments and new functions.

The actions of European cities have been strongly influenced by the policies of the European Union which have spread a culture focused on cooperation between cities, a new design capacity that looks at the city as an integrated system between physical space and socio-economic dynamics, a particular attention to participation and consensus-seeking practices in the context of the activation of urban projects. In fact, what emerges is a radical change in the modalities of public interventions on the cities in Europe, with a role that is not running out but transforming itself. Public action on the cities is transformed from action of guarantee and facilitation of the life of large industrial plants and their workers employed in city marketing actions projected both in the search for cooperative alliances and in the challenge of European and international competition<sup>1</sup>. In some cases, the European cities, in the eighties, nineties and two thousands, adopted behaviours typical of economic actors and attitudes typical of the entrepreneurial spirit. In defining public policies for the city, ample space was given to private components as well as massive use of the market and its financial resources. Parkinson and Harding in a 1995 essay gave a very effective definition of entrepreneurial city. An entrepreneurial city is an urban environment in which various interest groups (public, private, local associations) develop a vision of urban development and create *ad hoc* structures in order to implement strategies and mobilize both local economic and financial resources<sup>2</sup>.

The reasons that led cities to adopt entrepreneurial behaviours

<sup>1</sup> Eleonora Mastropietro, *L'Europa progetta la città. Politiche e pratiche di riqualificazione urbana*, Editore Mimesis, Milano, 2013

<sup>2</sup> Parkinson e Harding, *The enterprise of narrative and the narrative of enterprise: place marketing and the entrepreneurial city.*, In book: *The entrepreneurial city* (pp.77-99) Publisher: WileyEditors: T. Hall, P. Hubbard, 1998

can certainly be found in the effects of the post-Fordist economic restructuring but also in other factors such as the slow but progressive decentralization of administrative powers in many European regions as well as in the change in lifestyles. Lastly, but not in terms of importance, the role played in this sense by the process of European integration, by the single European market and finally by the single currency in the euro area, which has strongly pushed European cities to behave highly competitive. The community guidelines, however, which have strongly influenced the adoption of public-private partnership logics by cities in undertaking urban projects, have been the subject of two sufficiently different interpretations in the concrete cases: - the first, based on the implementation of an urban regeneration project that sees the contribution of public and private entities defined within a common strategic vision and a well-coordinated political-management process by local public authorities; - the second, characterized by fragmented paths of urban regeneration marked by the realization of a sum of individual urban projects strongly influenced by private interests. The involvement of private individuals in urban policies, therefore, can have different outcomes and results depending on the role that local public authorities play and their ability to exercise motivated leadership supported by the elaboration of a strategic vision for development.

We have highlighted how urban regeneration practices, despite their respective differences, have been concentrated in the redefinition, we could say, of new centralities. New centralities in physical-spatial terms but also in terms of local economic development. As regards the aspects of local economic development, various ways have been tried to bring out new centralities on which to build prospects for the economic future<sup>3</sup>. Among the various options chosen, we point out that of restoring centrality to industrial sectors in crisis, reconvertng them into high-quality and high-tech production processes as well as that of connecting existing industrial traditions with the sectors of scientific research and culture; many other cities, on the other hand, have sought new economic centralities or in the promotion of new productive settlements unrelated to

<sup>3</sup> SCOTT A.J., *Le regioni nell'economia mondiale, Il Mulino, Bologna, 2001*

the economic tradition of the city (clear external territorial marketing activity) or in the enhancement of their historical-cultural, environmental / landscape heritage and productive know-how with the aim of increasing the attractiveness of the place and being able to spend it in terms of tourism, commercial, residential, development of new business and employment opportunities. The search for new economic centralities, around which to build situations of social well-being for the populations residing in European cities, has been accompanied by a continuous process of restructuring, re-functionalization, redevelopment of the places of the city in Europe.



*Parco Tecnologico  
Andaluso, Malaga, 2015*

The search for new economic, business and employment centralities has strongly influenced a new configuration of the city spaces and the ways of acting on urban issues. In fact, the project for the redevelopment of the cities in Europe, that consolidated in the last two decades of the last century, has had the main object of its intervention the urban centralities,

or those parts of the city where functions and activities are, but above all they are concentrated “new and old rites, that is the form of urban aggregation that condenses the character of a society or a community the most”<sup>4</sup>. By urban centrality we naturally mean the historic centres of cities but also places that have assumed a particular symbolic value over time, or places of synthesis “of spatial peculiarities, of densification of functions, of concentration of inhabitants”<sup>5</sup>. Therefore, almost all of the urban transformation interventions carried out in European cities in the last twenty years are concentrated on the existing city or on urban planning in the city. Work was done on the rehabilitation of the historic city, on the combination of functions, on the qualitative satisfaction of needs rather than on quantitative satisfaction, on housing and residential choices also understood as cultural acts.

There have been interventions carried out within European cities, which have acted on the existing and on the built, considerably transforming the physical structure, functional organization and lifestyles of the most representative parts of the cities. Much has been invested in the revaluation of historic centres, previously abandoned for the search for new polarities in the urban environment. The research for new physical-spatial centralities produces new areas located within existing centralities or in spaces affected by processes of integration with central areas or areas which, although peripheral, are central from both a historical and symbolic point of view<sup>6</sup>. Therefore, both the historic centres in the process of being abandoned and the old abandoned factories in the suburbs are being redeveloped; both the suburbs, that often preserve urban contents of historical-landscape value, as well as peripheral areas that become central as they are the object of important processes of re-functionalization. These urban regeneration paths lead to an extension of the concept of centrality to many parts of the urban agglomeration. In other words, we could say that the direction of travel is that of widespread centrality. As Maurizio Morandi writes: “The same organization of centralities

4 Morandi M., *Fare Centro*, Meltemi Editore, Roma, 2004

5 Morandi M., *Fare Centro*, Meltemi Editore, Roma, 2004

6 Scott A.J., *Le regioni nell'economia mondiale*, Il Mulino, Bologna, 2001

in metropolitan areas, based on the integration of different central polarities, tends to overcome a hierarchical functional system by configuring a network of urban centres that interact with each other in a basically equipotential manner... there is now a tendency to configure a system based on polarity of equal central intensity, but different from each other in terms of qualitative offer”<sup>7</sup>. These phenomena also influence the flows of relationships and the related consequences on the material (transport first) and immaterial networks. The flows of relations, therefore, do not all converge towards the city centre but move in different directions to connect the different nodes of the network. The urban regeneration that has affected European cities in the last three decades has been characterized by the growth of quaternary activities, commercial activities, cultural activities, recreational and recreational activities in the central areas of the urban area. Gottmann has observed that since 1983 “specialized constructions with curious shapes, civic centres, meeting rooms and convention centres, theatres, opera halls, concert halls, sports arenas, temples and museums”<sup>8</sup> proliferate in cities; and writes that in the contemporary European city the space for “collective rites” is growing and comes to the conclusion that this city is more similar “to the Agora and the acropolis of Athens or the Roman forum than to the factories and warehouses that characterized the city industrial”<sup>9</sup>.

Furthermore, these trends overlap with the idea of looking at the city as a set of thematic lots (the city of music; the city of science and so on) where the theme does not become functional rigidity but rather a common thread to integrate the presence of specific infrastructures (an auditorium for example) to the adjacent city in terms of open spaces, road connections, residences, commercial and leisure activities. Even the “thematic cities” within the city are often realized thanks to a path of urban regeneration of spaces and existing buildings that are reoriented towards new activities taking into account

7 Morandi M., *Fare Centro*, Meltemi Editore, Roma, 2004

8 J. Gottmann, *La Città Invincibile: Una Confutazione Dell'urbanistica Negativa*, 1983, Franco Angeli Editore, Milano, 1983

9 J. Gottmann, *La Città Invincibile: Una Confutazione Dell'urbanistica Negativa*, 1983, Franco Angeli Editore, Milano, 1983

the historicity and past experience of the places. From these last two considerations - the city of collective rituals and the thematic cities within the city - it emerges how much the cultural dimension has played a leading role within urban projects, city visions and urban regeneration practices carried out in different European contexts.

## INTERVENTIONS AND TRANSFORMATIONS IN EUROPEAN HISTORICAL CENTERS IN THE 21st CENTURY

From a methodological point of view, the first choice was to contain the field of investigation within the historical city.

The historic city, in fact, has the double advantage of being, on one hand, a “contemporary city” in all respects and therefore being a valid testing ground for all processes of urban transformation, and on the other hand, being characterized by a strong stratification. This last aspect is particularly relevant. Stratification means complexity and complex is the phenomena that characterizes the society of the 21st century. Stratification, however, also means richness of the “contextual elements” for which the only viable path, as always, is that of recovery, reuse, re-functionalization, *In-fill* and so on; all concepts that are at the base any reflection on the future of cities that want to have scientific credibility today.

The historical city, therefore, for its complexity, richness, stratification, is certainly the most convincing test bench for setting up a scientific strategy for the project of urban transformations.

The issue of Historic Centers in the context of urban planning is represented, especially after World War II, as one of the fundamental chapters regarding the construction of plans, programs and policies for the sector. In fact, the most recent experiences, or classifiable as modern, have a consistent history characterized by experiences in the field of urban hygiene. Just think of the purely nineteenth-century theme concerning the sanitation of the most degraded parts of historic centers such as Naples, or the European experiences of capital cities such as Vienna or Paris. We do not want to address the issue of Historical Centers here through a historical excursus, the attempt is to address the subject through experiences, plans, policies implemented or implemented in the Historical Centers in the most recent period: roughly from the nineties to today.

### From the historic center to the existing city

Currently the panorama regarding the interventions on the Historical Centers is very varied. However, it is possible to highlight some common characteristics that can define the approach regarding the redevelopment of the existing city. Since the 1980s, the concept has emerged that the “city of the past” becomes an opportunity, an opportunity to redevelop the contemporary city by creating a sort of “bridge” between the new city and the city of the past, not acting more sectorally and not considering the Historic Center as a unitary monument to be preserved without making a dialogue with the contemporary city. The new approach rejects the only intervention criterion, typical of the fifties and sixties, namely the perimeter of the historic center; the interventions are designed on the existing city.



*View of the Miguelete from the Lonja tower, Valencia 1906*

The question of the existing city has emerged precisely from the debate regarding the Historical Centers; the most relevant current problems in the cities are located in the more peripheral areas, but the proximity relationships and the no longer easy identification of what is the center and what is not, directly or indirectly transfer problems also to the Historic Center itself. The urban redevelopment approach therefore indicates the existing city as an objective, consequently the implementation and procedural tools must be reconfigured in an integrated and non-sectoral perspective. Interesting from this point of view, the 1990 Charter of Gubbio (Draft - proposed for the ANCSA Congress Gubbio, 26-28 October 1990) which at point 3 mentions: “The recognition of the values of historical heritage must be the starting point for the existing city project: a project capable of integrating the historic center and the suburbs, the city and the territory, through unitary and integrated redevelopment methodologies<sup>10</sup>. This quote very clearly expresses the interpretative line that has taken hold since the early nineties, changing the interpretative and operational approach regarding the reuse and redevelopment of Historical Centers. Undoubtedly, therefore, the new tools capable of intervening on historic centers will have to be configured and act from a strategic point of view: an urban plan for the historic city cannot currently be separated from an intensive reflection on the role it can assume within the proposal. overall structure of the city and the relationship between the latter and the territory in which it is located.

### The socio-economic crisis as an opportunity for growth

The profound socio-economic crisis that has hit the Europe of the 21st century brings with it the urgent need to reorganize the entire structure of the cities. Urban growth and transformations face the need to equip cities with a new urban / planner tool that reverses the trend of uncontrolled and chaotic growth followed so far and that opens up to new horizons of recovery and reuse of the existing fabric, taking advantage of the available resources.

<sup>10</sup> Carta di Gubbio del 1990

Today, cities around the world present themselves as points of intersection of flows of capital, goods, workers, businesses, travellers. After the domination of the nation-state during the twentieth century, which had regressed the role of cities to pure administrative management centres, cities rediscovered their centrality as a strict consequence of some great changes that took place globally and from an economic point of view and from a political-cultural point of view<sup>11</sup>. We could also say that national economies can be thought of as polycentric city-regions<sup>12</sup> (Hall, 1995) or as “interconnection nodes between global networks and territories<sup>13</sup>” (Dematteis, 1997). In this global and globalized framework, the role of the “local” and “territoriality” paradoxically assumes even greater value within the dynamics of economic development. At the same time, there is an ever-increasing importance of local government levels and socio-economic processes on a global scale, to the detriment of the role of national public authorities. The success of a city, inserted within global flows, therefore, is determined mainly thanks to territorial factors and the related strategies used to enhance these factors. Specifically, the attractiveness of a city to the outside (new residents, new visitors, new investors, new location of businesses) increasingly depends on high levels of quality of life. In this scenario, aimed at the search for a higher quality of life in the urban environment, competitiveness and innovation become key elements that explain the economic success of many territorial contexts and in this many cities in the world present themselves as favourable places for the development of highly competitive and highly innovative economies precisely because they are places with a high quality of life. Competitive cities thus tend to concentrate high-end skills, infrastructures and financial resources necessary for an increasingly intense global competition where cities find themselves playing the role of global competitors<sup>14</sup>. Cities worldwide have therefore become not just places of economic

11 S. Sassen, “A Global City”, in *A Companion to the Anthropology of Politics*, eds. David Nugent and Joan Vincent. Malden, MA: Blackwell, 2006.

12 Hall, P., *Cities in Civilisation: Culture, Innovation and Urban Order*. London, Weidenfeld and Nicholson, 1998

13 Dematteis, G., *Retibus regionaes regere in Geotema*, 9: 37-43. 1997

14 Hall, P., *Cities in Civilisation: Culture, Innovation and Urban Order*. London, Weidenfeld and Nicholson, 1998

competition but also places where the contradictions and limits of economic and financial globalization and of what Giorgio Ruffolo called “turbo capitalism”<sup>15</sup> can be manifested in a more evident way. Cities, in fact, are the places where new and great social inequalities, environmental emergencies, the effects generated by migratory phenomena, the problems of social coexistence between groups belonging to different nations and / or ethnic groups become tangible, the themes of a quality of life in some cases increasingly compromised. Therefore, the competitiveness of cities alone is not enough and the issue of a better quality of life and a better environmental context cannot and must not concern only limited groups of inhabitants who benefit from urban policies marked by the concepts of entrepreneurship. The reality of global cities tells us, however, that in addition to the competitiveness-quality of life link, it is necessary to intervene on the creation of a greater balance between the objectives of efficiency and those of social equity, always starting from increasing the environmental quality of places. Hence, the need to work on the regeneration of urban systems, addressing the issue of sustainable urban development and the future goal of a city of quality that intersects with the idea of a more sustainable development also from a social point of view. An equitable and quality city that has to deal with the issue of population density and compactness of space. The dense cities, therefore, can become synonymous with cities that use less energy and produce less pollution as well as cities that have well-designed neighbourhoods with greater accessibility of public spaces and a higher quality of transport systems. We encounter the theme of density especially if we talk about the European cities and their historical characteristics and the organization of space. European cities, in fact, historically tended to be a compact, dense city with a concentric development<sup>16</sup>. Features that have been lost over time in favour of low-density and highly fragmented settlement models of the urban form, which have led to situations of poor liability and poor accessibility. However, the major urban redevelopment projects in Europe in

15 Ruffolo G., *I paradossi della crescita nell'era del turbo capitalismo in Leera Internazionale*, n.67/2001

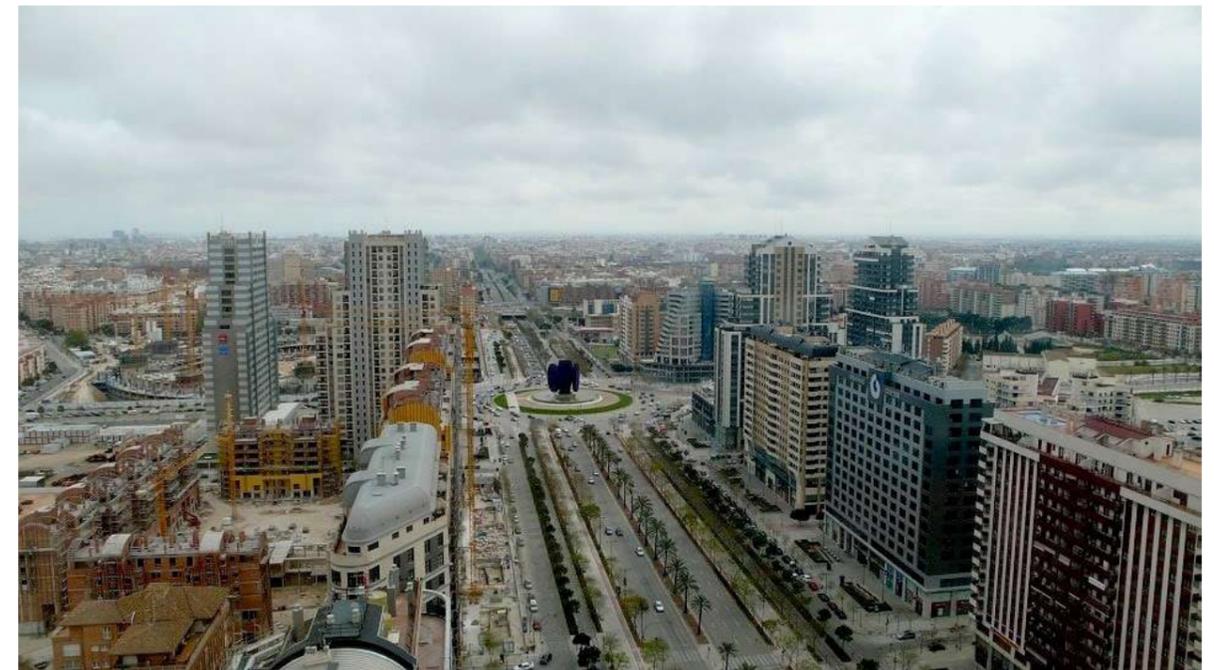
16 Gaddoni S., Pistocchi F., *La città nello scenario mondiale in Leone U. (a cura di), Produrre, consumare, comunicare. Temi di geografia economica*, Giappichelli Editore, Torino, 2007

recent years have moved towards reaffirming the value of the dense and compact city and the projects have mainly concerned the theme of the reuse of buildings and the theme of the strong interconnection between the different parts of the city. These operations favour the pursuit of possible roads for an ecologically sustainable urban development of which many European cities are certainly already at the forefront of the world today. A city of quality and well-being, which defeats the contradictions of turbo capitalism, it is a pedestrian city, respectful of the environment, creator of new quality landscapes, economic laboratory of new local economies strongly interconnected with the themes of ecology and innovation, curious to question the world and its multiple cultures. A city, therefore, that questions the theme of new urban dimensions, which tend to be smaller and more defined. The architect Renzo Piano, speaking on these issues in an interview<sup>17</sup>, affirms that the urban belt should be narrowed rather than enlarged and that within it more and more spaces of shared sociality must be created at the neighbourhood level and that the inhabitants must move by means of public transport within a well-functioning infrastructural network; the same states that the city of quality in the near future will be the city that will almost completely renounce the massive use of cars.

<sup>17</sup> Intervista a "La Repubblica" rilasciata in data 12 Aprile 2011 (pp. 41-43)

#### Turnaround, from sprawl to recovery

Since the early 90s of the last century, the city has returned to the centre of attention of European and national policies and of new theories of urban development inspired by the theme of redevelopment and the new centrality of parts of the city such as, for example, the "historic city". In fact, in many urban contexts, especially in economically advanced countries, experimental paths of new intervention practices on the city and unpublished contents that have contributed to the revision of usual practices typical of a reading of the city and the territory focused above all on two themes key: the functional organization and the need to satisfy an ever-growing housing requirement.



Area nuova espansione,  
Valencia 2015

The arrest of the great urban growth, in Italy as well as in many European countries, has produced, since the 1970s, a turnaround in the use of the territory. As Giuseppe Dematteis writes in the article Territorial and environmental transformations, published in *La Storia d'Italia Einaudi*, speaking of the Italian case: "if before the expectations and the clash of interests revolved around the external expansion of urban centres

and major agglomerations axial and coastal, attention is now shifting towards the recovery and enhancement of the existing building heritage, that is, on the internal front of the built environment<sup>18</sup>. This dynamic slowly begins to come true after a widespread process of massive construction that has seen enormous growth, throughout Europe, of what we can define as “peripheries”, that is, ever larger and increasingly anonymous areas, very often deprived of the sense of collective identity.

The bumpy path that leads the cities from the phase of massive construction to a new phase made up of redevelopment and transformation of the existing is part of a tendency towards de-concentration and territorial fragmentation, which will make Bernardo Secchi say in the mid-1980s that “today the territory appears to us as the scene of irreducible events, which spatial proximity cannot connect, articulate and explain. The illegal neighbourhood, the Peep, the historic village, the industrial plant and the orchard; the change of scale and measure; tourist and shepherd nomadism; the huge amount of interstitial areas, each residue of a different history; the partiality of construction, infrastructure, use; use only in summer, only during the day, only on weekdays, for a few hours; the frequentation of the places by populations and groups that are strangers to each other. Never before has the territory appeared discontinuous as today”<sup>19</sup>. The keywords discontinuity, fragmentation, flexibility, redevelopment, transformation are the words that mark the urban evolution of the 1980s and that also symbolize the transition from the paradigm of recovery and rebalancing to the contemporary one of the combinations between redevelopment and competitiveness in promotional key or, to use another concept in vogue, in a territorial marketing key. In fact, it should be considered that, starting from the mid-1980s, the multiplication of the interdependencies of the global economic system has favoured a process of growing competition between cities at an international level and consequently a renewal of urban policies that have begun to adopt their own approaches, entrepreneurial type, also called entrepreneurial urban policy<sup>20</sup>

18 Giuseppe Dematteis, *Le trasformazioni territoriali e ambientali*, in *Storia d'Italia*, Einaudi, Torino, 1995

19 Bernardo Secchi, *Casabella*, 1985, n.512, p.19)

20 Luca Ruggiero, *Urban governance and sustainable development in Sicily*, 2003

(Luca Ruggiero, 2003). We have begun to experiment with choices aimed at promoting the area and the overall revitalization of the city's image.

These operations were supported by urban and territorial marketing tools and techniques. In many cases, therefore, urban policies have become entrepreneurial, promoting aspects related to the “creation of a favourable economic climate through the construction of infrastructures, control of the local workforce and tax benefits”<sup>21</sup>

Economic competitiveness between cities is therefore a new fact, especially if linked to the tools with which it has decided to compete. We begin to talk about “urban economic policies” and urban institutions are organizing themselves to increase the capital of innovation and creativity present in the city, to optimize the quality of human capital, to promote entrepreneurial vitality and to enhance the comfort of residential districts in order to attract new qualified and high-income housing. Attractive policies are made in order to create displacement effects to the detriment of other cities on the international chessboard. The phenomenon of growing economic competition between cities is associated with the failure of traditional urban policies in large cities, symbolized by the evident degradation of the suburbs, which has led many who deal with cities and urban planning to think that it can be more useful and it is more convenient to intervene on the existing and / or degraded city, even by demolishing and building something new, rather than continuing to build an infinite city with indefinite borders. In the profound evolution of urban dynamics, two new and increasingly decisive factors cannot be overlooked: the role of large corporations and the growing impact of migratory flows. Both of these factors affect the initiatives of public and private administrations, which will be addressed, depending on the case: 1) the containment of urban sprawl through the regeneration of entire neighbourhoods and the rediscovery of the advantages of the compact city (socio-economic redevelopment and services, improvements of public mobility and energy savings); 2) the redevelopment of the suburbs and the consolidation of the “multicentric metropolis”

21 Luca Ruggiero, *Urban governance and sustainable development in Sicily*, 2003

model (a model that avoids the “ghettoization” and insecurity of the suburbs). The acquisition of a new centrality of the suburbs is in fact very often associated with the acquisition of new infrastructures for transport and traffic, for cultural and recreational activities, capable of communicating with the city and giving life to new meeting places and social life alternative to the historic centre<sup>22</sup>. (Ruggiero, Scrofani, November, 2010).

#### New methodological - design approaches

Needs change, interests change, but fields of intervention vary and with them, inevitably, the “way” of making architecture changes and adapts. We are no longer faced with a boundless periphery where it was enough to make space between one building and another, free from any context and detached from any urban planning laws; now the challenge is to intervene on a work plan rich in history, memories and legacies, which, like a heavy burden, weighs on the protagonists of a story that seems to be in a moment of scarce clarity.

At the base of the transformation of urban development processes in Europe, starting from the mid-1990s, above all there are the dynamics of the transformation of settlement structures as well as innovative practices of planning and design of the territory. The innovativeness of urban planning projects and practices starts from facing common situations of hardship such as environmental emergencies or economic and / or employment crises that affect not only the city, but every territorial context that is characterized by peculiar expressions that mark, therefore, an inextricable link between local development and urban transformations and a totally different capacity to react to change from one interventions area to another. The appearance of cities in Europe in recent decades has changed and a continuous demographic decrease in large urban areas has been associated with a growing development of medium-sized urban centres. This phenomenon has increased settlement dispersion. Settlement dispersion is detectable both in urban suburbs and in non-urban areas characterized by the presence of some metropolitan functions such as shopping

<sup>22</sup> Ruggiero, Scrofani, Novembre, *The variability of the urban landscape in Italy, 2007*

centres and entertainment venues. However, the large urban and metropolitan centres, while not growing demographically, have regained the ability to attract and have strengthened in the localization of increasingly qualified functions with a high professional, technological and decision-making content. On the other hand, they have lost so-called banal economic activities that instead have gone to settle in an increasingly extended suburb that forms an expanded urban system where the inter-city between city and countryside reigns, where administrative boundaries are demolished and where they come to configure new territorial realities in need of new urban interventions and new forms of territorial governance. In response to changes in the economic and social system of European and Italian society as well as in response to changes in settlement systems, urban policies have reversed course and have tried to design solutions to address the great problems of the contemporary city: infrastructures and services, the quality of life, the economic transformation of significant parts of the city following a widespread process of deindustrialisation. Urban policies have substantially raised the problem of addressing these problems by relaunching the attractiveness of the city according to the logic of strengthening the territorial economic competitiveness (attraction of investments, productive settlements, tourism, new housing, etc.) and the involvement of new economic operators useful for finding financial resources functional to the transformation process of the city. To these two elements a third is added: the experimentation of new forms of intervention on the city that review the traditional transformation actions of urban areas in terms of ecological sustainability. These last twenty years in Italy and in Europe have been years in which the theme of urban redevelopment has represented, on one hand, the main factor in the renewal of urban policies and city governance in general, and on the other, the consequence of changes in the socio-economic and spatial fabric of cities and therefore in the very idea of urban development. The redevelopment was also the response to increasingly evident forms of physical-infrastructure degradation and to the so-called “urban voids” scattered within our cities. The issue of redevelopment and transformation acts

where living in the city is most unsatisfactory: few services and lack of infrastructures, little decorum, low urban quality and sense of security precariousness. The requalification is therefore understood not only as an action to recover the existing but as an innovation in the design of policies, in the technical tools used, in the involvement of economic and social forces. An urban redevelopment action that gives important results if, in addition to the activation of a new spatial function (a museum; a new station; etc.), it manages to establish a new way of designing, attentive to public and private interests present on the territory and the ability to mediate between large public interests and individual interests of a particular nature. An action therefore that intersects the theme of space with the theme of interests, economics and development.

#### Urban regeneration: experiences in four European cities

Hamburg, Helsinki, Oslo and Rotterdam have been used in this study to tell how European cities have created urban transformation paths that have triggered interesting processes of local economic developments.

The choice fell on these four cities because, in our view, they enclose some phenomena characterizing the processes of urban change that have been experienced in Europe in the last thirty years well. Two of these cities - Hamburg and Rotterdam - are two cities of ancient industrialization that have planned and managed urban transformation in the light of economic decline, the process of deindustrialization that has affected them, the physical degradation of some neighbourhoods and the post-industrial unemployment that has occurred. The responses thus adopted by these two cities were responses aimed at economic-productive diversification, at the relaunch of port activities, at the rehabilitation and revaluation of the ancient industrial and port areas abandoned in a cultural and ecological-environmental key, at the attraction of investments in sectors of research and technological innovation. The other two cities of Northern Europe - Helsinki and Oslo - are two cities not deeply marked by an industrial decline nor by a socio-demographic decline, but rather they are two cities that before others have decided to

redesign their future in the name of new highly competitive and attractive items such as technological innovation, eco-sustainability, architecture and design, creativity. Furthermore, this path, in Helsinki and in Oslo as well, is not carried out against the industry present in the city but is agreed with it and becomes a factor of identification by the same industries located in the city.

As it can be seen, all four are port cities. In recent years, in fact, the port areas have assumed an important role in the planning of coastal cities which, in an effort to re-evaluate the coast and the port's infrastructure, have also promoted projects to renovate their waterfront. The urban redevelopment of port cities was based on transformation processes aimed at reintegrating the port area into the urban area, currently often experienced as non-communicating areas and substantially independent of each other. The choice to deepen the aspect of port cities is linked to the fact that, within the port cities, the processes of urban regeneration find completeness, in the sense that all issues related to urban development are addressed, including the relationship with the sea (from an urban, social and aesthetic point of view), and the related economic and commercial activities linked to the sea. Finally, we can affirm that in the four cases that we are going to analyse, some common elements can be traced. These elements are: - the role exercised by the ruling classes (political and economic) in the start-up phases of urban regeneration programs, especially in regards to the ability to make interests converge on specific objectives; - the emergence of cooperation policies between the public and private sectors, both in the structuring of governance models and in finding the financial resources necessary to launch projects; - the importance attributed, in a competitive and attractive key, to the creation of high quality of life and ecologically sustainable environment and to a reality characterized by a great cultural offer; - the important investments made in the field of international promotion, communication and dissemination of the new image of the city.

## Hamburg

Between the seventies and eighties of the last century, the city of Hamburg experienced a period of strong economic decline as a result of the crisis that the most significant industrial sectors in the city went through at that time: above all shipbuilding, port activities and the petrochemical industry. This economic decline is witnessed by the rise in the unemployment rate in the city between 1970 and 1985, reaching the level of 13%, and the sharp decline in the per capita wealth rate<sup>23</sup>.



*View of the city of  
Hamburg, 2017*

In the first phase, local institutions and industrialists tried to revive traditional industrial sectors but this strategy proved to be a failure. After the mid-eighties the city changed its direction and embraced a new strategy for the revival of Hamburg; the mix that is identified for the relaunch is based on the urban redevelopment of large central areas of the city and a mobilization to attract companies engaged in technologically advanced sectors. Initially, the urban redevelopment of the city center went hand in hand with the rethinking of the role of the port and its urban functions.

The port of Hamburg had also undergone a major downsizing

<sup>23</sup> Vinci I., *Politica urbana e dinamica dei sistemi territoriali. Attori e strategie nell'Europa degli anni Novanta*, Franco Angeli, Milano, 2002

in commercial terms and therefore needed less space but more qualified to re-present itself as a protagonist on international trade routes. The most central areas of the port of Hamburg, therefore, were hit by redevelopment processes, which still last today, with the aim of allocating these areas to tertiary activities. The policy of attracting investments in innovative sectors was pursued efficiently, between the mid-eighties and the early nineties, thanks to close cooperation between local public authorities, credit institutions and the chamber of commerce, the choice to combine the attraction of investments with the creation of poles for scientific and technological research in the city. Thus, by focusing on research and qualified human resources, the conditions were created to make Hamburg a highly attractive city for the location of high-tech companies. These initial intuitions have consolidated over the years and today Hamburg, a metropolis located on the Elbe River, the second largest city in Germany by number of inhabitants (about 1.8 million) and second commercial port in Europe for the quantity of goods handled<sup>24</sup>, is an example for its intense process of transformation and urban redevelopment in a highly eco-sustainable key and for its immense economic vitality linked to the rebirth of the port and the large number of companies in the area operating in the sectors of biotechnology, medical and environmental technologies, telecommunications, architecture and design, advanced logistics to support port activities.

From the early nineties onwards, what Hamburg experienced was a real ecological and economic metamorphosis. Faced with the deterioration of entire urban districts, the response of successive public administrations has been to focus on the quality of life of their citizens and on the ecological conversion of their urban development. Some abandoned neighbourhoods have been given new life, the port area of the docks has been redeveloped, public transport has been greatly enhanced and the quantity of urban green has been considerably extended. Hamburg's goal is to serve as a laboratory for urban living in Europe. An ecologically sustainable laboratory, experimental

<sup>24</sup> Nel 2010 il porto di Amburgo ha conquistato il nono posto al mondo con un trasporto di 134 milioni di tonnellate di merci



Historical map of the city of Hamburg, 1790

in the adoption of new forms of architecture, economically innovative<sup>25</sup>. In 2011, Hamburg was named European Green Capital by the European Union. The city is committed to an action plan that will lead it to reduce CO2 emissions by as much as 80% by 2050. To date, per capita CO2 emissions have been reduced by about 18% compared to 1990, for a total annual energy saving of approximately 46,000 MWh. The city has a total of twenty-eight parks and nature reserves around the urban wall, 20% of the city's surface is covered by greenery and there are many urban transformation projects aimed at eco-sustainability and energy saving. The most emblematic cases concern the central areas close to the port, which will redesign the waterfront of the city: a port area that extends for about 74 square kilometres in Hamburg.

Since April 2007, the city of Hamburg has had a new concept of urban development: the Hamburg Spatial Vision. Since the publication of Hamburg's latest urban development concept in 1996, the so-called STEK<sup>26</sup> (Stadtentwicklungskonzept 2007), important new development potentials have arisen and important parameters have changed for the city. With a 10 to 15 year perspective, the Spatial Vision for Hamburg identifies issues and tasks that are important for spatial development. Hamburg wants to seize the opportunities of a growing metropolis by mobilizing its urban potential and strengthening its character as a "green metropolis" on the waterfront. The most important goal of the plan is "More city in the city". With this demand, Hamburg consistently prioritizes higher densities, fill and sustainable spatial development<sup>27</sup>.

The advantages of urban renewal development are obvious: savings can be achieved by using the city's existing infrastructure, from public transport to cultural and educational facilities, thus reducing the cost of new buildings. The loss of often valuable natural and scenic open spaces is minimized while built-up areas with scenic features will be renovated.

The "Green Metropolis on the Waterfront" will be an important feature of Hamburg and a reference point for the development

<sup>25</sup> Hellweg, Uli. *Building the City Anew: the International Building Exhibition in Hamburg*, PORTUS 26, November. 2013

<sup>26</sup> STEK Stadtentwicklungskonzept - Räumliches Leitbild, Hamburg 2007

<sup>27</sup> Florida, Richard. *Cities and the Creative Class*. New York: Routledge. 2005



View of the city of Hamburg, 1811



Historical map of the city of Hamburg, 1813

of the old town. This requires responsible and sustainable use of space and resources. “More city in the city” means giving downtown places a high-quality urban form through higher densities, new uses, mixed uses and redevelopment of public spaces. More apartments and more jobs contribute to a better quality of life.

As a growing city, Hamburg needs sufficient apartments to meet the demand of the growing population. Therefore, the city has set itself the goal of building 5,000 to 6,000 new apartments per year<sup>28</sup>.

Urban conversion and filling require the participation of many parts, often, local initiatives do not fully agree with the increase in building density, which is why we have frequently witnessed “struggles” against new “Nimby”<sup>29</sup> projects - Not in my backyard.

The key strategy must be understood as a strategic spatial concept, which shows the future accents of timely action and does not follow the demands of a global spatial planning. At the same time, it is an informal strategy that encompasses key city projects, incorporating a vision of how these goals are to be achieved. In a very abstract form, the guide plan shows the spatial structure of the city region and identifies the important themes that will influence future urban development.

The Hamburg Space Vision also relies on major growth industries to strengthen their role as a driving force of economic momentum. These are industries that obviously require large spaces and that require specific positions, related to the areas of expertise such as “port and logistics” and “aviation”<sup>30</sup>.

On the other hand, the “creative industries” such as media, technology and internet communication, the film industry, music and design, are looking for older buildings located near the centre; this economic dynamic is supported by numerous small and medium-sized enterprises.

<sup>28</sup> Urban extensions to address NIMBYism and housing shortages. Urban extensions, when supported by infrastructure investments, are a popular solution to meet housing needs in European cities. The current debate is based on a limited ambition on how to solve the housing crisis, assuming that only one reactive development model is available.

<sup>29</sup> Many European cities are also eager to protect their countryside, face strong NIMBY movements, but also have to meet the high demand for new housing. The infrastructure-supported urban sprawl model allows for more holistic density and quality planning to address these challenges together.

<sup>30</sup> Jürgen Bruns-Berentelg, *HafenCity Hamburg - Identity, Sustainability and Urbanity*. Amburgo, 2014

Hamburg has already established neighbourhoods such as “Schanzenviertel”, “Karovierteil” and “Ottensen”, which offer such an environment for some groups, but where displacement and gentrification are also important topics<sup>31</sup>.

In the aftermath of German reunification, many conversion areas of the federal military, the post office, the German railways, and large hospital areas provided new urban uses, but the most important thing, as in all port cities, is the conversion of former abandoned port areas. Just 15 years ago, the rapid worldwide increase in container transshipment and cruise ships could not have been foreseen. In Hamburg, this development is taking place with an active port located in the city centre. The future space, technical infrastructure, new container terminals and environmental protection requirements pose a financial challenge for the entire city.

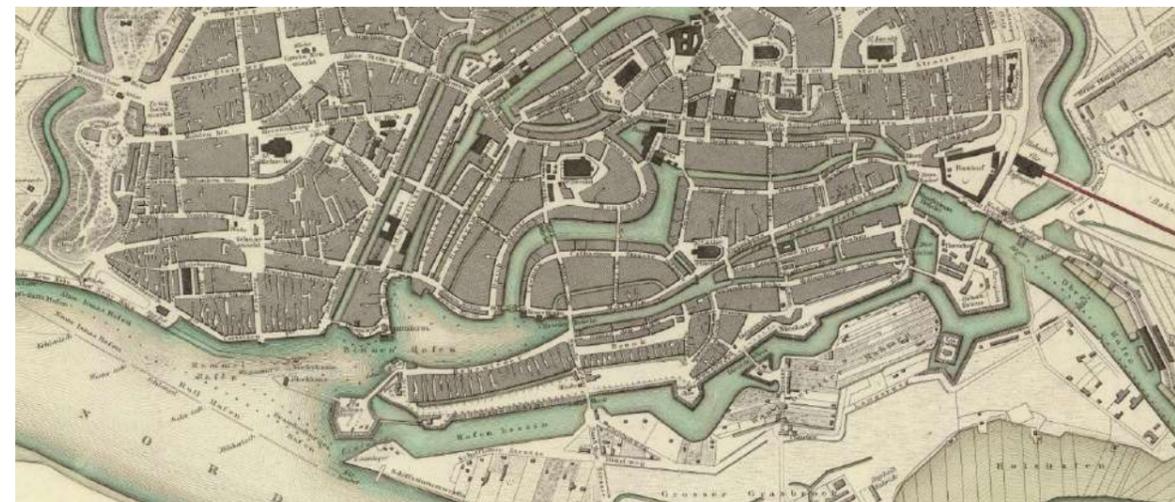
For many decades, Hamburg’s port areas were not taken into consideration by urban planning projects and were perceived as “forbidden zones”, dangerous and unsafe areas and “ugly facades”.

The term “revitalization” of ports and waterfronts encompasses a series of meanings associated with very different processes and plans. While port planning includes (internal) port development measures such as reorganization and relocation of port uses, urban planning now focuses on changing former port economies into activities such as services, tourism, leisure and housing<sup>32</sup>.

Terms such as “quay”, “shore” and “embankment” describe areas, buildings and structures previously associated with ports. Revitalization, however, does not have a precise definition, but embraces a complex field of changing uses, rejuvenation and regeneration, redesign and remodelling at the intersection of different interests connected to the city / countryside - port / water interface. Therefore, the terms “revitalization”, “change of use” and “development” are often used interchangeably. The cycle of abandonment, the planning, implementation and revitalization of ancient port areas, as well as the necessary

<sup>31</sup> G. Bridge, T. Butler, L. Lees. *Mixed Communities: Gentrification by stealth. Pragmatic social model for a new downtown: The example of HafenCity Hamburg*, The policy press, Bristol, 2012

<sup>32</sup> Juhel, Marc H. *Globalisation, privatisation and restructuring of ports*. *International Journal of Maritime Economics*. 2001



*Historical map of the city of Hamburg, 1841*

construction of port infrastructures, are part of a complex network of stakeholders and interests. Abandoned waterfront sites offer opportunities for new sustainable uses that do not necessarily require sites in close proximity to the water. The new waterfronts in particular reflect the processes of globalization and have become the preferred workplaces, accommodation and leisure activities of the “creative class” in knowledge-based societies.

Initially, the transformation begins in the oldest parts of ports and cities, with small projects such as converted warehouses, and slowly moves to more peripheral areas that have been redeveloped later where a step by step approach is often adopted, starting with the most attractive sites, but not by integrating the developments into a sustainable urban (re) development strategy<sup>33</sup>.

In the context of increased competition between seaports and the challenges of globalization, coastal redevelopment must be integrated in a planning and research perspective not only at the city level but also at a broader level. Meanwhile, while much experience has been gained in transforming central urban waterfronts, project goals are often not properly defined and it is unclear what indicators for best practices and ‘success stories’ are.

<sup>33</sup> Schubert, Dirk. *Transformation processes on waterfronts in seaport cities: Causes and trends between divergence and convergence*, In: *Port Cities as Areas of Transition*. 2008

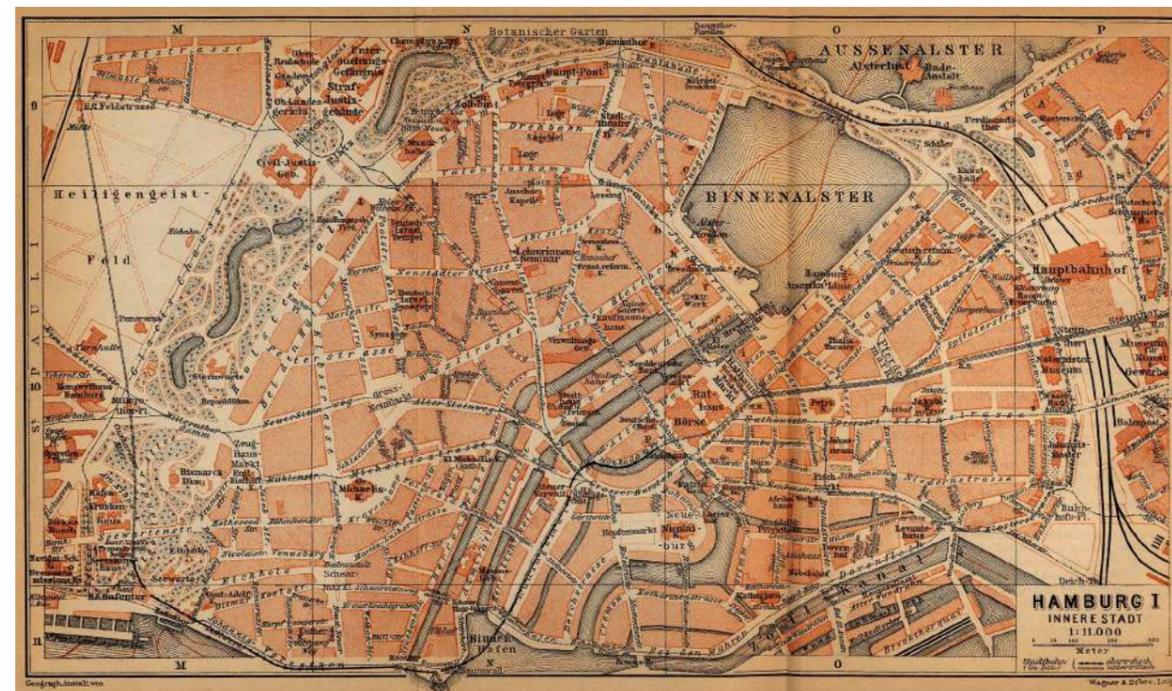
Often, this type of project-based ‘research’ is performed with local studios and is limited to comparing situations before and after revitalization.

After the end of the Cold War, Hamburg regained its central position as the easternmost port of the North Sea and as a gateway to the Baltic Sea. Most of the port is owned by the city of Hamburg and is governed by the Hamburg Port Authority (HPA). The port area is perceived as part of the urban infrastructure so that capital investments in docks and port basins and the maintenance of the maritime canal are important operations in the budget of the city.

The promenade along the north bank of the Elbe in Altona, with splendid views of the shipyards and ocean liners, plays a special role in Hamburg. As in other port cities, the older mid-nineteenth-century structures and infrastructure near the city centre became vacant or underused in the 1980s and the port moved to the southwest-sea, where new container terminals were built. When its port activities declined, public attention became increasingly focused on the new uses of the area. At the beginning of the 1980s, the northern shore of Elbe included a heterogeneous mix of land uses with buildings from the mid-nineteenth century to the post-war period. The idea of redeveloping this area of the waterfront has raised great expectations. It was necessary to find new uses, create identification points and establish attractions for citizens, visitors and tourists. The revitalization measures on the waterfront were expected to have a positive impact on the city. The best locations were presented to companies and investors looking for new sites.

A catchy name for the area has been found: “String of Pearls”<sup>34</sup>. It was assumed that applying a coherent strategy for the whole area would be difficult, but that a series of spectacular projects based on a market-driven approach would generate sufficient interest and, consequently, higher land values to improve the ‘area.

<sup>34</sup> Dirk Schubert, *Three contrasting approaches to urban redevelopment and waterfront transformations in Hamburg: “String of Pearls”, Hafencity and IBA (International Building Exhibition), 2014*



*Historical map of the city of Hamburg, 1910*

Since then, a series of new buildings and conversions of old warehouses have greatly improved the area along the northern bank of the Elbe. Most of the new projects are office buildings which include ground floor restaurants. The implementation of the projects was not strictly governed by planning requirements, but by the availability of lots and investor interests, as well as by investment considerations that came from different planning periods and contexts. The “string of pearls” metaphor suggests that there had been a concept of urban planning, but the term was not coined until the project was already underway. More than two decades after the beginning of the recovery of public access to the waterfront, today a walk along the river connects the different parts of the transformation<sup>35</sup>.

The largest project in terms of size is that of Hafen City. Hafen City is a new district that is being born near the ancient docks, in the old port area, where silos and warehouses for the storage of goods are being transformed into an area where there is a share

<sup>35</sup> G. Desfor, J. Laidley, Q. Stevens, D. Schubert. *Transforming Urban Waterfronts: Fixity and Flow*, Routledge. New York, 2011



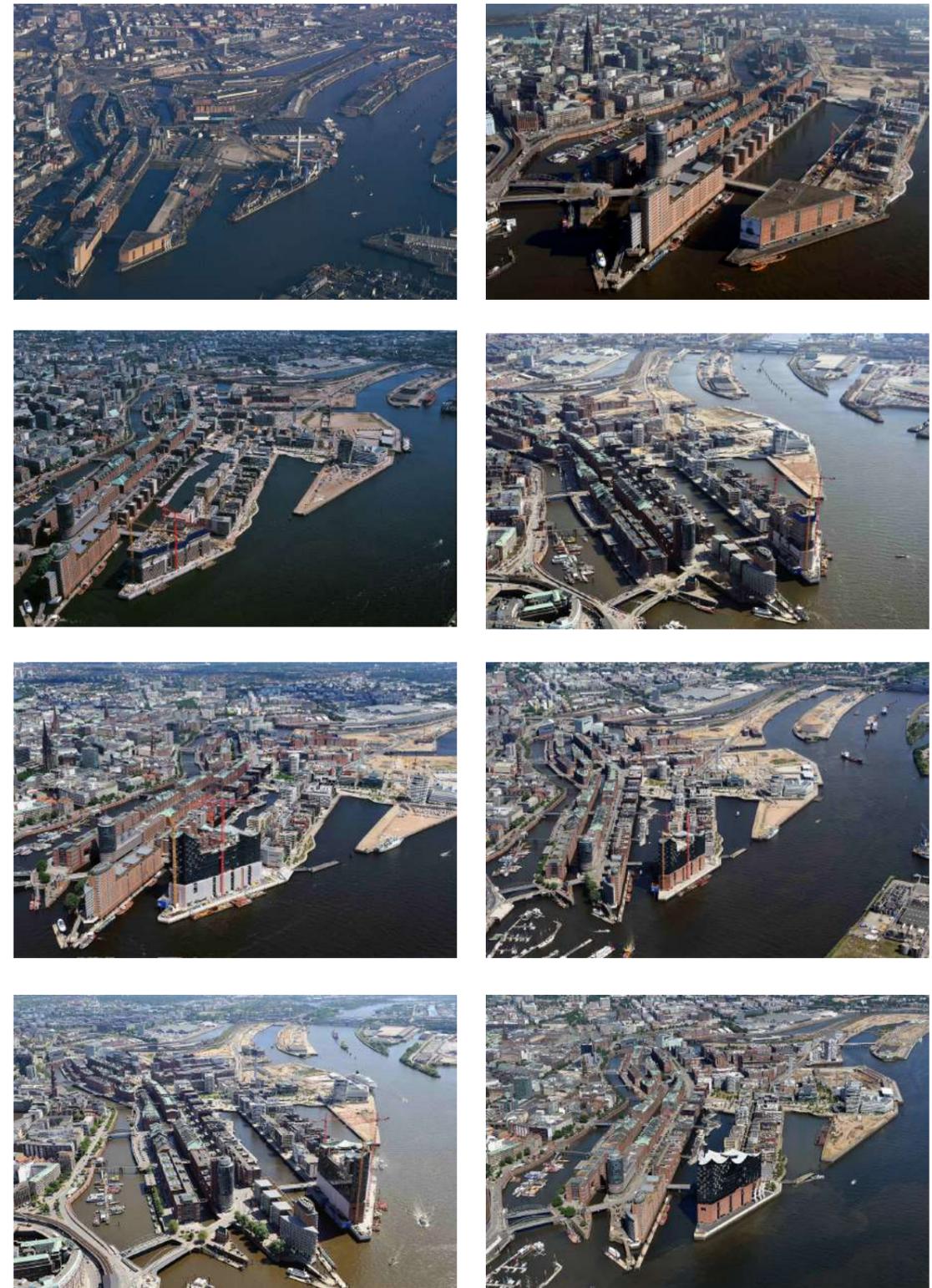
*New urbanization, Masterplan  
Hafen City, Hamburg*

of residential construction together with services such as schools and offices and notable examples of industrial archaeology transformed into large multifunctional spaces. Everything is built with technologies with very low environmental impact and with great attention to energy saving. Hafen City is in fact the new face of Hamburg and is a district that will host about 15,000 inhabitants and cultural infrastructures of the highest level when fully operational. Among these it is worth mentioning the headquarters of the new philharmonic, the Elbphilharmonie, which was inaugurated in 2017<sup>36</sup>, built inside old cocoa silo, on the estuary of the Elbe River, was designed by the Swiss architects Herzog and De Meuron. The declared goal was to create a monument to architecture and to bring culture to the centre of the city's industry.

In addition to the immense philharmonic building, also in Hafen City, along the harbour front, there is also the headquarters of the Science Centre, designed by Rem Koolhaas, which transformed the docks into a large cordon of former containers, the Living Bridge on the Elbe, a suspension bridge that can also be inhabited, the Marco Polo Tower, a valuable example

<sup>36</sup> Jürgen Bruns-Berentelg, *HafenCity Hamburg - Identity, Sustainability and Urbanity*, Amburgo, 2014

Evolution of Hafen City, Hamburg  
from 1997 to 2018





*Elbphilharmonie,  
Hafen City, Hamburg*

of contemporary architecture with self-contained housing units from an energy point of view. And again, a multifunctional centre, designed by Spengler and Wischolek, which includes thirty apartments, two schools, a gym, a restaurant and a district heating network to minimize energy consumption.

In Hafen City there are also large green and leisure areas such as Marco Polo Terrassen and Magellano Terrassen.

Hafen City, therefore, for Hamburg is the project-laboratory where the best international experiences in architecture, industrial design and ecologically sustainable technologies converge.

In fact, in the eastern part of this new district an entire area that is completely autonomous from an energy point of view is also being built, in which energy will be supplied by geothermal and solar systems, small peripheral wood-burning plants, heat pumps that will exploit water of Elba. It should be emphasized that the entire building intervention on Hafen City is also based on the recovery of traditional construction practices and the use of local construction materials. The entire neighbourhood is in fact built using the red bricks, yellow stones and grey sand

that are found in abundance in this northern part of Germany. Another laboratory district is that of Wilhelmsburg. Wilhelmsburg is an islet in the middle of the Elbe river which for many years, from the mid-sixties onwards, lived in a state of semi-abandonment between disused industrial warehouses and old buildings in a state of decay. About forty architectural projects are being carried out in this area which will change the face of this island and which represent an international challenge for Hamburg in the field of contemporary architecture. In Hamburg, contemporary architecture has also become a field of application for the design and construction of the headquarters of large private companies such as the Unilever



*Masterplan Wilhelmsburg,  
Hamburg*



*Masterplan Wilhelmsburg,  
Hamburg*

headquarters. The promotion of art and culture, in connection with the redevelopment of the harbour heritage, has led to the creation of numerous cultural infrastructures. We can mention “the mile of the arts”, an area between the port and the Alster lake, where galleries, museums and ancient markets wind their way. The reflections of this great liveliness are also found in the new worldly life that distinguishes historic districts of the city such as Altona and St Pauli or the former residential district of Schanzenviertel transformed into a creative neighbourhood inhabited by young people, where you can find many activities. The challenge of these major urban interventions is to relocate the city on the great European and international chessboard of urban competitiveness. Hamburg decides to transform itself into a contemporary city - highly eco-sustainable and respectful of the environment, experimenting with new architectural forms and new housing solutions, attracting innovative and technologically dynamic companies and advanced services to support the port, strongly integrated with its size port - to compete on equal

terms with the capital Berlin and other European capitals. This challenge is accompanied by another challenge, if we want, even more important: to make these new laboratories of urban living (Hafen City, Wilhelmsburg, etc.) and the regenerated city as a whole not only places for the enjoyment of culture, not just sparkling showcases for tourism, spaces for recreation and free time and not just residences for very wealthy people.

The theme of the themes is how to make these new redeveloped spaces accessible to all. The task is not easy because these major physical interventions on the city have triggered over time mechanisms to enhance land rent that have consolidated processes of expulsion from the city centre of the most vulnerable sections of the population. In Hamburg, between 1990 and the early 2000s, as a consequence to the intense redevelopment processes, starting from the port areas, there was widespread phenomena of gentrification of the central areas and situations of social conflict at urban level often occurred. Today the declared goal by public administrators is to avoid carrying out simple city marketing operations and to make Hamburg attractive only to wealthy people, taking into account that in the medium term this great process of urban transformation will bring about 250,000 new inhabitants to the city and about 70 thousand daily visitors<sup>37</sup>. Starting from the experiences of the past, the city is trying to implement spatial and social rebalancing policies and is experimenting with some practices of creative housing policy and the promotion of business start-ups for the unemployed living in marginal areas of the city.

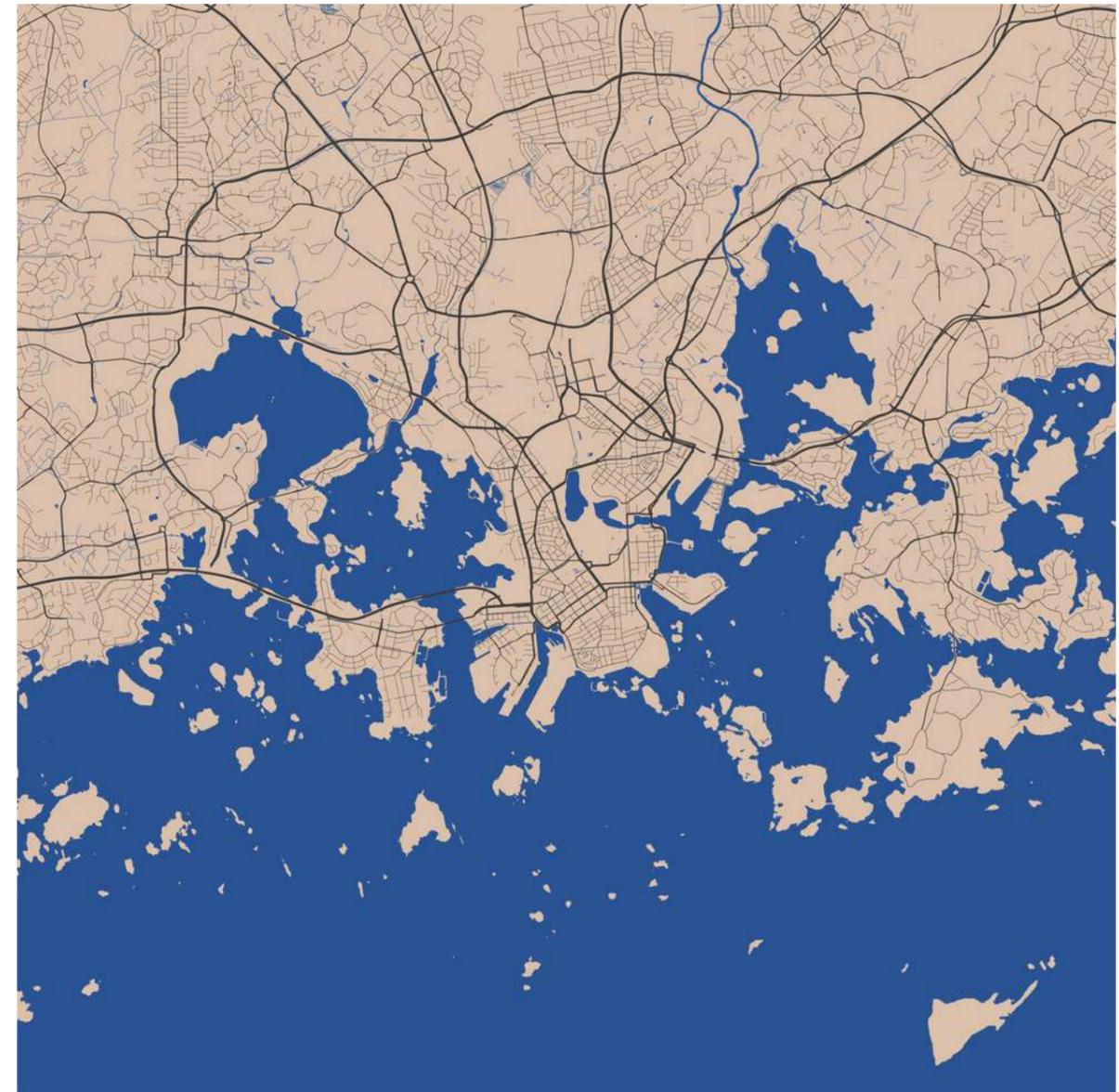
For example, Kreativgesellschaft GmbH has recently been active in the city, a public-private company that deals with creativity, which among its main tasks has that of re-allocating abandoned areas and buildings, even privately owned, to social uses. In this way, many spaces dedicated to culture and sociability have been created in the city and new paths have been taken in the field of social and self-managed housing. With the Ich-AG program, on the other hand, we try to promote business start-up through small financial loans in order to help the unemployed to create

<sup>37</sup> Dati 2016 – Studio commissionato dal Senato Federale Tedesco

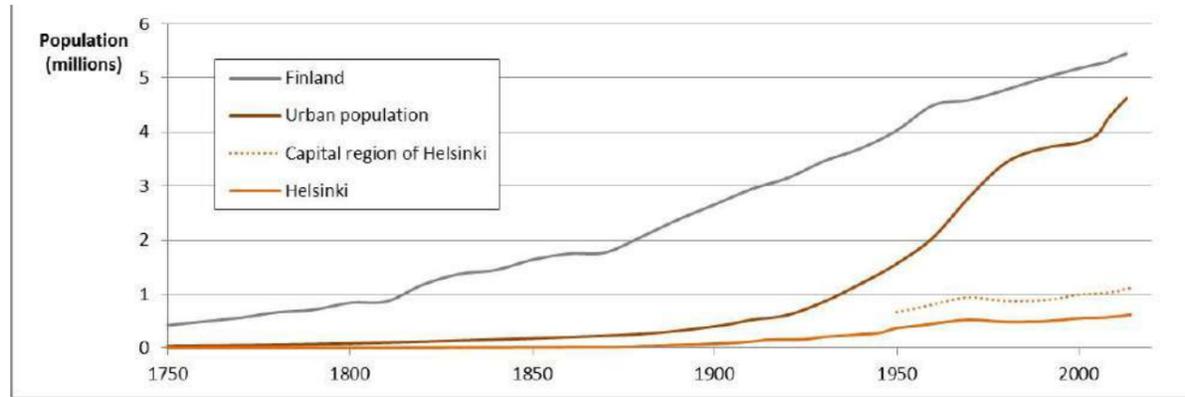
job opportunities. Particular attention is paid to promoting economic and social integration, especially of immigrants. In 2006, in fact, the city of Hamburg launched an action plan for the integration of young immigrants with the aim of creating 1,000 jobs in the city. Despite the intense redevelopment work in Hamburg, there are still marginal and degraded areas, characterized by the presence of high unemployment rates and a high number of people who live on social assistance checks. In some of these areas, however, this trend has reversed in recent years and new economic activities and new housing have been established, especially for young people.

### Helsinki

Helsinki, the capital of Finland, is a city with a population of just under 600,000 inhabitants but it has a large metropolitan area that reaches one million and two hundred thousand inhabitants. In the last twenty years, starting from 2000, the entire metropolitan area has grown by 20% in terms of the number of inhabitants and according to European Union statistics it has been the city that has shown the highest economic and demographic growth.



*Helsinki, 2017*



Demographic change and urbanization in Finland, 1750 - 2015

The start of an intense urban regeneration program coincided with the preparatory phase of the events that the city hosted in the year 2000, as part of the appointment by the European Union of Helsinki as European Capital of Culture<sup>38</sup>.

The rapid demographic, economic and settlement increase together with the appointment of the European Capital of Culture has led the public administration to develop an organic and defined framework that would outline the urban development processes of the city in the years to come.

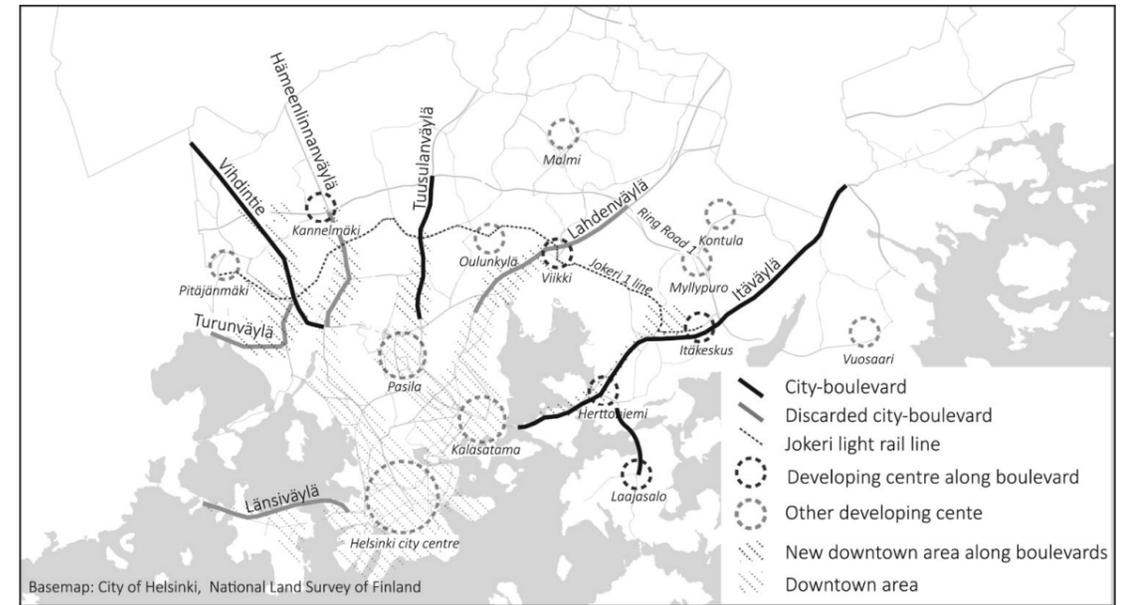
In the wake of this, the Municipality of Helsinki approved the urban development masterplan in 2002, which as a basic idea has pursued the integration between localization choices, not only of a residential type, and full accessibility to the different parts of the city through a capillary reorganization of the public transport system. Through the Helsinki Metropolitan Vision 2050 policy document<sup>39</sup>, the Helsinki city administration defined the long-term strategy to build a polycentric urban system, facilitated by the extension of rail transport lines.

Since the mid-nineties Helsinki had already embarked on a path of regeneration of the urban layout and its structural components, with the aim of becoming an urban best practice in terms of quality of life and care for the environment, efficiency of public services and diversification of economic and job opportunities<sup>40</sup>.

<sup>38</sup> Association of European Cities of Culture of the Year 2000 - KRAKOW THE OPEN CITY”.

<sup>39</sup> Reports by the Helsinki City Planning Department general planning unit 2013

<sup>40</sup> Ameal, L., Helsinki in Early Twentieth-Century Literature Urban Experiences in



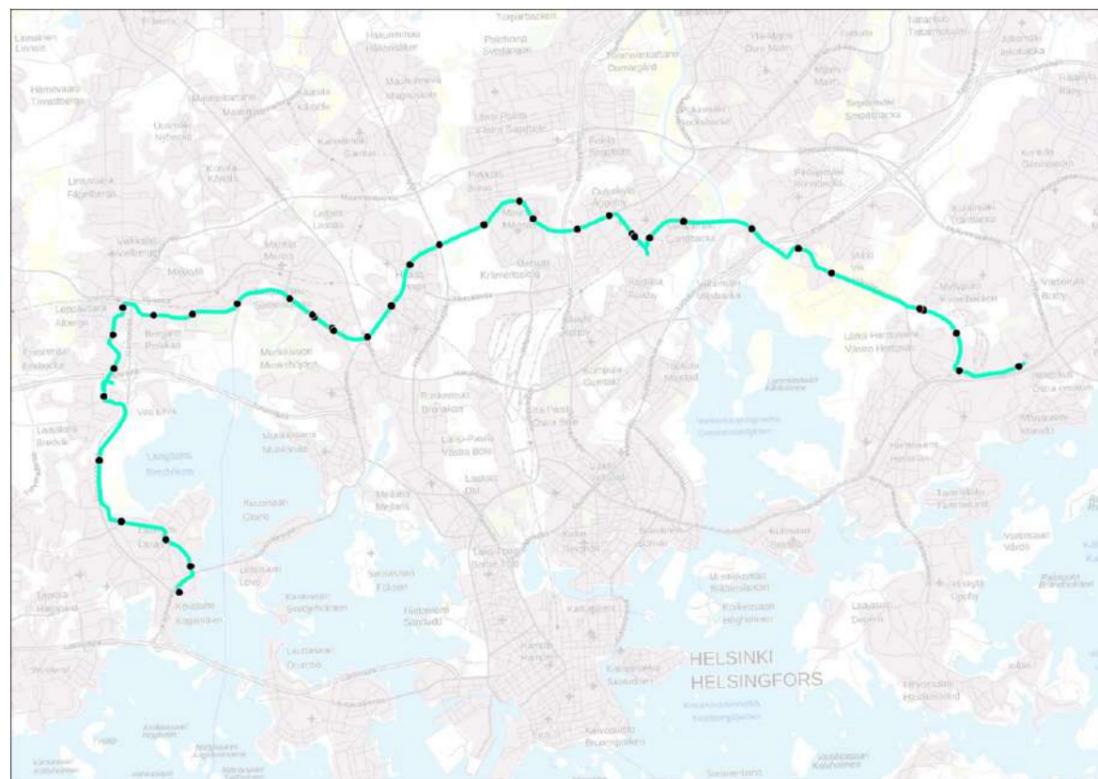
Mobility of Helsinki, 2012



New Jokeri line, Helsinki

The city in all its various articulations (local institutions, the economic world, associations and the third sector, academia, research and training) has committed itself to a city project that contains a shared vision of the future, participatory and

Finnish Prose Fiction 1890–1940. Helsinki, 2014



*New Jokeri line, Helsinki*

focused on some key themes: - the eco-sustainability of urban structures and lifestyles; - design and creativity as the engine of the new city economy and as a symbol of the image of Helsinki beyond national borders; - public transport as a central axis for building a polycentric and fully accessible city; - art, culture and cultural spaces as transversal factors of attractiveness and competitiveness for the city both in economic-productive terms and in symbolic and imaginary terms.

Helsinki, a green city, a city of design, a city of culture and a city of innovation and new technologies is the leitmotif that distinguishes urban renewal works and is at the centre of various experimental projects and / or events launched or implemented in the city in the recent decades.

A city in which all the neighbourhoods live, pleasant and characteristic and in which the residents feel at home, diversified and vital neighbourhoods are built trying to respect the different ethnic groups of the residents and thus supporting local initiative

and cooperation between residents and communities investing as much in infrastructure as in the lifestyle of the residents.

A compact and functionally mixed urban structure provides a fertile basis for offering a high quality of life. Each district has all the bases for a good daily life, a well-functioning traffic, various local services and activities help to make every single sector of the city work autonomously. The profitability of large local building projects and the Jokeri light railway<sup>41</sup> line and other rail links will be guaranteed by careful and sufficient efficient land use planning.

The housing offer will be diversified: both in the newly expanded areas and in the renovation projects, homes will be built for all social classes, ranging from social housing to luxury residences. The goal is to reduce the differentiation and social-economic differences between the neighbourhoods of Helsinki. It is a pleasant city where an interesting urban landscape creates good opportunities for meeting and well-being and the high construction quality gives the city a strong identity and public image<sup>42</sup>.

Helsinki's ambition is to be Finland's most attractive city for business, its urban environment provides a good growth platform for business innovation and an attractive lifestyle for the workforce, as well as creating opportunities for growth. not only economic by adequately and flexibly planning the areas on which to develop new business, thus favouring employment by supporting the corporate ecosystem. The administration as a guideline evaluates and applies various parameters on how to best stimulate entrepreneurship based on innovation in its public procurement. The Teollisuuskatu axis is developing as an important work area and expansion potential for the city centre. The city is actively committed to developing the logistical conditions for the business community. The reduction of CO2 emissions from traffic is progressing and emissions hazardous to health are showing a sharp decrease.

<sup>41</sup> The planned length of the line is approximately 25 km (15.5 miles), of which 16 km in Helsinki and the remaining 9 km in Espoo. The light rail line will replace the main bus line 550, which is the busiest bus line in the Helsinki region. Its capacity is unable to satisfy the growing number of passengers.

<sup>42</sup> HKS / Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. From City to City-Region. City of Helsinki Strategic Spatial Plan. Helsinki: Helsinki City Planning Department Publications, 2009

Helsinki is a pioneer city regarding intelligent and functional traffic systems. Due to technological advances, a growing shared economy and a general ambition to reduce emissions, traffic and transportation are becoming one of the fastest growing sectors today. Helsinki is strongly committed to this development together with the business community, the state and other local communities in the transport area. The city encourages the transition to a demand-driven traffic system and serves as a test bench for the commercialization of new smart mobility solutions endorsed by current transport legislation (including the Mobility as a Service model<sup>43</sup>) and for the promotion of tomorrow. All this was done in such a way that the ecological quality, accessibility and health effects of the green and blue areas will be guaranteed. The state of Helsinki's waterways, both inland and coastal, has improved and attention has been paid to the rehabilitation of migratory fish banks, forest and woodland management, the main objective being a planned increase in diversity and to foster management efficient flow of rainwater and the expansion of green areas within the urban structure.

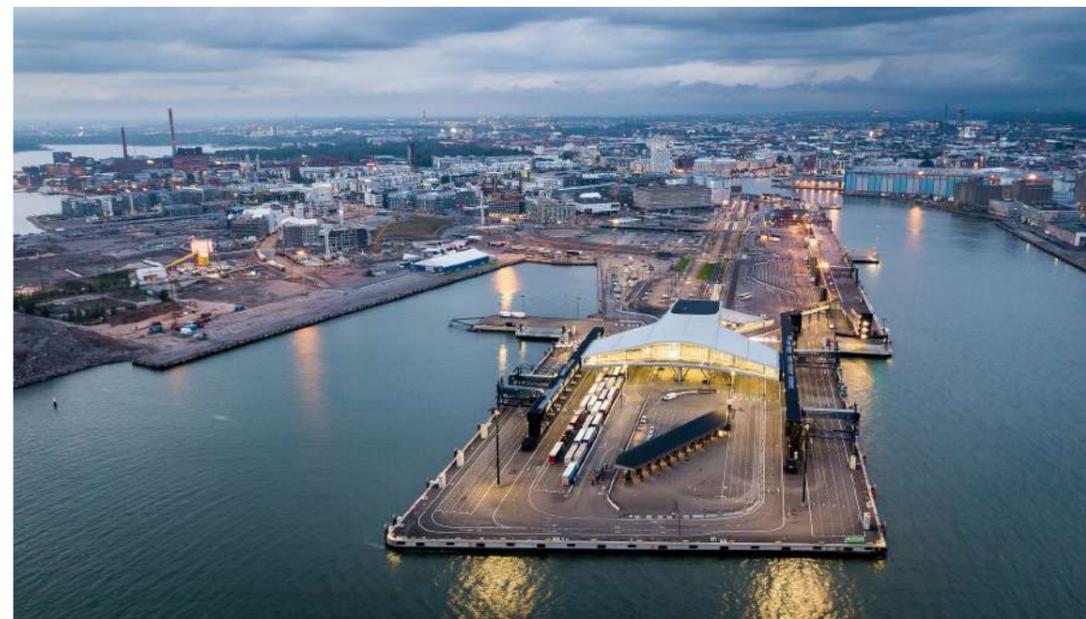
The maritime position of Helsinki is a fundamental part of its nature, this dimension has not been sufficiently used as a factor of attraction for the city. Efforts will continue to make the archipelago off the coast of Helsinki more accessible to the public, and to encourage leisure activities, improve tourism services and increase the overall attractiveness of the city, a strategy will be developed to find ways to improve the accessibility of maritime areas, develop services in the archipelago and promote seaside events. The ultimate goal of these interventions is to make the Helsinki archipelago an even more attractive tourist attraction and recreational area.

Whatever it does, Helsinki emphasizes ecological values and, as a result, strives to become part of the C40<sup>44</sup> climate network of major cities in the world; stands as a pioneering local implementer in the international network of global responsibilities.

The city takes seriously and ambitiously its responsibility for

<sup>43</sup> *Mobility-as-a-Service (MaaS) describes a shift from traditional mobility to that provided as a service. This is possible by combining public and private transport services through a unified gateway that creates and manages the journey.*

<sup>44</sup> *C40 is a network of global megacities committed to tackling climate change, supporting cities to collaborate effectively, share knowledge and lead meaningful, measurable and sustainable actions on climate change.*



West harbor, Helsinki, 2014

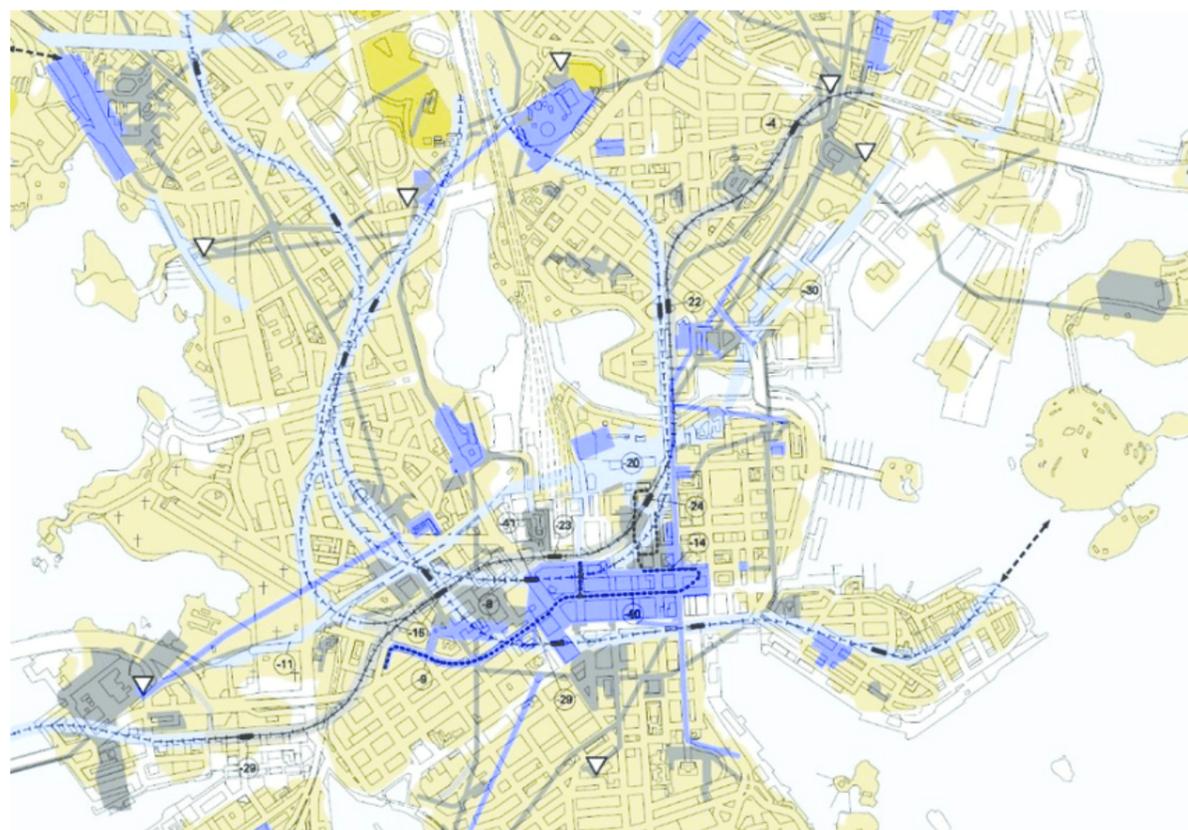
the prevention of climate change and sets itself the goal of reducing emissions by 60% by 2030 and advances its carbon neutrality target to 2035 instead of 2050, as before. It is also preparing for a possible decision by the state to ban the use of coal in energy production. In this case it will need substantial state support to develop possible solutions.

The energy efficiency of buildings will be improved in both new construction and existing refurbishment projects, as Helsinki's energy efficiency standards are more ambitious than the national minimum level and as a city it strives to combine renewable energy sources with energy efficiency in an optimal way. The emissions generated by traffic will be reduced through the public transport system by promoting different alternative modes of mobility such as cycling, encouraging pedestrian traffic and increasing the share of electric vehicles, buses and rail transport and the use of renewable energy sources will be increased both on large than small scale.

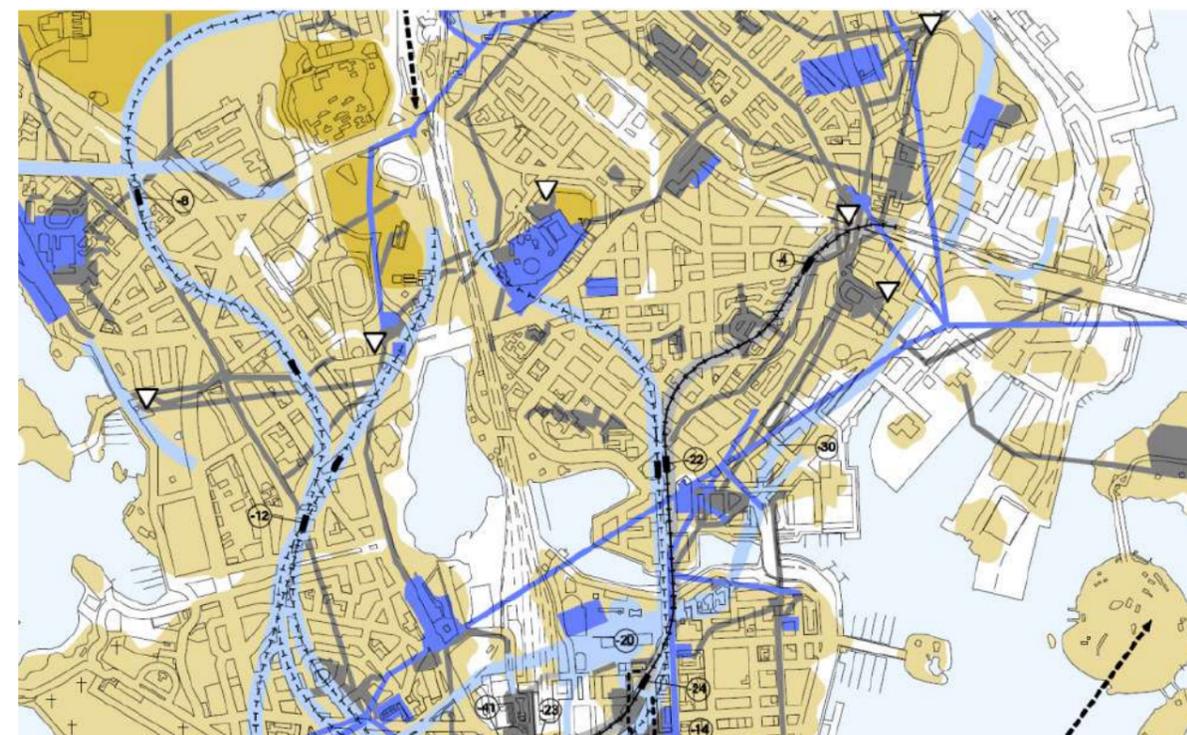
Starting from the aspects of urban planning and programming, it is important to highlight how the city of Helsinki is the first city in the world to have created a development masterplan that

focuses on the underground city, in order to create infrastructures useful for the functioning of the cities without damaging the quality of life on the surface; surface strongly oriented to the presence of urban greenery, public parks and attention to cycle and pedestrian areas. The masterplan of the underground city has acted on the construction, for example, of underground routes, large depots for buses and trains, service roads but also on innovative works such as the construction of a large data centre for computers, which uses low sea temperature to cool them and the excess heat produced will be used to heat the water in the houses on the surface.

The preparation of the new underground master plan began in 2017. A draft of the plan was revised by the Urban Environment Committee in May 2020 and will be used to prepare a proposed plan, on which the Committee will take a decision in 2022.



*Extract of the Helsinki Underground Master Plan, 2017*



*Extract of the Helsinki Underground Master Plan, 2017*

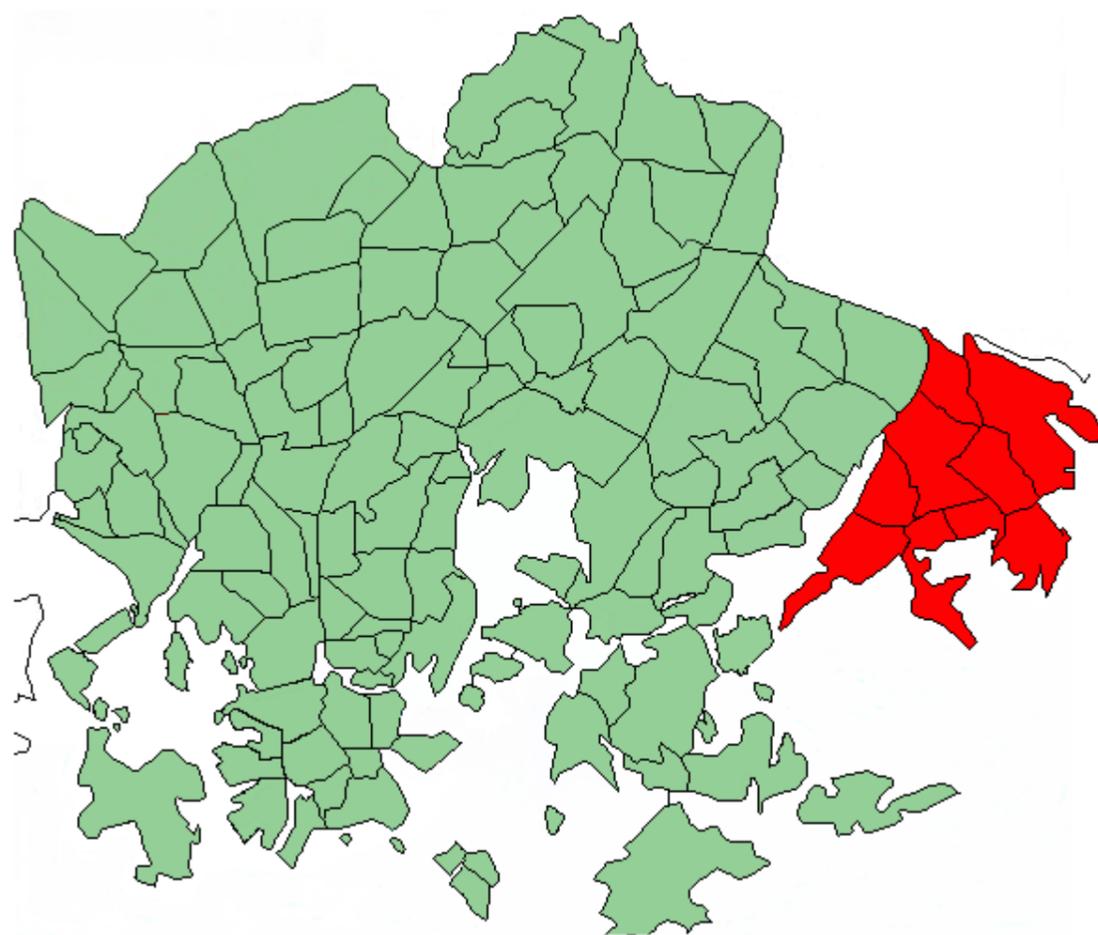
Also, for this type of planning approach Helsinki was judged by the Economist Intelligence Unit as the sixth most liveable city in the world even if the underground city masterplan has sparked some controversy related to the planned construction of four large ecological coal silos to heat the subway and a substantial number of houses in the city.

Again, with reference to the aspects related to urban planning, the policy implemented in the field of mobility and public transport should be noted. The path followed (in compliance with the 2002 masterplan and the Helsinki Metropolitan Vision 2050 document) was that of strong integration between the location of new buildings and the location of transport and mobility nodes.

This choice has led to the promotion of the location of new buildings in the areas where there are railway stations and urban development in general that has been planned to support rail transport infrastructures. This type of approach is part of the

overall strategy pursued by the city to minimize travel demand. With this in mind, the extension of the Marja metro line was carried out with the construction of five new stations and the construction of a new district housing about 15,000 people near the Kivisto railway station. This process, however, had already begun in the late 1990s with the construction of a new metro station in the Vuosaari area. This area, thanks also to major urban regeneration interventions, has become one of the areas of Helsinki with a high settlement expansion and characterized by a demographic increase that has taken it from 13,000 inhabitants in 1998 to about 40,000 in 2010.

A strong element of Helsinki's urban development, design and creativity, had its crowning glory in 2012 with the appointment of the European Capital of Design.



*Vuosaari districts, Helsinki*



*Construction site in Vuosaari, Helsinki, 2011*

The recognition was given to Helsinki for the great impact that design has had in the last ten years on the city's economy (the birth of new businesses, the creation of new products, etc) and on tourist attractiveness (more and more people, especially foreigners, choose Helsinki to spend a few days to admire and buy the design creations made in Finland and to admire the daring architectural forms present in the city). The recognition of the European Capital of Design was awarded by the ICSID (International Council of Societies of Industrial Design), based in Montreal, which recognized the positive impact that design projects have had, in the case of Helsinki, on quality of life in the urban context.

Design for Helsinki has been and is a formidable tool of innovation that has had its implications in various areas of public life: urban development plans, urban regeneration practices, the development of new technologies. Here, design has been

accompanied by a high quality of life and the possibility of creating very popular sector events such as the Helsinki Design Week, which has become a formidable promotional channel for relaunching important areas of the local economy. The proof of this ferment is the concrete possibility of hosting the new Guggenheim branch in Helsinki. The careful attention to design, architecture and technological innovation has also decisively influenced the redevelopment projects of historic buildings or entire areas of the city or the urban waterfront itself. In this regard, we bring here the examples of the conversion project of the historic building of Lasipalatsi and the coastal area of Arabianranta. The historic building of Lasipalatsi, built in the city centre in 1936 and used as a barracks for the Russian army, was in a situation of disuse and an advanced state of decay. It has been converted into a space that hosts a set of economic activities related to art, culture and information technology. Inside the building today a cinema and multimedia centre is active and the recovery work is extremely interesting because, thanks to in-depth studies on the original plans, materials and construction methods, it has safeguarded the greatest number of authenticity features of the structure.

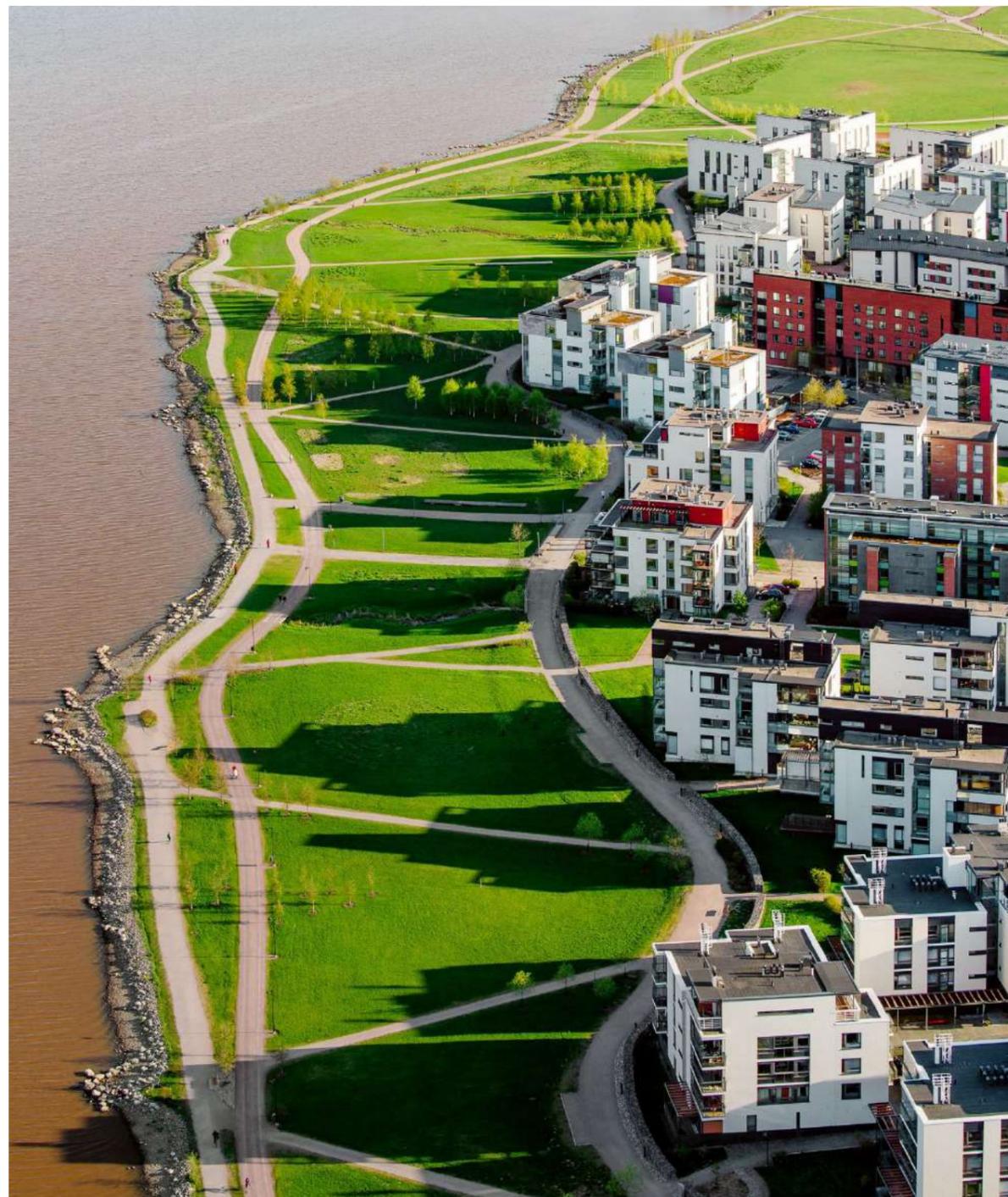


*Historic building in Lasipalatsi, Helsinki 2018*

The redevelopment project of the area where Lasipalatsi stands, therefore, is of great interest because it succeeded both in the redevelopment of the area from a structural point of view but also in seeing a series of economic activities launched. The centre of Lasipalatsi today hosts a diversified offer of cultural services and free access to information technology, video and multimedia production companies, a public library, two cinemas, a large book store; Furthermore, the surrounding area, totally recovered, has become a meeting place for all those citizens and visitors interested in enjoying cultural activities.

The coastal area of Arabianranta, on the other hand, was affected by a highly innovative and experimental urban regeneration action as it focused on the integration of three factors: the creation of an artistic-cultural district within a hyper-technological park; the environmental redevelopment of the waterfront; the construction of homes aimed at different types of uses and users. The Arabianranta area is a coastal area where the large ceramic factory called Arabia was founded in 1874 and which, therefore, has been an industrial area for many years.

Since the early nineties, the Helsinki city administration has been working on the new redevelopment program for the area, which began in 2000. The residential area was conceived and built as a set of different types of houses; there are apartments to sell or to rent according to traditional market prices, social housing houses, houses with the right of occupation, houses sold according to a special agreement between the Municipality and builders which fixes the price of the house in advance, as the houses are built on public land. It is important to underline that the success of residential interventions of this type depends on the fact that the Municipality owns about four fifths of the land. This gives the municipal administration the ability to vary land use almost exclusively and therefore to have a strong decision-making role in the development of new residential areas (from the definition of plans to the implementation of interventions). In the Arabianranta area, the cultural district of Kumpula-Arabianranta was also built and came to life. The conception of this cultural district follows the model of the so-called science



*District of Arabianranta,  
Helsinki, 2015*

and research parks active throughout Northern Europe. These parks aim to attract the location of companies that are interested in being close to research, training, knowledge and knowledge production centres, offering them adequate services and advantages in terms of residences and business opportunities. This basic setting has determined the location within the cultural district of various scientific and cultural institutions of the city (the Arcada Polytechnic, the Aralis library, a university campus, the University of Art and Design, the Pop and Music Conservatory jazz, the Politecnico Stadia) in order to act as attractors for other private companies. The strong link between research, innovation and art is favoured within the district area:

- by the presence of an intense social theatre activity managed by the Politecnico Stadia and aimed at the inhabitants, students and workers present in the area;
- the widespread presence of contemporary art works throughout the park area (both the area of cultural and scientific institutions and the residential area);
- the adoption throughout the area of an experimental broadband fibre optic network useful for allowing residents, cultural institutions and businesses to connect to the Internet at low cost.

It should be noted that the redevelopment project of the Arabianranta area, also for the reasons described above, has succeeded where many other urban regeneration experiences in Europe have failed.

## Oslo

Oslo, the capital of Norway, with a population of about 550,000 inhabitants, has been hit in the last twenty years by an intense process of urban transformation that has mainly involved the waterfront, historically occupied by the port and related infrastructures. The transformation affected the entire urban layout and led to an overall reorganization of the main functions of the city.



*Oslo, Norway*



*Oslo, Norway, 2018*

The concept of added value of spatial planning finds specific application in the urban regeneration processes that have involved the city of Oslo and represents the expression of a precise choice of territorial governance. In this regard, reflecting on these issues, Luigi Mazza wrote: “Taking on spatial planning as a tool for ordering space is not an absolute necessity of the government of the territory, it is a political and entrepreneurial

choice that demands a selective idea of what you want to do and how to do it. A government of the territory that is not limited to the assignment of rights constitutes an added value to the normal administration of the city. “ And again: “Space planning serves only a ruling class in whose political program there is the intention to use it to affirm a new collective project of citizenship”<sup>45</sup>.

The municipal administration of Oslo, starting from 1996, has evaluated two possibilities regarding the redevelopment of the seafront and the related adjacent neighbourhoods. On one hand, the maintenance of appropriately redeveloped port infrastructures and, on the other, the re-functionalization of the former port area in the direction of trade, the economy of creativity, the restoration of the landscape and naturalistic aspects of the fjord.

The choice fell on the latter option and therefore on the desire to redefine Oslo’s urban identity in a contemporary and post-industrial key. In 2000 the Oslo City Council approved the structural and strategic plan entitled “The Urban Fjord”; structural plan through which the development plan of the fjord with the related port area is defined and which provides for the interaction of residential, commercial and work areas with open spaces for leisure use that allow direct access to the sea to the population and visitors. The entire structural plan is transversally oriented towards the application of the most stringent environmental sustainability criteria. The structural plan “The Urban Fjord” has urban sustainability as its development guideline, which is embodied in the forecast of zero energy consumption, encouraging local energy production, saturation of areas through open spaces dedicated to free time, in the facilitation of use by pedestrians and cyclists, in the minimization of polluting factors.

The plan also divided the fjord into specific areas of intervention, defining for each objective, implementation times and actors, public and private, involved in the implementation of the individual redevelopment interventions<sup>46</sup>.

<sup>45</sup> Mazza L., *Limiti e capacità della pianificazione dello spazio in Territorio*, n. 52, Franco Angeli, Milano, 2010

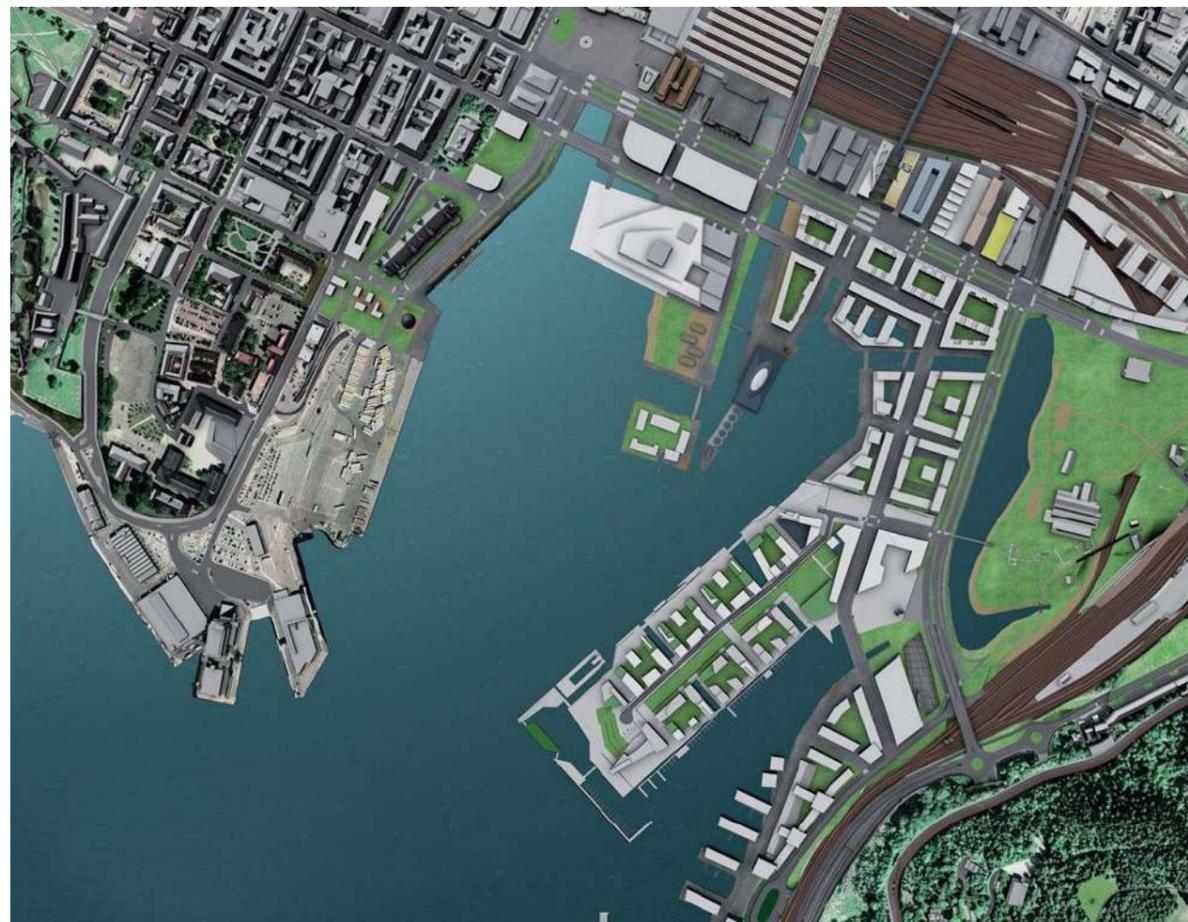
<sup>46</sup> Borsa D., D’Amia G. (a cura di), *Il Fiordo di Oslo. Un laboratorio europeo di trasformazione urbana in Spazio Aperto*, sezione Territorio, Franco Angeli Editore, Milano, 2010



*Fjord City a waterfront urban renewal project, Oslo, 2018*



*Fjord City a waterfront urban renewal project, Oslo, 2018*



*Fjord City a waterfront urban renewal project, Oslo, 2018*

The area affected by the urban regeneration process is 225 hectares large and extends along the urban coast for about 10 km (from west to east, from Frognerstranda to Sjursoya, passing through the city center). The planned and largely completed redevelopment interventions are both of an ex-novo type and of integration or consolidation with the existing city. The theme of the redevelopment of the waterfront and the former port area began in Oslo in the mid-1980s, with the redevelopment projects of the central area on the sea of Aker Brygge where, above all thanks to private initiative, an impoverished building heritage, made up of docks and warehouses available to the mechanical industry, has been transformed into a heritage used for commercial, tourist and recreational purposes, thus creating one of the most beautiful and evocative promenades

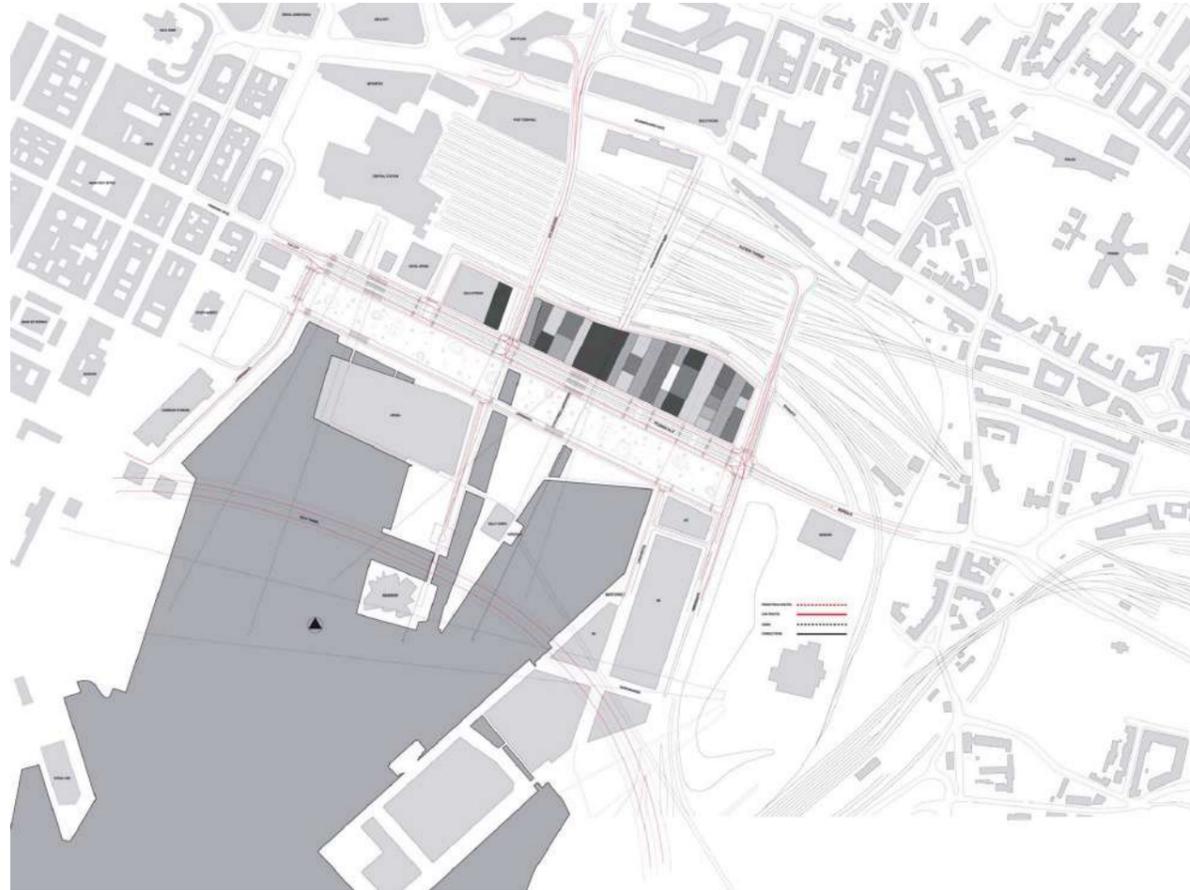
in Oslo by the sea, in the heart of the city. The area today has large pedestrian areas, a great cultural offer and a multitude of commercial and restaurant activities.

With the structural plan of 2000, the areas of intervention, as we have highlighted above, have expanded and substantially concerning the area of Tjuvholmen, near Aker Brygge, and the area of Bjorvika<sup>47</sup>, located beyond the peninsula where the large urban park of Akershus Festning is located.

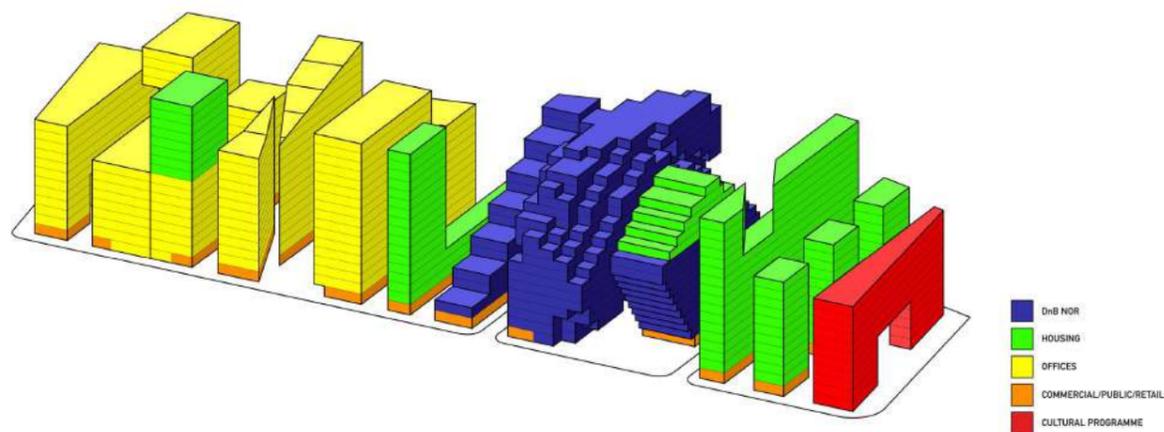


*Project of the district of Bjorvika, Oslo, 2018*

<sup>47</sup> City of Oslo, "The Fjord City" - The Plans for Urban Development of The Waterfront, Oslo, 2014



Barcode Project, Bjorvika, Oslo, 2003

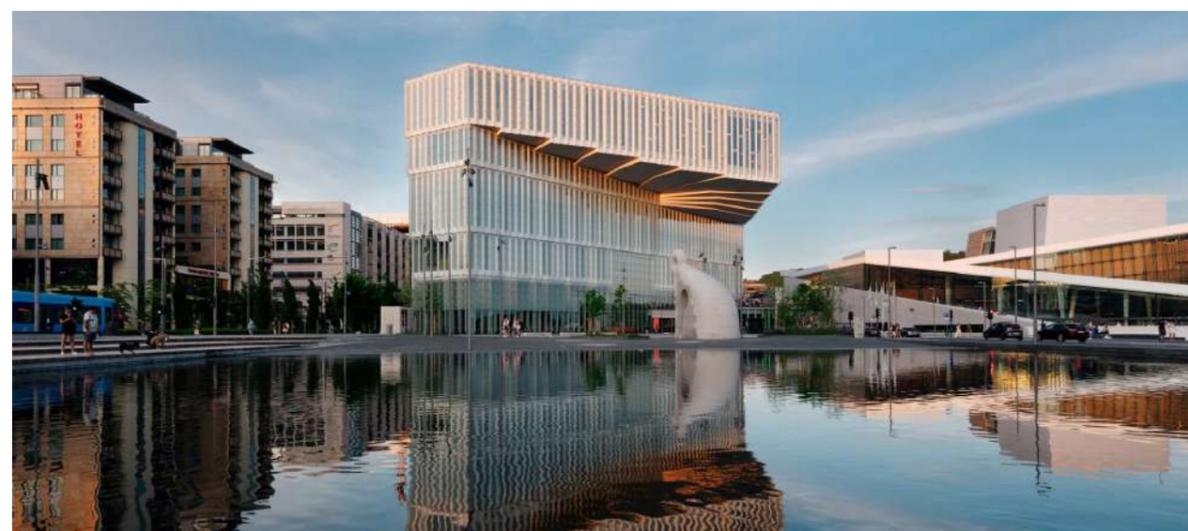


Barcode, Oslo, 2018

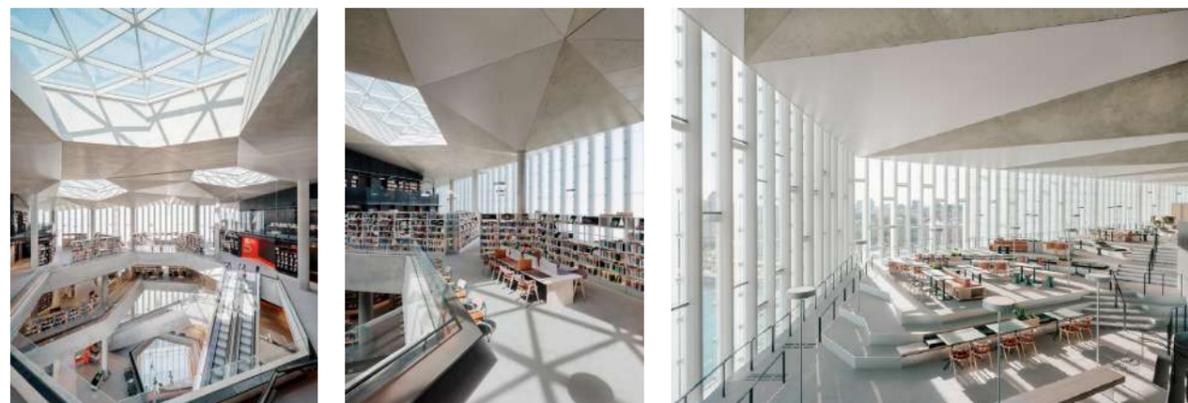
The Tjuvholmen area is mainly affected by private investment projects; instead the area of Bjorvika, already affected by the first redevelopment projects since the mid-nineties, sees a decisive public intervention of programming and planning, as a direct consequence of two strategic decisions affecting the area, namely the realization of two major projects public of national interest: the construction of an underground tunnel that replaces the current main road axis that denies access to the coast; the design, through an international competition, and the construction of the new Opera House. In addition to the new Opera House, two other important cultural institutions will also be located within the urban fjord: The Civic Library and the Museum of the History of Culture. The new master plan of the Bjorvika area redesigns the face of Oslo, extending the city to the sea in all its main activities. By operating on this important part of the fjord, which until recently was destined for port activities, the urban fabric of the city is regenerated and new and vast areas are created entirely dedicated to urban development in a tourist-cultural key.



*Opera House, Oslo, 2018*



*Deichman Library, Oslo, 2018*



With this in mind, the structural plan “The Urban Fjord” provides that all free spaces are intended for sporting activities to be practiced on land and in water and recreational activities. An important part of the sea will be reserved for sports activities and some spaces on land will be reserved for the organization of cultural, artistic and musical events. With the great regeneration project of Bjorvika the city seems to make a clear and definitive choice towards the creative and tourist city, towards the pedestrian and highly sustainable city. In Bjorvika it was also decided to build 5,000 new homes that will integrate with the economic and tertiary activities in the area, with the aim of reducing the overall demand for infrastructure linked to car traffic. The entire redevelopment of the urban fjord, from Aker Brygge to Bjorvika, outlines a coastal pedestrian path and a series of roads from the waterfront to the existing city, which reconnect the latter with the fjord. This long waterfront promenade in the city is part of a much larger project involving the pedestrianization of the fjord, involving the entire coast, both in the section administered by the Municipality of Oslo and in that administered by neighbouring municipalities. This planning also recalls the transport strategy and policies for a polycentric city. Oslo has organized the distribution of car traffic into main corridors, most of which run in underground tunnels, and is organizing its urban development in strategic traffic nodes. In the vicinity of these strategic traffic nodes (stations, metro stops, ferry docking, etc.), investments are made in projects to increase urban density. The objective pursued is that of a compact and widely connected city thanks to a widespread public transport system that today presents itself as an integrated system of: - rail transport (rail; tram; underground, of which the new line was completed in 2006) of high flow that serves the city centre; - bus lines serving the ring roads and so-called radial routes; - ferries that offer a regular connection service from the islands of the fjord to the city or to the neighbouring municipalities<sup>48</sup>. The structural plan “The Urban Fjord” is implementing the definitive connection between the fjord area and the existing tram network. New local ferry lines are also planned to facilitate

<sup>48</sup> City of Oslo, *Fjord City: A waterfront urban renewal project, Oslo, 2014*



*Astrup Fearnley Musee,  
Oslo, 2018*

public access to the fjord areas. This major overall urban regeneration project is also changing the nature of the harbour spaces. The Port Authority of Oslo, in fact, has proceeded to the redevelopment of many environments and today the port of Oslo is presented as a continuum in which structures dedicated to commercial shipments, cargo and passenger traffic alternate with commercial, cultural and relations business activities.

The theme of the redevelopment of the waterfront, the reconnection of the city to the sea, the integration of transport networks within the polycentric city, the development of the tourist and cultural dimension in the city, all fit into a macro framework that is that of sustainability ecological, respect for the environment and energy saving, intended as transversal guiding factors of the planning, design and implementation of interventions. A green orientation that is part of a historical focus on Oslo for the quality of life, the relationship with nature and the full usability of green spaces. To give some data, 90% of the inhabitants of Oslo live less than 300 meters from

a park or a green area and the border of the Marka (area of tree-lined hills surrounding the city with an extension of about 1,700 square km) has remained unchanged for more than thirty years<sup>49</sup>.

This tells us how the green boundaries of the city have been protected and how the shape of the compact city with low mobility intensity has been pursued over time. In addition, a pilot project was promoted in the city which aimed to redevelop and refurbish one of the city's most important rivers, the Akerselva, in an eco-sustainable way. The project, launched in the early nineties, envisaged the regeneration of a green and blue belt that crosses the entire city and both increases the use of these spaces by the local population and protects important monuments of the industrial era present in these areas. The complex path of urban regeneration initiated and pursued in Oslo can be read as a collective research project for a renewed urban identity with the stated aim of combating social phenomena such as economic and demographic decline, social segregation and speculative pressure. But have the city and its administrators fully succeeded in this aim? The answer remains open because in this great succession of projects, interventions, structural plans, new regulatory plans, private investments and public policies, we can see both territorial marketing operations bent to the laws of the global market as well as practices and policies of socially advanced, culturally urban planning aware and authentically democratic. The definitive answer will be given by how the works of the impressive structural plan affecting the urban fjord area will be completed as an integrated urban system and by which and how many social and spatial rebalancing policies will be activated.

<sup>49</sup> *City of Oslo, Fjord City: A waterfront urban renewal project, Oslo, 2014*

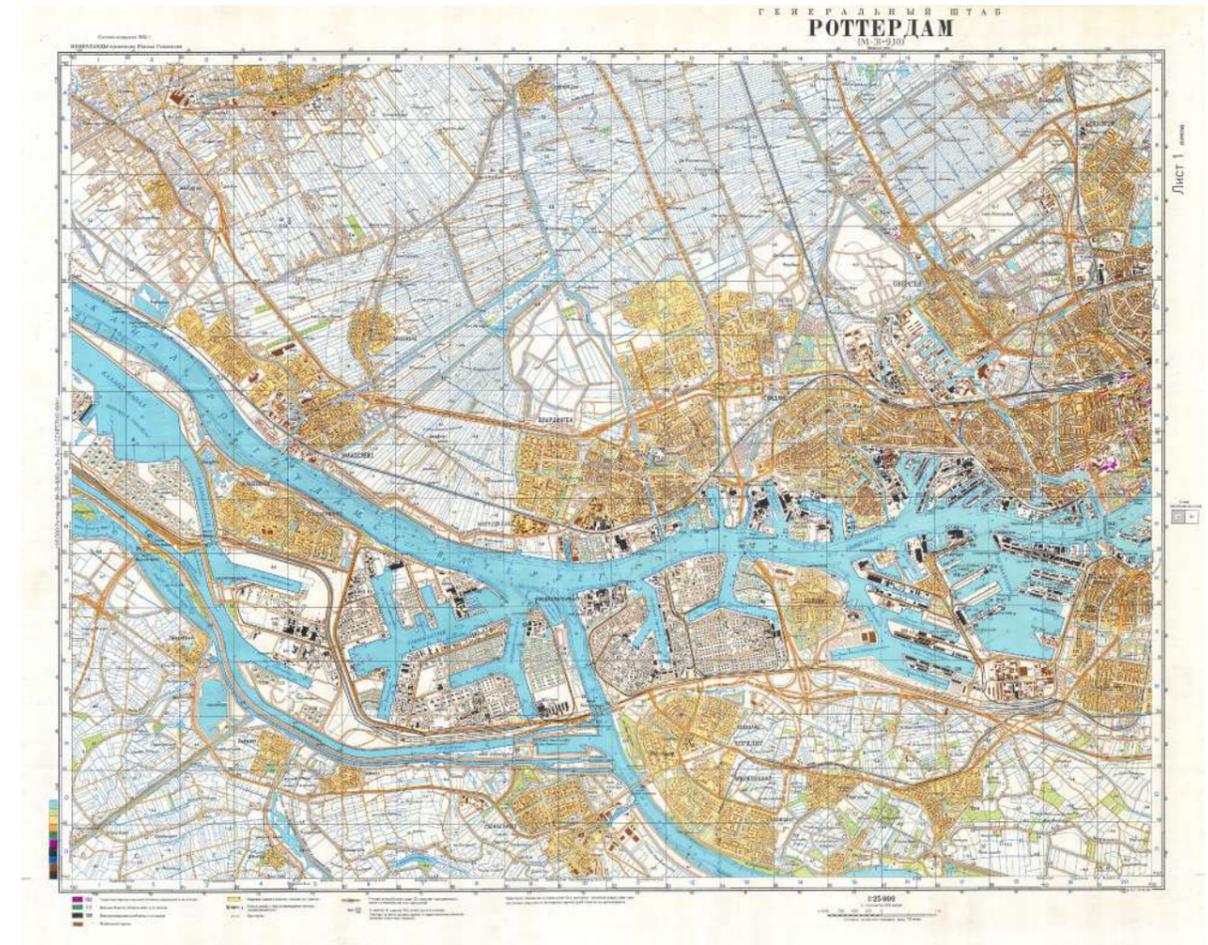
## Rotterdam

Rotterdam, with its 600,000 inhabitants, is the second most populous city in the Netherlands after the capital Amsterdam and is part of one of the most densely populated urban areas in Europe (the Randstad area which also includes the cities of Amsterdam, Utrecht and The Hague). A peculiar feature of Rotterdam is the fact that it is a multicultural city with a strong presence of ethnic minorities (45% of the city population immigrated mainly from countries such as the Antilles, Cape Verde, Suriname, Morocco and Turkey). Rotterdam was for a long time, until the economic crisis of the late seventies, the largest cargo port in the world and the city's economy has always been dominated by sectors related to port activities including logistics and distribution. Furthermore, Rotterdam was an important industrial city due to the presence of the petrochemical and shipbuilding sectors.



Rotterdam, 2018

The city, since the 1980s, has made huge investments converge to reorganize the port and its multiple activities, especially favouring the increase of its logistical capabilities. At the same time, action was taken to integrate the industrial activities in the city with the growing service sector that was increasingly becoming an emerging sector of the city economy. This process has favoured the establishment of a Business Park and a science and technology park, connected to the University, which works to support small and medium-sized enterprises in the area.



Map of Rotterdam, 1980

A strong process of tertiarization of the city's economy is therefore initiated after a decade in which Rotterdam was the protagonist of some concomitant factors: - a demographic crisis with consequent population decline; - an intense process of

sub-urbanization that has led the middle-high income classes to leave the city to inhabit the neighbouring areas; - a high increase in unemployment rates, due to the industrial and port crisis<sup>50</sup>.

The outsourcing of Rotterdam takes the form of investments in innovative sectors such as the audio-visual and medical industry and in a rediscovery of attractiveness that has led several large business groups to settle in Rotterdam with their headquarters; headquarters that have often been built in compliance with contemporary and avant-garde architectural logic.

In the nineties, therefore, we witnessed the definitive transition from the industrial city to the commercial and tertiary city, increasingly attentive to the values of the quality of life in its neighbourhoods.

Neighbourhoods that, in some cases, have lived and in part still experience important social problems arising from the presence of numerous ethnic minorities and from large sections of the population with low income employed in port activities. Several districts of the city, in fact, have been hit by social and economic regeneration policies, based on the implementation of social projects, the promotion of private investments and the strong involvement of local communities in the aspects of democratic participation. Private individuals have been involved by the municipality of Rotterdam, since the 1990s, in the creation of investment funds for urban development and in institutions such as the Rotterdam City Development Corporation, which have played a leading role in the implementation of urban regeneration practices within the city.

In this way, the local administration has profoundly changed its government choices and overturned its option, pursued in the late seventies and early eighties, in responding to the crisis with massive public investments, especially in the field of building. The new public-private partnership logic, on the other hand, in the 1990s as well as in the 2000s, produced various policies, including the recovery of large areas of the centre of public ownership to allocate them to the localization of private companies operating in the field of the advanced service sector; such as the participation of private funds in the completion of

<sup>50</sup> Vinci I., *Politica urbana e dinamica dei sistemi territoriali. Attori e strategie nell'Europa degli anni Novanta*, Franco Angeli, Milano, 2002

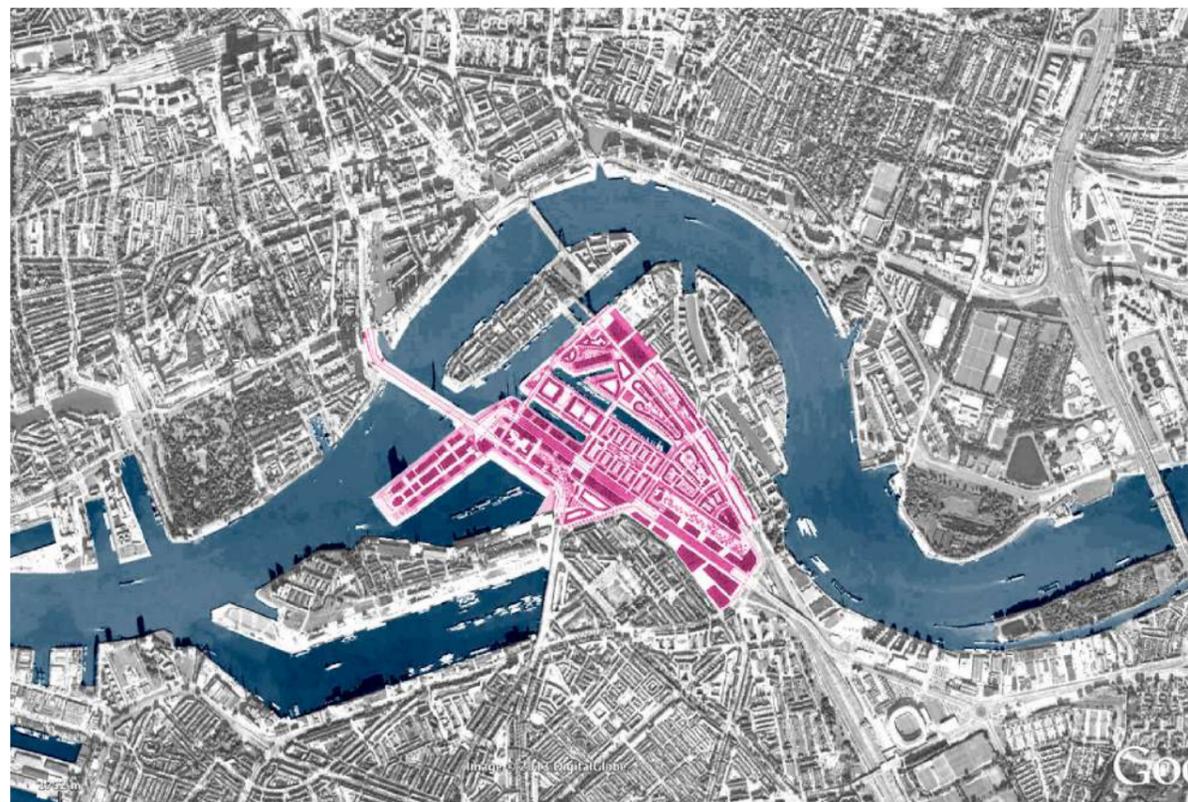


*Rotterdam's port development, 1980*

the public housing construction program in the city, especially in those socially more difficult areas. The outsourcing of Rotterdam has also favoured a revival of interest in one of the identity factors of the city, namely architecture. From the mid-eighties onwards, world-renowned architects such as Koolhaas and Zenghelis have established themselves in Rotterdam and Rotterdam was chosen by the Dutch national authorities as the home of the Dutch Institute of Architecture and the Berlage Institute of Architecture.

The development of new architectural forms in the city, linked to an extensive physical redevelopment program, the economic diversification that sees the largest port in Europe coexist with companies from the advanced service sector and technological innovation, the profound cultural revitalization given the emergence of innovative cultural policies and a significant growth in the cultural offer in the city, these are the three major identifying themes of the urban regeneration process that has seen Rotterdam as a protagonist among the cities of ancient industrialization in Europe<sup>51</sup>.

<sup>51</sup> Daamen, T.A., *Sustainable Development of the European Port-City Interface*.



Kop Van Zuid,  
Rotterdam, 2018

The most substantial physical redevelopment project was the one that concerned the port area of Kop Van Zuid, with the aim of creating an area where residential functions are integrated with work functions and cultural and recreational services, as well as a connection point between the problematic districts of the south of the city with the central districts of the north of the city<sup>52</sup>.

This second objective is symbolically and physically represented by the construction of the Erasmus steel bridge, which today has become the undisputed symbol of the city and which actually connects the southern part to the northern part of the city.

The whole area of Kop Van Zuid has been affected by real estate investments that have led to the construction of buildings of certain architectural interest such as the Port Authority building, the New York Hotel, the new Luxor theatre, the recovery of the old warehouses of the Holland American Line. As is evident, private investments and public investments overlapped in this area as well as various functions of use: institutional headquarters, economic and hospitality activities, cultural spaces. For example, the old warehouses of the Holland American Line are now a cultural container hosting contemporary art exhibition and a multimedia centre for audio-visual arts.

The regeneration project involving Kop Van Zuid has considerably improved the Rotterdam waterfront and set in motion important economic circuits, but the social impact of the project is still uncertain. The goal of the spatial and socio-economic connection between strong and weak neighbourhoods of the city is still in its infancy and requires further social and community policies on the part of local authorities<sup>53</sup>.

Instead, a successful experiment was the city's cultural revitalization strategy with the adoption of very effective cultural policies. Furthermore, the relationship between culture and urban development has been an integral part of the regeneration projects that have invested the city of Rotterdam. The 1987 Revitalising Rotterdam strategic document already identified

<sup>52</sup> ENHR: European Network of Housing Research Conference 2007, June 25-28, Rotterdam, 2007

<sup>52</sup> Joseph Rowntree Foundation, *REGENERATION IN EUROPEAN CITIES: Making Connections Case Study of Kop van Zuid, Rotterdam (The Netherlands)*, 2007

<sup>53</sup> Hoek, R.M., "Redevelopment of Large Harbour Cities, the case of Kop van Zuid in Rotterdam", Euricur, Erasmus University, 2000



*Erasmus steel bridge  
Rotterdam, 1996*

activities related to culture, art, architecture and entertainment as unavoidable elements for increasing urban attractiveness, the economic development of the city and the quality of life of its inhabitants<sup>54</sup>. The process of transforming old port areas into neighbourhoods with residential, working and recreational functions has always been accompanied by investment strategies in the cultural sector. This was highlighted above all by the massive public investments in the reorganization and refurbishment of Museumpark, the district entirely dedicated to museum and cultural activities (in Rotterdam there are about 37 museums) and in the policy of support and promotion for cultural festivals. The city has created a dedicated institution, called Rotterdam Festival, which coordinates the overall program of festivals in

<sup>54</sup> Ulzen V. P., *Immagine a metropolis Rotterdams, creative class 1970-2000*, o1o Publishers, Rotterdam, 2007

the city, which has now become a real tourist attraction of the place. There are about sixty festivals in the summer months and especially in September, when the new seasons of cultural institutions such as theatres and museums are inaugurated. In 2001 Rotterdam was also named European Capital of Culture, providing an important opportunity, also in financial terms, to return disused spaces converted into cultural containers to the city, invest in public lighting in order to enhance its beauties, build the new Luxor theatre in Kop Van Zuid. Today in the collective imagination Rotterdam is considered the festival city of Holland and this has also led to a moderate increase in tourists and visitors in a city that has never been and has never considered itself a touristic city.

## The evolution of urban policies, the role of the European Union

Urban policies, understood as a set of interventions, not necessarily physical, on the urban agglomeration, are configured from a general point of view as public actions with typically social purposes.

The question of urban policies took root when the traditional urban plan went into crisis; an excessively defined and prescriptive tool. Currently, more than an impossible design proposed by the traditional plan, it is necessary to recover abandoned or degraded areas, inventing new functions and new uses.

### Community programs

The 90s were a time of strong acceleration of urban and territorial policies. Local programs and integrated interventions have affected all fields of planning, on an urban and territorial scale. The first negotiations between the member states of the Union and the Commission on the formulation of the Community Initiative Program began in the 1990s, putting in the pipeline about a thousand urban transformation initiatives in different areas, some with redevelopment programs, others with urban regeneration programs, with integrated programs and smaller neighbourhood contracts. Finally, the Prusst have involved various territorial realities, often on a large scale, with problems with respect to the overall territorial structure. The first Urban program involved 16 cities, 12 of which are located in the South; and in the second Urban program another 10 municipalities have been added.

Regarding the theme of rehabilitation and redevelopment, at the end of the 90s, there was a strong attention to the theme of the recovery of the historical heritage also linked to a traditionally expansive vision of housing policies that began to be inadequate, and a limited ability to operate that interdisciplinarity on which everyone agreed. The question of historical heritage has always entered and has been part of the development of community policies, insisting on the importance of the quality of urban and territorial organization, placing the question of historical heritage on the political agenda of the Union. The forms of

action of the European Union can be sorted into at least four main strands: sector policies and directives, the guidelines of the EU territory; the programming of the structural funds and pilot projects.

### The Urban experience

The European experience regarding Urban programs concerns a strand that can be associated with territorial policies, which subsequently took the forms of urban recovery or redevelopment programs, neighbourhood contracts, urban redevelopment and sustainable development programs. Another trend derives from the relaunch of the “new programming”, in the form of territorial pacts for development, area contracts, other negotiated planning tools, up to the most recent “integrated territorial projects”, conceived as more effective implementation methods of the regional operational programs financed by the structural funds<sup>55</sup>. The “integrated intervention program” tool can represent an effective synthesis of the objectives and problems raised by many types of building-urban-environmental interventions. But if the context situation is more critical and the stakes become more complex, because the possibility of regenerating or revitalizing areas of social and territorial hardship is at stake, as in the case of a degraded historic centre, thanks to an integrated, capable to affect at the same time the urban and environmental quality, but also on the economic basis and on social policies, the “integrated intervention program” seems to be too partial and reductive as an instrument. In contexts where integrated intervention is deemed necessary, the Urban program can represent a model capable of responding to the demand for complex interventions. One of the main foundations of the new European programming is that of integration, integration not so much from a definition point of view, but from a strictly technical and operational point of view. From this point of view, difficulties emerge in the management of programs, especially locally, difficulties that can be explained by the delay and inexperience of local administrators. Precisely because of its integration characteristics, *Urban* has been a laboratory of

<sup>55</sup> Commissione Europea, *Il partenariato con le città L'iniziativa comunitaria URBAN*, Lussemburgo, 2003

important experiments with respect to the themes of public and social partnership. The first principle is that of “co-planning”: the hypothesis is that of “building” new institutions or new tools in order to address a problem of emerging interest in a given territory. However, often, the hypothesis of complicating the institutional framework has not worked; the use of special agencies can play an important role in the start-up phase of new processes but, if the transfer of innovation to ordinary administrative structures is not possible, it is often unlikely that the success of the initiative will last over time. The alternative strategy, on the other hand, consists of a programmatic and operational commitment for the activation of networks of cooperative relations between institutions and economic parties that may be involved in a territorial project.

The second innovative principle can be drawn from the experiences of the “new programming”. The developments of the Urban program confirm a fundamental hypothesis of this new programmatic season. Projects are built together with the relevant parts, consensus and understanding are not a requirement to be sought afterwards, after the program has already been developed by technicians and experts, but they become an essential condition of feasibility right from the construction phase. In this sense, the Urban program is a significant example of the need for not only an institutional, but also a social partnership. The themes of the program, the nature of the contexts and problems selected in the European cases, did not immediately lend themselves to a positive interaction with private interests, which could find more significant and probably easier outlets in other current processes of urban transformation, for example in the field of integrated intervention programs, redevelopment or urban recovery programs. It is precisely social issues and partnership that distinguish *Urban*, in those contexts such as historic centres, where problems of various kinds and forms are recognized.

Urban I ended in 1999, precisely in the phase in which the Framework for Action for Sustainable Development in the European Union and the European Space Development Scheme (ESDP) gave a turning point to urban and territorial

problems and policies at European level. It is in this new climate that the Commission has been working since 1998 to program the new phase of the 2000-2006 Structural Funds<sup>56</sup>. In the strategic orientation documents for the period 2000-2006, the Commission says that the *Urban* initiative will not be refinanced as having given excellent results, it is possible to move from the experimental phase to the ordinary phase. In other words, member countries are invited to carry out urban policies in the wake of *Urban* with their own financial means. The Commission justifies this position since the high complexity of urban problems cannot be contained in the concept of urban decay on which *Urban* instead intervened and for this reason calls for a change of pace and a different strategy. However, this position will not agree with many European cities that consider it useful to continue the Urban experience and the European Parliament will not agree either, which will ask the Commission to reintroduce *Urban* within the Community Initiatives. The Commission accepts the Parliament’s proposal and inaugurates the Urban II Community Initiative. Urban II brought several innovations exemplified mainly by leaner management modes, the inclusion of small and medium-sized cities, the establishment of a network program for the exchange of experiences and good practices and the so-called mono-fund management (in Urban II only the ERDF Fund intervenes and not the ESF Fund as well as for Urban I). Furthermore, it must be emphasized that Urban II has had minor consequences on the physical transformations of the urban landscape, as it has been more oriented towards sustainable socio-economic revitalization practices of small-medium urban centres or degraded neighbourhoods of large cities, as can be seen by the same eligibility criteria of the areas<sup>57</sup> (only 40% of the planned expenditure was in fact destined for environmental and material requalification). In Europe, as regards the zoning of interventions, 31 Urban II programs

<sup>56</sup> Documento Commissione Europea: “Ex-post evaluation Urban Community Initiative, (1994-1999)”, Lussemburgo, 2003

<sup>57</sup> URBAN II defined as eligible urban areas that could meet at least three of the following criteria: high long-term unemployment rate; low economic activity; considerable poverty and marginalization; specific need for conversion following local socio-economic problems; strong presence of immigrants, ethnic and minority groups, refugees; low level of education, significant skills shortages and high school dropout rates; high crime; precarious demographic trend; particularly degraded environment.

concerned neighbourhoods in the historic centre, 27 peripheral areas, 4 mixed areas and 8 entire cities, marking a countertrend compared to Urban I (much more concentrated on peripheral neighbourhoods). In total, therefore, 68 interventions were funded (instead of the 118 of Urban I) and the total financial endowment made available by the European Union was 728 million euros (lower than the 900 million euros of Urban I).

It should be noted, however, that on average the amount of each individual project was higher: from about 7.5 million euros per project for Urban I to 10.7 million euros per project for Urban II. This highlights how the Commission's choice was to concentrate spending to encourage more significant transformation impacts. Finally, we can say that the Urban experience has marked European strategies in terms of urban policies because for the first time the urban dimension has been recognized, programmatically and financially, in EU policies and because, starting from the 2000-2006 phase (Urban II), the need for integration with the interventions financed at regional level by the Structural Funds in the field of urban redevelopment and regeneration, introduced with Agenda 2000 and the programming period 2000-2006 (in the regional programming documents of the Structural Funds the "City" Axis was introduced as a strategic priority)<sup>58</sup>. The story of *Urban*, therefore, in all its complexity and in all its many facets and possible interpretations, has however concretely marked two guiding principles for the European Union, namely: - the introduction of urban policies within the themes Europeans in need of economic support, scientific-cultural promotion and institutional attention; - the need to act on urban development issues by striking the right balance between various complementary priorities: environmental sustainability and quality of life; economic competitiveness; social inclusion.

58 Perulli P., *Piani Strategici. Governare la città*, Franco Angeli, Milano, 2004

### Post-Urban Community Policies

The programming phase of the 2007-2013 Structural Funds saw the passage of the coordination of European urban policies directly to the regions of Europe and therefore urban policy assimilated to regional policies. As we have seen previously, the cities in this phase, in the absence of *Urban*, directly manage the projects on the territory and the Regions identify within the planning documents both the priorities of urban policy and the urban areas of intervention<sup>59</sup>.

The European cities, therefore, are identified as the main areas in which to go to implement the guidelines of the Strategy and where to verify first of all the achievement of results.

The Lisbon Strategy<sup>60</sup> identifies its objectives to be pursued in: a durable and ecologically sustainable development, in a growth in the competitiveness of companies and territories, in the strengthening of physical and intangible infrastructures, in the qualification of human capital, in the qualification of services and in an enhancement of their offer, in multiplying the opportunities for cooperation at an international level.

In other words, cities, from the perspective of Europe, become the place dedicated to increasing the competitiveness of the system while at the same time facing the social and environmental challenges that arise in front of governments and local communities in times of internationalization of social, economic and information processes.

Europe is characterized by a polycentric structure of large and medium-small cities where medium-small cities play a very important role and are numerically stronger compared to American and Asian contexts; many of these cities give rise to large metropolitan areas and in other cases, however, a city can also represent the only urban area of reference in the entire region.

Despite the different size and extension and despite the different role that individual cities play at regional or supra-

59 Dipartimento Politiche di Sviluppo – Ministero dell'Economia e delle Finanze, *Documento Strategico Mezzogiorno: Linee per un nuovo programma Mezzogiorno 2007-2013*, Roma, 2006

60 The Lisbon Strategy, also known as the Lisbon Agenda or Lisbon Process, was an action and development plan devised in 2000, for the economy of the European Union between 2000 and 2010. A pivotal role in its formulation was played by the Portuguese economist Maria João Rodrigues.

regional level, they still represent, in the European context the place where the vast majority of jobs, businesses and structures useful for the development of knowledge, higher education and innovation are. European cities, therefore, as engines of the continent's economic growth; an economic growth which, in compliance with the Lisbon Strategy, must leverage on a high quality of urban development (considered as a factor of attractiveness) and on a mix of actions and measures aimed at reducing poverty, combating social exclusion, address the problems of environmental quality. We can therefore affirm that the European Union with these guidelines traces the way for all European cities that encounter complex processes of urban transformation with a view to increasing local development factors. Urban transformations and local development paths that identify the quality of urban development as a pre-condition for creating highly competitive, socially responsible and ecologically sustainable development paths for local communities and economic growth.

The proposals and themes that the European Commission identifies for the Cohesion Policy can represent a reference guide and an action map useful for European cities to define strategic planning visions and programmatic phases of their urban development path. Visions and programs that are coherent and functional to the use of the tools made available to Europe with the Structural Funds but also to carry out autonomous projects financed with other public and / or private resources.

The Commission's guidelines for a competitive and sustainable European city from a social and environmental point of view could be summarized in five major thematic areas:

- the attractive city;
- the city of innovation and knowledge;
- the city of quality and employment;
- the city that fights social inequalities;
- the city of participation.

In other words, the Commission embraces the idea that a competitive and sustainable city (socially and ecologically) is an attractive city, which invests in innovation, knowledge and creativity, which strives for good employment and for quality,

which tenaciously fights social inequalities and which promotes democratic tools for active participation. In our opinion, this reflection contains the logical thread to follow in the urban environment to achieve objectives of territorial competitiveness and local development in the framework of the urban transformation processes that affect the city or that are planned to redevelop parts of the city by public and private entities.

The physical transformation of the city must be guided by actions and application tools that orient the direction of urban development towards objectives of attractiveness, innovation, quality, social justice and participation. A competitive city is an urban area that makes quality its paradigm of action. The Commission declines the five thematic areas listed above (the attractive city; the city of innovation and knowledge; the city of quality and employment; the city that fights social inequalities; the city of participation) in the hypothesis of operational strategies cities should strive for in order to be competitive in the regional, national, European and international context. The attractive city, for example, is a city that acts on some key issues such as accessibility in terms of transport and mobility, accessibility to services, the physical and natural environment, cultural life, in order to improve their aspects.

As far as transport and mobility are concerned, it means investing in fast connections with the most important airports and the main communication axes of the European transport networks, making public transport in cities more accessible and more efficient, promoting pedestrian, cycle-pedestrian and low-level mobility. energy impact, plan a transport system that takes into account the most vulnerable groups of the population with more needs such as the elderly, children or those who do not have a private means of transport.

Social services, health, training, public administration in general, should be easily accessible by all, including the elderly, immigrants, people living in suburbs, people in poverty. To do this, a wise use of new technologies can come to the rescue in order to improve online services or home services.

The last aspect of the attractive city is the quality of cultural life. An attractive city is a city that has a good number of cultural

centres, museums, libraries, theatres, scientific centres and that adopts active policies to enhance its historical and cultural heritage. The city is urged to invest in cultural programs aimed at young people and in the development of creativity in general. These elements strengthen the attractiveness of the city for both residents and visitors or for economic subjects interested in investing in that area. It also strengthens the imagination, the sense of identification and civic sense and determines the development of an economic sector such as that of cultural tourism.

The second thematic area identified by the Commission is the city of innovation and knowledge<sup>61</sup>. It is the task of those who govern the city, in a logic of cooperation with social and economic subjects, to create an environment favourable to the development of local economies closely linked to the sectors of technological innovation and knowledge (research, universities, creativity, information, communication, etc.). A favourable environment requires the improvement of infrastructures (transport, construction, accessibility, etc.) as well as the promotion of business incubators, industrial parks, support services to the business world. Organizing as a city-system to offer support services to businesses means on one hand assisting companies in their start-up paths, for example, of science parks, communication centres, business incubators and on the other hand guaranteeing support phases in the enterprise. of marketing, logistics and personnel selection activities. Another important measure is to support the sharing of the risk of local businesses and those in the start-up phase through, for example, forms of microcredit, with the involvement of non-profit organizations, associations, public entities, foundations. The task of the competitive city is also to attract workforce linked to the innovation and knowledge sectors; here the ability of city systems to guarantee an adequate offer in the field of higher education, research and development, university system of excellence, comes into play, also through forms of collaboration with public and private entities operating in other territorial contexts (especially at international).

<sup>61</sup> Istituto europeo di innovazione e tecnologia (EIT), *Programma quadro per la competitività e l'innovazione, Lussemburgo, 2007*

The third thematic area concerns the city of quality and employment. This area includes the various actions that cities can take to create good employment and alleviate the problem of unemployment, especially for weak people on the labour market such as young people, women, the elderly, immigrants and the disabled. Cities, for example, can encourage investments in high-quality training consistent with local development paths, can encourage the modernization of systems and the quality of vocational training, can improve infrastructure useful for training, can undertake integration and admission (or readmission) into the world of work for disadvantaged people, can promote paths aimed at self-employment.

The fourth theme that cities must address is that of the growth of the phenomenon of inequalities within the city. The city that fights social inequalities, therefore, is a city that thinks in terms of neighbourhoods and spaces, as the phenomenon of the localization of inequalities is increasingly widespread in cities. Large districts of medium-small cities as well as large cities present situations of particular economic and social hardship. In certain well-defined areas, a high rate of unemployment is concentrated together with situations of housing disadvantage, precarious environmental and health conditions, high rates of school dropout, poor presence of public and private services, high rate of widespread crime.

Faced with these issues, cities must operate both on the front of promoting social inclusion and equal opportunities and on the front of local actions and policies to ensure the safety of citizens. The promotion of social inclusion and equal opportunities can include the adoption of integration actions for the immigrant population, and in particular, for immigrant women, support actions, accompaniment and training for young people "at risk", actions to strengthen skills of disadvantaged people to facilitate entry into the labour market, support actions for housing problems, facilitation paths for the creation of local micro-enterprises. Security policies, on the other hand, first of all call cities to pay particular attention to a process of improving the planning and maintenance of public spaces. Well-designed roads, parks and open spaces, with good routine

maintenance, well lit, full of social and relational activities, play a strong role in preventing and combating criminal phenomena. To this aspect must be added the ability of local authorities to combat early school leaving of young people by offering the possibility of professionalizing paths on the spot as well as the possibility of introducing specific professional figures who can successfully act in districts at risk such as, above all, cultural mediators and locals mediators.

The last thematic area is the one called “the city of participation”<sup>62</sup>. This area recalls three related aspects: the need to develop partnerships between cities and regions, the need to promote citizen participation paths in decisions regarding urban development, the importance of facilitating the exchange of experiences and good practices between European cities.

For the first aspect, the Commission invites cities to create collaborative partnerships with the Regions and Member States to ensure good coordination of the areas located around the urban area and to create a virtuous relationship between urban areas and surrounding rural areas. This is important to encourage, so to speak, rural attractiveness in the city by enhancing natural resources and the landscape and, on the contrary, to develop employment opportunities, public services, social, cultural and sporting infrastructures in neighbouring or rural areas. A two-way operation of this type would make the relationship between city and countryside more orderly and avoid the generation of diseconomies linked, for example, to the continuous transfers of mobility between cities and neighbouring areas.

For the second aspect, it is asked to encourage the adoption of tools for active participation by citizens, considered very useful: to give legitimacy, consent and effectiveness to the actions that local authorities implement for urban transformation and local territorial development to increase the level of awareness of citizens with respect to the issues raised by the need to take the path of social and environmental sustainability of urban development. For the last aspect, it is emphasized how the exchange of experiences and good practices between European cities increases common skills and knowledge, favouring virtuous

<sup>62</sup> Istituto europeo di innovazione e tecnologia (EIT), *Programma quadro per la competitività e l'innovazione, Lussemburgo, 2007*

paths of urban regeneration. For this reason, in the 2007-2013 programming period, the new Urbact framework program was established, which, previously concentrated on the experiences of the cities involved in Urban I and II, now opens up to the experiences of urban regeneration of all European cities and to the experiences of networks, national cities, financing projects aimed at increasing the collective exchange between European cities of knowledge, studies, practices and regulatory solutions.



## PARTE II

### MORFOLOGIA URBANA: STRUMENTI E METODOLOGIA

Ormai da diversi anni la morfologia ha acquisito un ruolo riconosciuto a livello mondiale tra le discipline coinvolte nell'analisi urbana, sviluppando e perfezionando strumenti importanti ed efficaci per la lettura di città e territori. La sue applicazioni per la progettazione urbana e del paesaggio, visti come organismi complessi in cui tutte le altre "dimensioni" della vita umana sono incluse e diventano significative, è rimasta comunque ai margini di tali discipline e solo attualmente, con l'irruzione dei problemi di sostenibilità comincia a diventare un vero e proprio campo di ricerca. Un campo "aperto", in cui la morfologia funge da tramite tra le discipline dell'architettura, dell'urbanistica, del paesaggio e della sostenibilità. L'arredo urbano, in particolare, svolge da anni un ruolo centrale nel processo di trasformazione e riqualificazione dei territori, affermandosi come indispensabile raccordo tra progettazione architettonica e design. Il progetto che ne deriva è la città per eccellenza, sintesi sapiente delle capacità e delle qualità di architetti, urbanisti, storici e geografi; il terreno potenziale per sperimentare un modo diverso di intendere e progettare città

e architettura. Ecco perché la necessità di fornire una base scientifica a questa disciplina ha tenuto il passo con la sua crescente importanza nelle trasformazioni urbane. In questa direzione si muovono numerosi esempi, tutti volti a trovare gli strumenti analitici appropriati per fornire alla progettazione urbana un fondamento sia critico che metodologico: a partire dall'approccio percettivo teorizzato da Kevin Lynch negli anni '60<sup>1</sup>, passando ai pattern immaginati da Christopher Alexander nel 1977<sup>2</sup>, fino alla ricerca di Michael Batty e Paul Longley sulle città frattali<sup>3</sup> (1994) e alla successiva pubblicazione di Batty, intitolata inequivocabilmente *The New Science of Cities* (2013)<sup>4</sup>. Interessanti sono invece le sperimentazioni sulle città attraverso l'utilizzo di GIS (Geographic Information Systems) ed in particolare quelle svolte da Space Syntax, dove strati sovrapposti georeferenziati sono un prezioso strumento di configurazione per costruire un Analytical Framework for Urban Design (2010). Il limite condiviso da tutti questi esperimenti, tuttavia, è il loro eccessivo affidamento su un approccio unilaterale ai fenomeni urbani. Dalla teoria percettiva di Lynch, alla geometria dei frattali, al GIS, il risultato rimane lo stesso, ovvero una visione eccessivamente specifica della città. Non è un caso che questa ricerca sia raramente multidisciplinare e multi scalare e, con le dovute distinzioni, raramente si sposta dalla fase analitica a quella progettuale.

Nell'estate del 1996, un gruppo di morfologi urbani di diverse discipline tra cui architettura, geografia, storia e pianificazione, ha formalizzato il Seminario internazionale sulla forma urbana (ISUF - o SIFU, Séminaire International de la Forme Urbaine). Il gruppo, che comprendeva individui provenienti da Inghilterra, Francia, Germania, Irlanda, Svizzera, Giappone, Australia e Stati Uniti, si era anche incontrato nelle due precedenti estati nella stessa sede, Losanna, Svizzera, per spiegare e confrontare il loro lavoro. Questi incontri hanno riconosciuto l'espansione della

<sup>1</sup> Lynch, K. *The image of the city*, Technology Press & Harvard University Press, Cambridge, 1960

<sup>2</sup> Alexander, C. *A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction*, Oxford University Press, 1977

<sup>3</sup> Batty, M., Longley, P. *Fractal cities: a geometry of form and function*, Academic Press, London, 1994

<sup>4</sup> Batty, M. *The New Science of Cities*, The MIT Press, London, 2013

morfologia urbana oltre i suoi confini originari nella geografia e il suo emergere come campo interdisciplinare e hanno evidenziato la necessità di promuovere gli scambi internazionali e di indagare la portata delle basi teoriche.

#### Tre differenti "scuole" di morfologia urbana

Gli incontri ISUF hanno confermato che diverse generazioni di studiosi erano state attive nella morfologia urbana, non solo in Inghilterra, ma anche in Italia e in Francia, e che molti singoli ricercatori provenienti da una varietà di altri paesi stavano contribuendo al tema. Due individui figurano in primo piano come istigatori seminali del campo: M.R.G. Conzen (1907-2000), un geografo tedesco emigrato in Inghilterra prima della seconda guerra mondiale, prima per studiare e praticare l'urbanistica e poi per insegnare geografia; e Saverio Muratori (1910-73), un architetto italiano e professore universitario prima a Venezia e poi a Roma. Conzen, conosciuto per il suo studio dettagliato di Alnwick (1960), ha dovuto resistere alla rivoluzione quantitativa del dopoguerra in geografia, che ha ampiamente superato la sua ricerca induttiva ed empirica come priva di rigore e potere predittivo. Muratori, d'altra parte, che ha utilizzato le sue auto-definite 'storie operative' di Venezia e Roma (Muratori, 1959, 1963) come base teorica per i suoi studi di progettazione architettonica, ha subito l'isolamento intellettuale (e il disprezzo) dai suoi colleghi modernisti in architettura.

Tuttavia, i punti di forza degli insegnamenti di Conzen e Muratori hanno attirato seguaci che hanno visto l'importanza di catturare ciò che i maestri avevano chiamato il "genius loci" della città e i suoi poteri mnemonici unici come palinsesto culturale. J.W.R. Whitehand (1981) ha assicurato l'eredità di Conzen compilando alcune delle sue opere e indagando lo sviluppo e il significato delle sue idee. Un geografo urbano e storico, Whitehand ha spinto i limiti della morfologia urbana nell'economia urbana, ricercando il rapporto tra la città, i suoi habitat e le dinamiche del settore edile. Nel 1974, ha formato l'Urban Morphology Research Group presso l'Università di Birmingham, che include la ricerca sulle città medievali, oltre a studi sull'espansione e sulle trasformazioni suburbane del XX secolo. Un programma

sostenuto di conferenze e pubblicazioni negli ultimi 40 anni ha reso l'Urban Morphology Research Group un centro di ricerca solido.

In Italia Gianfranco Caniggia (1933-87) ha assunto il ruolo di Muratori che aveva curato il suo studio del 1963 sulla città di Como. Nei suoi insegnamenti e pubblicazioni, Caniggia ha continuato la tradizione muratoriana, che ha chiamato "tipologia procedurale" per il focus sulle tipologie edilizie come radice elementare della forma urbana. Come Muratori, Caniggia ha messo in pratica la sua teoria, rimanendo attivamente coinvolto nell'architettura e nell'edilizia per tutta la vita. La sua ricerca si è estesa a diverse città in Italia e Nord Africa, condotte con colleghi e studenti che continuano l'eredità muratoriana.

Dopo che Conzen e Muratori avevano gettato le basi per le due prime scuole di morfologia urbana, una terza scuola nacque in Francia alla fine degli anni '60, quando gli architetti Philippe Panerai e Jean Castex, insieme al sociologo Jean-Charles DePaule, fondarono la Scuola di Architettura a Versailles come parte della dissoluzione delle Beaux-Arts. Come la scuola italiana, la francese è nata da una reazione contro l'architettura modernista e il suo rifiuto della storia. Tuttavia, all'epoca beneficiava anche del vibrante discorso intellettuale sulla vita urbana che superava l'architettura e coinvolgeva critici così potenti come il sociologo Henri Lefebvre e gli storici dell'architettura Françoise Boudon e André Chastel. Pur essendo già impegnati nella ricerca sull'evoluzione storica dei quartieri parigini, Panerai e Castex si sono letteralmente imbattuti nelle opere di Muratori, allora sconosciute in Francia, che hanno fornito lo stimolo per approfondire ulteriormente le dimensioni teoriche e metodologiche del loro lavoro. Negli anni hanno stabilito contatti con ricercatori non solo in Italia, ma anche in Spagna e America Latina. D'altra parte, le prime pubblicazioni di Castex e Panerai esercitarono una notevole influenza in tutta la comunità architettonica europea. Successivi studi dettagliati della città di Versailles, delle bastide francesi e della città del Cairo, in Egitto, hanno contribuito a preparare una seconda generazione di morfologi in Francia. Nell'ultimo decennio sono stati fondati gruppi di ricerca a Nantes, da Michaël Darin, ea Marsiglia, da

Jean-Lucien Bonillo.

Fino al primo incontro dell'ISUF nel 1994, c'era stato un po' di proselitismo, ma pochi collegamenti e scambi formali tra le tre principali scuole di morfologia urbana - Conzeniani, Muratoriani e francesi. La creazione dell'ISUF è stata determinata da molti contatti personali e individuali circostanze, così come dalla fusione fortuita di due distinte ricerche di respiro internazionale: la diffusione sistematica di pubblicazioni da parte di geografi anglofoni e la crescente popolarità dell'architettura italiana nel mondo.

Il gruppo di Conzen mantenne un profilo coerente negli ambienti geografici britannici e americani, beneficiando a livello internazionale della partecipazione attiva del figlio di Conzen, M.P. Conzen, un geografo presso l'Università di Chicago. Il gruppo di Birmingham aveva anche stabilito collegamenti con ricercatori in Irlanda, Germania, Polonia, Spagna e Austria. La tradizione dello *Stadtlandschaft* che era stata forte nella geografia dell'Europa centrale negli anni tra le due guerre, inclusa nell'Università di Berlino dove Conzen era stato uno studente, continuò ad avere i suoi seguaci, ma negli anni '80 il loro numero si ridusse notevolmente, lasciando relativamente pochi studiosi, come Elisabeth Lichtenberger e Dietrich Denecke, attivi nel campo. Il gruppo di Birmingham ha anche sviluppato legami con diversi gruppi di pianificatori britannici, principalmente nell'area della conservazione urbana, un interesse direttamente correlato alle idee di Conzen sulla gestione del paesaggio urbano. Al contrario, i contatti con gli architetti sono emersi lentamente e si sono consolidati, ironia della sorte, quando gli architetti britannici hanno familiarizzato con la scuola muratoriana a metà degli anni '80.

La diffusione delle idee muratoriane seguì all'aumento generale della popolarità dell'architettura italiana nel mondo, in particolare con la traduzione in inglese delle opere di Aldo Rossi negli anni '80. Sebbene Rossi scelse di tacere sulla considerevole influenza di Muratori sul suo primo sviluppo professionale, promosse con successo un ritorno alle tipologie edilizie "tradizionali", accendendo così un rinnovato interesse per la città storica e promuovendone l'importanza nell'architettura. Architetti

britannici, americani e francesi hanno tutti ascoltato il messaggio di Rossi e di un altro architetto italiano, Carlo Aymonino, il cui studio della città di Padova e altri scritti su ciò che ha definito “tipomorfologia” hanno stimolato un ulteriore interesse per il design della città. Per inciso, sia Rossi che Aymonino hanno successivamente rifiutato la morfologia urbana, che hanno visto come la promozione di soluzioni obsolete ai problemi urbani odierni e impotenti nel risolvere i problemi dell’architettura moderna.

In retrospettiva, tuttavia, il contributo italiano più determinante nel collegare le tre principali scuole di morfologia urbana, è stato il programma di riabilitazione del centro storico di Bologna, di cui Caniggia è stato consulente. La rapida diffusione di questo progetto, la sua ricca portata e il successo dell’attuazione, hanno contribuito a creare contatti tra morfologi in diverse parti del mondo.

Questo è stato il contesto in cui Caniggia è stato invitato dall’architetto Ivor Samuels all’inizio degli anni ‘80 a visitare il Politecnico di Oxford. Sebbene Caniggia non avesse incontrato i geografi di Birmingham all’epoca, Samuels aveva già iniziato a collaborare con i suoi connazionali. Negli ultimi anni della sua vita, Caniggia ha intrapreso un ampio programma di sensibilizzazione. Ha trascorso tre mesi all’Università di Washington, Seattle, nel 1986, ha inoltre visitato il Politecnico Federale di Zurigo, Svizzera, per presentare il lavoro suo e di Maffei su Firenze.

Come accennato in precedenza, la scuola di Versailles mantenne contatti in tutto il mondo latino e arabo. Alla fine degli anni ‘70, il loro lavoro era stato tradotto in diverse lingue europee e circolava negli Stati Uniti per una possibile pubblicazione in inglese - questo tentativo fallì. La sensibilizzazione internazionale dei francesi sulla morfologia urbana è stata formalizzata per la prima volta nel 1986 dal prestigioso Institut d’Urbanisme dell’Università di Parigi. L’Istituto parigino ha organizzato un simposio sulla morfologia urbana per affrontare la questione dei fallimenti del modernismo nel design della nuova città. L’elenco degli invitati includeva molti noti studiosi, urbanisti e architetti provenienti dall’Europa e dal Nord America. Tuttavia

né i membri della Scuola di Versailles, né alcuno degli stretti collaboratori delle scuole di Birmingham e Muratoriani hanno partecipato al simposio, ad eccezione di Ivor Samuels, del Politecnico di Oxford, e Albert Levy, che allora insegnava a Ginevra, in Svizzera. Poco dopo il simposio, tuttavia, sono stati creati legami nella regione parigina tra la Scuola di Versailles e l’Institut d’Urbanisme.

Castex, che aveva trascorso del tempo a New York alla fine degli anni ‘60, contribuì ulteriormente a sviluppare legami con il Nord America tornando nel 1988 come professore in visita presso l’Università dell’Oregon. In quell’occasione tenne anche una conferenza all’Università di Washington a Seattle.

Un ulteriore coinvolgimento nel mondo anglofono è stato facilitato dalla pubblicazione del gruppo di Birmingham dell’Urban Morphology Newsletter dal 1987 in poi. Nel 1990, il gruppo ha ospitato una conferenza internazionale e ha curato un libro i cui contributi includevano diversi nordamericani ed europei “continentali”. Infine, dalla fine degli anni ‘80 si sono sviluppati contatti individuali tra ricercatori nordamericani, asiatici e australiani.

È interessante notare che la centralità geografica e la neutralità, non il caso, hanno chiesto che i primi tre incontri dell’ISUF si svolgessero in Svizzera. Accademici e ricercatori svizzeri avevano naturalmente sviluppato legami sia con la scuola di morfologia italiana che con quella francese. Léopolde Veuve, Bruno Marchand e Sylvain Malfroy si sono offerti di ospitare incontri per tre anni consecutivi presso la Scuola Politecnica Federale di Losanna, culminati con la conferma dell’ISUF come organizzazione, l’annuncio di una prima conferenza aperta a Birmingham nel 1997.

## Morfologia urbana

Una città può essere considerata unitaria nella sua concezione, ma infinitamente plurale nelle sue manifestazioni fenomeniche. Storie e identità specifiche sono il risultato di “letture” del territorio fornite da diverse civiltà nel tempo. Tracce di tali storie e identità, tuttavia, possono essere recuperate e interpretate e offrire una nuova “lettura”. Questi “segni” sono, infatti, i substrati latenti di ogni esperienza urbana. Ci raccontano delle società che li hanno tracciati, della loro cultura insediativa e del loro territorio. Tracce, sì, ma cariche di valore semantico, e quindi un veicolo interessante per la conoscenza. Interessanti perché in fondo non hanno vincoli formali ma anzi puntano alla sostanza “strutturale” della città e dei suoi abitanti. La morfologia è la disciplina che si occupa dell’interpretazione di queste tracce. In particolare, si basa sull’idea che la città sia una struttura fatta di parti correlate, modificate nel corso della storia secondo leggi riconoscibili; pertanto, può essere studiato scientificamente. La morfologia si concentra così sulla logica che guida il processo di trasformazione urbana, alla ricerca di “invariabili comportamentali” reiterate nel tempo e nello spazio, su cui ricostruire la struttura latente che funge da supporto sottostante ai fenomeni urbani nel loro dispiegarsi<sup>5</sup> (Maretto 2012). Una struttura priva di vincoli formali, incentrata sulla logica di formazione e trasformazione della città piuttosto che sulla sua “storiografia”, veramente attenta alla sostanza “strutturale” dei tessuti urbani, che corrisponde ai tessuti sociali, economici, civici: una morfologia struttura. Ma la morfologia urbana coinvolge tutte le scale fisiche dell’abitare, dall’architettura al territorio, ed è forse qui che risiede il suo più grande interesse: la capacità di rilevare un sistema aperto di segni strutturali per leggere dinamicamente tutte le scale caratterizzanti di un organismo urbano.

Infine, una struttura morfologica è necessariamente una struttura multidisciplinare. In fondo la città è multiscalare e multidisciplinare, quindi dovrebbe esserlo anche la morfologia urbana, come espressione diretta dei suoi tessuti. Per la sua natura scientifica di base, infatti, la morfologia è aperta

<sup>5</sup> Maretto, M. Saverio Muratori. *A legacy in urban design*, Franco Angeli, Roma-Milano, 2012

all’integrazione delle molteplici discipline che si occupano a vario titolo dei fenomeni urbani; anzi è il punto di riferimento per la loro indispensabile struttura fisica. Questo è il motivo per cui consideriamo la morfologia di grande interesse in tutte le questioni relative ai temi della sostenibilità in generale e della progettazione urbana sostenibile in particolare.

## Morfologia e sostenibilità

Ad oggi, l’architettura sostenibile è stata vista esclusivamente attraverso le lenti della tecnologia e della performance energetica, rimanendo ai margini della cultura architettonica. Eppure, poiché per una parte consistente della popolazione terrestre le tecnologie della terra cruda, del legno e della pietra rappresentano ancora non solo il presente, ma molto probabilmente il futuro, non è realistico parlare di sofisticati sistemi ad alta tecnologia per il controllo ambientale; tali sistemi in alcune aree del globo sono economicamente proibitivi e culturalmente inaccettabili, quindi inutili. Al contrario, le antiche tradizioni costruttive erano (e sono) fortemente legate al clima e ai materiali locali; erano completamente “sostenibili” perché la sostenibilità era l’unico modo possibile per sopravvivere. Queste culture edilizie, queste architetture, erano prima di tutto in grado di soddisfare le esigenze sociali e culturali derivanti da una particolare civiltà. Erano la manifestazione concreta di quelle società, la loro traduzione in edificazione, la loro fenomenale testimonianza sul territorio. Società legate alla propria terra, al clima e ai materiali locali, ma aperte anche al confronto e all’innovazione, perché l’innovazione porta al progresso, e progresso spesso significa sopravvivenza. Questo ci porta a considerare un aspetto importante della sostenibilità: l’autenticità. Autentico, infatti, significa letteralmente fatto da “chi fa le cose da solo”, quindi realizzato secondo procedure e logiche consapevoli. Una struttura è quindi “autentica” quando è “riconosciuta” dalla società che l’ha introdotta; quando la cultura di quella società è in grado di comprenderla e farla propria; quando la tecnologia di quella cultura è in grado di riprodurla e, se necessario, svilupparla<sup>6</sup> (Maretto 2014). Perché la morfologia urbana? Perché un’analisi

<sup>6</sup> Maretto, M. “Sustainable urbanism: the role of urban morphology”, *Urban Morphology* 18(2), 69-70. Roma, 2014

morfologica dei tessuti urbani permette di comprendere la logica delle sue trasformazioni, della sua sostanza strutturale, in altre parole ci permette di progettare, con consapevolezza, un intervento all'interno del suo processo di modificazione. La morfologia può quindi essere uno strumento prezioso che collega gli aspetti tecnologici tipici delle strategie sostenibili con i diversi aspetti culturali, sociali, civici e formali del design urbano e dell'architettura, secondo un'idea globale e complessa di sostenibilità, che può essere pienamente realizzata solo attraverso un rinnovamento della consapevolezza civica, un diverso utilizzo delle risorse, un diverso modello di insediamento sul territorio. Tuttavia, la rivoluzione dell'informazione sta già trasformando radicalmente le fondamenta stesse della "città fossile", aumentando esponenzialmente le opportunità di scambio nella nuova società globale; da un lato, il raggio di movimento quotidiano è stato progressivamente ridotto, dall'altro si intersecherà un macroubanismo "virtuale" con un microubanesimo "attuale", fisico e concreto, determinando la forma del nuovo ambiente urbano. All'interno del binomio macro e microubanistica, la morfologia urbana identifica un'interessante scala socio-edilizia che può fungere da strategia di base per l'urbanistica sostenibile nel XXI secolo. Una strategia che prevede, da un lato, una sequenza scalare di forme fisiche legate all'aggregazione e all'organizzazione spaziale (dalle case fino ai quartieri); dall'altro, una sequenza complementare di forme legate all'associazione e all'organizzazione civile (dalle famiglie alle comunità urbane). Sequenze che trovano nel concetto di "costruzione sociale di vicinato" il minimo comune denominatore di sostenibilità: l'unità sostenibile, su cui basare strategie urbane di controllo ambientale su scala più ampia. La morfologia diventa così il plug-in necessario per registrare tutte le diverse "reti" che caratterizzano la città contemporanea - dai dispositivi informatici e 'smart' ai sistemi energetici e ambientali - al fine di tradurle in pratiche edilizie per la città fisica, cioè tradurli in "tessuti" su cui si baserà la pianificazione di città sostenibili. La città, quindi, non è una "macchina di regolamento a emissioni zero"<sup>7</sup> (Maretto, 2012). Al contrario, una città è

<sup>7</sup> Maretto, M. *Ecocities. Il progetto urbano tra morfologia e sostenibilità*, Franco Angeli, Roma-Milano, 2012

espressione di tessuti sociali, economici e culturali complessi e stratificati. La loro costante interazione, la loro innovazione e trasformazione nel tempo, è ciò che determina, in larga misura, il successo o il fallimento di una realtà urbana.

### Concetti chiave

La morfologia urbana intesa come incontro di ricercatori di diverse aree linguistiche e discipline si fonda su un terreno comune. In primo luogo, vi è accordo sul fatto che la città o il paese possa essere "letto" e analizzato tramite il suo materiale fisico. Inoltre, è ampiamente riconosciuto che, al suo livello più elementare, l'analisi morfologica si basa su tre principi.

1. La forma urbana è definita da tre elementi fisici fondamentali: edifici e relativi spazi aperti, lotti e strade.
2. La forma urbana può essere compresa a diversi livelli di risoluzione. Di solito se ne riconoscono quattro, corrispondenti all'edificio / lotto, alla strada / isolato, alla città e alla regione.
3. La forma urbana può essere compresa storicamente poiché gli elementi che la compongono subiscono continue trasformazioni e sostituzioni.

Così la forma, la risoluzione e il tempo costituiscono le tre componenti fondamentali della ricerca morfologica urbana. Questi sono presenti in tutti gli studi, sia di geografi che di architetti. La cellula più piccola della città è riconosciuta come la combinazione di due elementi: il singolo appezzamento di terreno, insieme al suo edificio o ai suoi edifici e agli spazi aperti. Le caratteristiche della cella definiscono la forma e la densità della forma urbana, nonché il suo effettivo e potenziale utilizzo nel tempo. Gli studi dimostrano che gli attributi della cellula e dei suoi elementi riflettono non solo un periodo di tempo della storia, ma le condizioni socio-economiche presenti al momento dello sviluppo del territorio e della costruzione. Nel tempo, questi elementi vengono utilizzati in modo diverso - ad esempio, da classi sociali diverse - trasformati fisicamente, eliminati o sostituiti da nuove forme. La velocità di cambiamento nella funzione o nella forma delle celle varia da città a città, ma generalmente si inserisce anche in cicli legati all'economia e cultura. I cicli di costruzione e trasformazione sono processi

importanti da esplorare ai fini della pianificazione urbana e dello sviluppo immobiliare, ma sono raramente studiati nelle città contemporanee.

Gli studi si concentrano anche su ciò che Conzen chiama “unità di piano” e sul tessuto. Le unità di progetto o tessuti sono gruppi di edifici, spazi aperti, lotti e strade, che formano un insieme coeso o perché sono stati tutti costruiti nello stesso momento o all’interno degli stessi vincoli, o perché hanno subito un processo comune di trasformazione.

Inoltre, mentre tutte le analisi morfologiche sono condotte ai fini della costruzione della teoria, esistono diversi scopi distinti tra le tradizioni morfologiche urbane che producono diversi tipi di teorie. Ciascuna delle tre scuole ha avuto intenzioni diverse nei loro sforzi di costruzione della teoria e sono:

1. Lo studio della forma urbana a fini descrittivi ed esplicativi, con l’obiettivo di sviluppare una teoria della costruzione della città (*théorie de l’édification de la ville*). Tali studi riguardano come vengono costruite le città e perché. Questo è lo scopo principale dei geografi e della Birmingham School in particolare. Anche i sociologi della scuola francese hanno in mente questo scopo quando svolgono studi morfologici.

2. Lo studio della forma urbana a fini prescrittivi, con l’obiettivo di sviluppare una teoria del progetto urbano. Tali studi si concentrano su come dovrebbero essere costruite le città. Questo è l’obiettivo primario della Scuola Italiana che ha dato a questo scopo una direzione speciale, vale a dire lo sviluppo di una teoria della progettazione edilizia basata sulle tradizioni storiche della città. Alcuni ricercatori francesi hanno avuto le stesse intenzioni nelle loro analisi morfologiche, considerando lo scopo del loro lavoro come quello di sviluppare una *théorie du projet basée sur les tradition d’édification de la ville* (teoria del progetto basata sulle tradizioni di costruzione della città).

3. Lo studio della forma urbana per valutare l’impatto delle teorie progettuali del passato sulla costruzione della città. Questo è nel regno della critica del design, che fa la sofisticata distinzione tra la teoria del design “come idea” e la teoria del design “come praticato”. Tali studi valutano le differenze o le somiglianze tra le direttive dichiarate su ciò che dovrebbe essere costruito

(teorie normative) e ciò che è stato effettivamente costruito. La scuola francese ha sostenuto questo uso dell’analisi morfologica, rintracciando con successo le radici del modernismo nella progettazione urbana fino al XVIII secolo. Tuttavia, rimane un esercizio mentale difficile per molti designer e progettisti, che tendono a non perdere tempo a valutare l’impatto delle loro azioni sulla vita a lungo termine delle città.

Come anticipato precedentemente tutti gli organismi urbani possono essere visti fondamentalmente come insediamenti antropici sul territorio; originariamente, insediamenti su terreni naturali, trasformati in terreni fertili per intervento dell’uomo. Eppure gli insediamenti, a partire dalla scelta dell’ubicazione, richiedono una certa esperienza dell’ambiente di cui diventano parte; richiedono una conoscenza almeno minima del territorio, delle sue risorse e delle potenzialità produttive. Conoscenze inizialmente acquisite attraverso “letture”, effettuate da popolazioni nomadi durante la caccia e la raccolta, e che sono diventate nel tempo parte integrante di ogni cultura urbana. Se l’idea di stabilirsi in un certo luogo presuppone già l’intenzione di utilizzare il terreno, tale intenzione non può che implicare un piano di organizzazione del territorio, può solo prevedere un rudimentale sistema di divisione fondiaria, una rete di proprietà fondiaria, per quanto basilare potrebbe essere. L’impostazione, la bonifica, la “colonizzazione”, da parte di un insediamento, del suo territorio di riferimento segue inizialmente gli stessi criteri dei suoi modelli di sussistenza, attraverso i quali acquisisce il pieno possesso della morfologia del terreno naturale, individuando così la logica della sua formazione e definendone la struttura primaria. Una struttura che è alla base di ogni successiva organizzazione territoriale e sociale. Eppure questa struttura, anche negli insediamenti rurali delle civiltà sedentarie più primitive, è sempre espressione di una struttura sociale simile, seppur elementare, caratterizzata da tutte quelle polarità e gerarchie di spazi comuni che identificano una comunità. Una comunità che quindi tende a “raccolgere e identificare”, ad aggregarsi nei luoghi pubblici. Quest’ultima si moltiplicherà gradualmente, si differenzierà, sarà organizzata per gerarchia man mano che la società si espande, diventa più ricca e sviluppa una

complessa struttura civica, accuratamente rispecchiata nel suo sistema di polarizzazioni, percorsi e tessuti. Dalla comparsa dei primi insediamenti primitivi permanenti, emergono tre concetti chiave che caratterizzeranno tutti gli insediamenti umani fino al XX secolo: il concetto di polarità, il concetto di percorso, il concetto di tessuto. Questi sono i tre elementi fondanti, si potrebbe dire, della disciplina della morfologia urbana; stiamo cominciando a delineare la logica strutturale di fondo su cui, nel corso dei millenni, sono state costruite le città.

### Polarità

“Una città è un sistema in cui tutta la vita, compresa la vita quotidiana, rivela una tendenza a polarizzarsi, a dispiegarsi in termini di aggregati sociali pubblici o privati. Più forte è la polarizzazione e più stretto è l’interscambio tra la sfera pubblica e quella privata, e più “urbana” è la vita di un aggregato urbano dal punto di vista sociologico”<sup>8</sup> (Bahrtdt, 1966, p. 180). Non è un caso che attraverso la storia una vasta iconografia urbana presenti la città come un oggetto ben racchiuso da mura, impreziosito da torri e cupole all’interno e nettamente contrapposto al “fuori”, dove il terreno era sottosviluppato sebbene spesso coltivato con cura. Tale visione tendeva generalmente a discernere l’essenza del luogo, fissandone le particolarità in una immagine caratteristica, un’immagine di notevole qualità pittorica. La scelta del punto di osservazione è stata quindi di fondamentale importanza, così come la selezione degli elementi che sono stati la chiave di volta del complesso sistema sociale, economico e culturale di cui la città era una manifestazione: un’immagine unica e riconoscibile incorporata nella memoria. Torri, mura, campanili, cupole, minareti e così via, si distinguono dalle polarità urbane come elementi riconoscibili e identificabili che affermano la loro presenza e il loro ruolo all’interno del tessuto sociale e architettonico di una città. Il loro compito è quello di coordinare il tessuto urbano, il loro ruolo è quello di identificare le diverse comunità urbane al fine di garantire a tutti i cittadini il senso di appartenenza ad un’unica individualità civica. Storicamente, il loro compito è enfatizzare la presenza della città sul territorio “unificando nel separare” città e campagna,

<sup>8</sup> Bahrtdt, H. P. *Lineamenti di sociologia della città*, Marsilio, Padova, 1966

come si è visto attraverso l’intera storia dell’iconografia urbana. Pertanto, potremmo dire che un edificio, di per sé, non dovrebbe “risaltare” a meno che non rappresenti una polarità sociale; viceversa, si dovrebbe distinguere una polarizzazione dell’ambiente dal contesto edilizio complessivo, secondo la reciproca interdipendenza che lega il tessuto urbano ai suoi elementi primari. Pertanto, le polarità possono avere un effetto centralizzante o delimitante su un corpo urbano. In particolare, gli edifici più rappresentativi, dal punto di vista sociale e civico, erano generalmente situati nel cuore della città o di specifici quartieri (la chiesa cattedrale, la parrocchia, il palazzo vescovile o del signore, Mercato, Borsa ecc.). Al contrario, edifici di natura specialistica (cinta muraria, lazzaretti, monasteri, caserme militari, ecc.), Per le loro maggiori dimensioni e per la loro funzione all’interno del tessuto civico, erano solitamente posti ai margini della città, occupando le cinture periferiche urbane, particolarmente importanti perché delimitavano il confine urbano e i luoghi di scambio con il territorio. Pertanto, a seconda della sua collocazione all’interno del tessuto urbano, ogni edificio e ogni spazio pubblico acquisiscono un’identità e misurano l’estensione del proprio ruolo urbano, un ruolo in continua evoluzione, trasformato nel tempo dalla dialettica del cambiamento all’interno del contesto edilizio e sociale.<sup>9</sup> Pertanto, quanto più una civitas è ricca e varia, tanto più chiari e evidenti devono essere i simboli, che consentono ai cittadini di riunirsi e trovare la loro identità nell’urbs. Tuttavia, nelle città di piccole dimensioni è chiaramente percepibile il rapporto tra tessuto e temi collettivi, poiché tali temi hanno una visibilità e una presenza sostanziale, che confermano e consolidano l’immagine dell’urbs come sistema unitario; nelle città di maggiori dimensioni, al contrario, la percezione della relazione è indubbiamente più difficile. Il valore organico della città nel suo insieme sarà quindi affidato ai temi locali incarnati nel suo tessuto (chiese parrocchiali, biblioteche, municipi, musei, ecc.); il loro compito sarà quello di rivelare la loro connessione con il più ampio sistema urbano. Ma in situazioni di elevata policentricità, dove

<sup>9</sup> Molti edifici storici di rilevanza collettiva, di fronte al declino delle funzioni che li hanno generati, hanno mantenuto il loro valore strutturale urbano; questo è il risultato di un “valore disposizionale” (Rossi, 1966) che il tessuto edilizio ha conferito loro nel corso dei secoli, e quindi di una cultura urbana che ne ha sostenuto e nutrito il significato nel tempo

convivono nello stesso quartiere diverse comunità urbane (per ragioni etniche, religiose, culturali, ecc.), Anche la semplice specializzazione non residenziale - solitamente commerciale - di una piazza o di una via può assumere su valore polare locale (se di livello inferiore), anche in assenza di edificio caratteristico. Inoltre, il rapporto tra tessuto e polarità è spesso largamente influenzato dal clima politico generale: in situazioni di potere fortemente centralizzato la tendenza potrebbe essere quella di condensare tutta la vita comunitaria in poli emblematici, cioè in spazi pubblici gerarchizzati a scala urbana; l'esatto contrario può verificarsi in situazioni di forte decentralizzazione. A Londra ad esempio, durante i secoli XVI e XVII, le diverse comunità urbane erano generalmente riunite e identificate da parrocchie, che erano responsabili, tra l'altro, del controllo censuario dei cittadini, agendo quindi come collegamento indispensabile con le maggiori gerarchie urbane sociali. Quindi, due elementi chiave emergono quando si studia il concetto di polarità urbana. La prima è la relazione dinamica che si stabilisce tra le polarità. La stessa struttura portante di un organismo urbano dipende da questo. Ed è grazie alla relazione tra le polarità che le strutture urbane possono effettivamente sopravvivere e cambiare. È sulla base di tale relazione che una città può essere letta secondo i suoi processi formativi di base su larga scala<sup>10</sup>. Il secondo elemento chiave è il rapporto che si sviluppa tra polarità e tessuto urbano. La relazione è reciproca: il tessuto indica i vari potenziali di polarizzazione, ma solo attraverso la costruzione fisica di polarità che il potenziale può materializzare e il tessuto può realizzare. Salvo, naturalmente, che il tessuto garantirà ancora una volta la sopravvivenza delle polarità, sostenendone la funzione nel tempo.<sup>11</sup> Autonomia e complementarità sono alla base della formazione, nel tempo, di un organismo flessibile, dinamico, aperto al cambiamento, ma sempre coerente nel suo processo di sviluppo. Questa organizzazione è la città contemporanea, con le sue trasformazioni improvvise e la sua logica secolare. Una città che è "oggetto della natura e soggetto della cultura; è

<sup>10</sup> Il centro storico di Parma è un esempio calzante. Due polarità radiali, poste alla periferia e distanti tra loro nel tempo, segnano chiaramente le due grandi fasi dell'espansione urbana.

<sup>11</sup> A Parma, ancora una volta, una lettura diacronica di tali rapporti lungo l'asse urbano maggiore (Via Emilia) permette di analizzare, con buona approssimazione, i diversi periodi di espansione da un punto di vista puramente "strutturale". Si noti, in particolare, il rapporto che si instaura tra polarità interne ed esterne e la formazione di nuovi tessuti edilizi.

individuale e di gruppo; vissuto e sognato: una cosa umana per eccellenza" (Levi-Strauss 1968).

### Strade e percorsi

I percorsi sono uno strumento che ci permette, forse più di ogni altro, di comprendere e interpretare il processo di antropizzazione di un territorio nei suoi aspetti strutturali. Aspetti che sono in grado di creare una sintesi delle molte dimensioni di una società in un dato luogo e in un dato momento, al fine di cogliere gli elementi di continuità e discontinuità nella sua relazione con le società preesistenti e successive, e infine comprenderne la morfologia insediativa. Più un contesto è antropizzato, più la logica della formazione del percorso è precisa e concisa, diventando alla fine riconoscibile e valutabile all'interno dei tessuti urbani. In generale, è possibile distinguere tra sistemi pianificati e sistemi spontanei. Ci concentreremo soprattutto su quest'ultimo. Infatti, nell'analizzare le logiche sottostanti alla formazione dei tessuti urbani nel tempo, occorre tenere in considerazione soprattutto gli aspetti "informali" e quotidiani, in quanto rivestono un ruolo chiave in tutte le trasformazioni della vitalità di una società urbana; quindi, comprendere tali aspetti e sapere quale direzione dare loro, ove possibile, può segnare la differenza tra il successo o il fallimento di un progetto di rigenerazione urbana. Complessivamente, possiamo identificare alcune tipologie di percorso 'base' che generalmente si trovano in tutti i tessuti edilizi spontanei, dai borghi medievali alle città informali contemporanee. I percorsi fanno parte della logica stessa dell'insediamento e quindi costituiscono una struttura di base adeguata per leggere e progettare consapevolmente le trasformazioni urbane. Pertanto, dati due punti nodali (urbani o territoriali), il percorso che li collega nel modo più diretto possibile sarà definito percorso a matrice. Di regola, è formato indipendentemente dalla costruzione sui suoi margini, tuttavia è probabile che presto si verifichi una qualche forma di utilizzo dei suoi margini, se non in termini di costruzione, certamente in termini di produzione. E più tardi, quando l'edificio si sviluppa, dovrebbe essere visto non tanto come il primo esempio di utilizzo dei margini del percorso, ma

come il risultato di trasformazioni nella trama dei terreni agricoli; il nuovo edificio si pone quindi a testimonianza dell'effettivo mutamento del tessuto fondiario. Un percorso matrice, infatti, pur avendo lo scopo di assicurare un collegamento rapido e possibilmente diretto da una polarità all'altra, è profondamente connesso e influenzato dalla morfologia del tessuto in cui si inserisce; spesso assume un netto profilo curvilineo, per realizzare la necessaria mediazione tra le condizioni geomorfologiche del contesto e la continuità rettilinea di un percorso. Di conseguenza, qualsiasi attività edilizia che successivamente interesserà i margini di un percorso matrice medierà la selezione di lotti ortogonali di forma quadrangolare, al fine di seguire la traiettoria del percorso. Questo normalmente determinerà una fascia pertinente relativamente continua, essenzialmente parallela al contorno del percorso, la cui profondità dipenderà dalle variazioni diacroniche, in un dato momento, nel tipo di lotto (tipo di edificio) determinandone la forma.<sup>12</sup> Tuttavia, almeno all'inizio, costruire lungo un percorso lineare tende ad avere un'estensione longitudinale limitata. Per sviluppare la socialità urbana è infatti necessario, come si è già detto, avere spazi collettivi dove la civitas possa raccogliersi e condividere un riconoscimento identitario comune: intorno a questi punti nodali sarà quindi imperniata la costruzione. Eppure quando la distanza lineare da questi punti nodali diventa notevolmente maggiore della profondità delle aree poste a ridosso della fascia di pertinenza, allora compaiono percorsi edilizi, così chiamati perché concepiti fin dall'inizio come percorsi programmati per costruire, suscettibili di formare un tessuto. Si svilupperanno tipicamente ortogonalmente al percorso della matrice su cui insistono, con le rispettive strisce pertinenti posizionate sul bordo della striscia pertinente del percorso principale. La necessità di un utilizzo ottimale del nuovo tessuto edilizio comporterà, tuttavia, una preferenza per il posizionamento parallelo dei nuovi percorsi edilizi, piuttosto che per l'ortogonalità al percorso della matrice; le variazioni di quest'ultimo non determineranno necessariamente

<sup>12</sup> Una fascia di pertinenza che risulterà asimmetrica, cioè su un solo lato del percorso, in presenza di una forte dissimmetria morfologica dei suoi due margini, come nel caso di un percorso fiancheggiando un corso d'acqua o il mare, o un ripido pendio.

alcun mutamento nel profilo del tessuto urbano. In particolare, se il percorso della matrice, flettendo, dovesse portare ad un cambio di direzione costruttiva (ortogonale), si andrà a formare un punto di flesso in corrispondenza del confine della fascia di pertinenza 'principale', sul quale verrà tracciato il nuovo percorso. Infine, i percorsi degli edifici tenderanno ad essere il più rettilinei possibile, in modo da consentire la disposizione ortogonale dei lotti edificabili. La distanza media tra un percorso edilizio e l'altro, all'interno dello stesso tessuto, corrisponderà ovviamente al doppio della dimensione della fascia di pertinenza; in embrione verrà codificata la dimensione futura di un "blocco" urbano. Ancora una volta, però, la costruzione di un tracciato non prosegue indefinitamente: oltre una certa distanza si tenderà a formare un sistema di percorsi di collegamento (tra percorsi edilizi). In particolare, quando si forma un percorso a margine di un edificio, tenderà a sviluppare un'unica fascia di pertinenza, sul lato opposto del confine laterale di case precedentemente costruite; quando, al contrario, un edificio seriale, avrà già superato la distanza lineare massima (da una nodalità) per il buon funzionamento di un sistema edilizio, il percorso può essere formato demolendo due case contrapposte, rinunciando alla striscia pertinente. Il percorso non sarà più necessariamente rettilineo e continuo, ma potrebbe essere frammentato tra un percorso edilizio e l'altro. A questo punto è finalmente emerso il concetto di blocco urbano. Prima degli elementi costitutivi dei secoli XIX e XX, e spesso anche allora, le strisce di pertinenza di ciascun percorso mostravano certamente un rapporto più coeso tra loro, rispetto al 'blocco in corso': le strade erano sempre i luoghi privilegiati dell'unità di vicinato, e anche quei magnifici cortili comuni, che hanno dato un contributo così importante alla storia delle città europee all'inizio del XX secolo, raramente raggiungeranno un tale significato urbano e civico. Termini come borgo e contrada indicano come il modulo per la formazione dei tessuti urbani sia il percorso dell'edificio piuttosto che l'isolato. Ciò che distingue i concetti di "strada" e, più genericamente, di "percorso" è proprio il fatto che l'edilizia, seppur diversificata, avviene lungo i margini, il che trasforma una strada in un "percorso urbano" in tutte le sue possibili

manifestazioni.<sup>13</sup> La città, invece, è un organismo dinamico che, attraverso la continua trasformazione delle sue strutture urbane, acquisisce la capacità di evolversi e durare nel tempo. È quindi necessario introdurre una quarta e ultima tipologia di percorso: il percorso di ristrutturazione. Questo è il tipico percorso che si sovrappone a un tessuto precedente quando si ritiene necessario creare un collegamento diretto tra preesistenti e nuove polarità. Per sua natura tende ad esibire diverse tipologie edilizie, più recenti e più specializzate, e proprio il suo tratto stradale, poiché dipende da una “tipologia” più aggiornata, tenderà ad ampliarsi e differenziarsi. Infine, sarà probabile che correrà in diagonale rispetto all’ambiente costruito, formando, di conseguenza, lotti di forma trapezoidale. Un percorso di ristrutturazione è quindi spesso il luogo privilegiato per la costruzione di edifici specializzati. Ciò è vero per due ragioni: primo, la tendenza è quella di compensare, attraverso edifici che producono maggiori entrate, il surplus ottenuto dalla ristrutturazione; in secondo luogo, tali edifici specializzati generalmente prediligono blocchi più piccoli, come quelli inevitabilmente generati dalla ristrutturazione di tessuti preesistenti, al fine di occuparli completamente. La città progettata, al contrario, può essere considerata da un punto di vista morfologico come una componente speciale della città informale. Ciò significa che, ad eccezione dei progetti urbani di natura apertamente ideologica o utopica, la costruzione dei suoi tessuti è significativamente, se non totalmente, spontanea, dove spontaneo non significa necessariamente caotico, casuale, disordinato. Al contrario, il livello di regolazione dipende dal grado di sviluppo civico della costruzione della società progettuale: sistemi particolarmente avanzati sviluppano tessuti spontanei sufficientemente ordinati; l’elemento di ordinamento non è tanto dovuto a regolamenti edilizi, più o meno sistematici, ma piuttosto si basa sulla continuità con un *modus operandi* in uso da secoli, che porta all’adozione di tipologie edilizie ben sviluppate ed efficienti, diretta espressione del grado di maturità civica della società. Ciò è vero, in un secondo momento, quando la pianificazione urbana

<sup>13</sup> In molte città - come rimarca G. Caniggia - il termine *via* è stato a lungo utilizzato per i percorsi esterni, soprannominato *borgo* quando si trasforma in un percorso a matrice edilizia e *contrada* (quartiere) quando diventa un collegamento interno tra due strade; i termini indicano sempre sia il percorso che i suoi edifici.

non avverrà attraverso una rete di percorsi di ristrutturazione, come nel caso del piano haussmanniano per Parigi. Ecco perché si distinguono solo due sistemi di griglia, “equivalenti” o “gerarchici”, all’interno dei quali si possono costruire tessuti edilizi. Non è la forma della griglia, infatti, che conta, ma il suo significato “strutturale” all’interno della città. Pertanto, una struttura dinamica e vitale è al centro della trasformazione urbana nelle città spontanee.

### Tessuti

Una città è un organismo fatto di “tessuti”. Tessuti sociali, economici, culturali e ambientali, reti energetiche e informative: il funzionamento stesso di una struttura urbana dipende dalla loro interazione. Più tali tessuti sono interconnessi ed efficienti, più l’organismo sarà dinamico, versatile e capace di soddisfare le richieste e le aspirazioni dei suoi cittadini. Mentre è inutile e forse impossibile cercare di capire la forma di tali tessuti, è possibile e necessario capire la logica delle loro relazioni. Le modalità di interazione tra i tessuti esprimono infatti come i cittadini abitano la loro città, esprimono come i cittadini trasformano la città attraverso le loro azioni quotidiane. Comprendere tale logica o, meglio ancora, comprendere le basi logiche di tali relazioni e discernere il loro ruolo nella definizione dei tessuti urbani può essere notevolmente interessante e utile. Se la distinzione tra polarità interna ed esterna è cruciale per definire una città come organismo, le ragioni del processo di formazione delle sue strutture edilizie, dei suoi tessuti, risiedono all’interno della dialettica “nodalità” - “antinodalità”, dove la nodalità non necessariamente coincide con il centro, e l’antinodalità non corrisponde necessariamente, in senso stretto, alla periferia. È una questione di priorità comportamentali di base, e quindi di gerarchie derivate da tali priorità. Occorre fare una distinzione fondamentale tra i due concetti di “nodo” e “polo”: “per nodo si intende un qualsiasi punto singolare su un continuum”<sup>14</sup> (G. Caniggia, 1979). Se assumiamo che un continuum sia un percorso generico, un nodo sarà la sua intersezione con altri percorsi. Se i percorsi in questione sono percorsi urbani, la loro muratura

<sup>14</sup> Caniggia, G., Maffei G. L. *Composizione architettonica e tipologia edilizia. Lettura dell’edilizia di base*, Marsilio, Venezia, 1979

omogenea darà il continuum, e il “nodo” sarà enfatizzato dalle caratteristiche sempre più specializzate dell’edificio (o degli edifici) costruiti nel punto di intersezione. Inoltre, se assumiamo un intero tessuto edilizio come un “continuum”, i “nodi” saranno individuati dalla localizzazione di tali edifici “specializzati”, costruiti in corrispondenza di un numero uguale di “nodalità”, al fine di organizzare e collegare loro al tessuto urbano più ampio. Da qui, per estensione, il concetto di “polo”, sublimazione del termine “nodo”: quando convergono un numero maggiore di nodalità, il luogo assume una maggiore rilevanza urbana e diventa una “polarità”. Nodalità e antinodalità possono quindi essere “puntuali” ma anche “lineari”. Quando, ad esempio, le nodalità puntuali tendono a concentrarsi lungo uno stesso percorso, allora assumono il ruolo di “nodalità lineare”.<sup>15</sup> Questo stato di nodalità sarà accompagnato da una maggiore specializzazione del tessuto, che diminuirà regolarmente all’aumentare della distanza dalla nodalità, raggiungendo infine la condizione opposta di “antinodalità”. Quest’ultimo coinciderà con un’assenza di specializzazione e il progressivo declino dell’urbanità. La nodalità è il “centro”, l’anti-nodalità è la “periferia”; il primo è l’asse, il secondo è il confine e così via. Inutile dire che tra due centri c’è sempre una periferia, cioè tra due nodi c’è sempre un “anti-nodo”, indipendentemente dalla loro collocazione geometrica all’interno della città: la dialettica nodalità-antinodalità coinvolge tutti i tessuti urbani spontanei, siano essi situati al centro o ai margini dell’organismo urbano. La loro stessa vitalità dipende da tale dialettica, che determina, almeno in parte, la vitalità di un organismo urbano. Un organismo i cui tessuti vengono trasformati dallo sviluppo di un articolato sistema di gerarchie (assi-confini, nodi-antinodi, centro-periferia). La complessità del sistema rispecchierà quella

<sup>15</sup> Pertanto la “via principale” di un insediamento assume pienamente il suo ruolo urbano, e di conseguenza il suo ruolo di nodalità “lineare”, solo quando un numero di polarità significative sono collocate lungo la sua lunghezza. E dopotutto, la disposizione stradale medievale a forma di croce diventava un’apprezzabile “figura”, capace di imporsi visivamente sul tessuto, solo quando almeno uno dei suoi assi veniva tematizzato (tramite polarità), oppure entrambi gli assi diventavano il filo conduttore che correva attraverso una serie di temi collettivi, che trovano piena espressione proprio nella forma a croce. Lo stesso si può dire per un altro grande tema urbano, quelle “strade monumentali”, o quartieri di edificazione aristocratica, che, a partire dal Cinquecento, caratterizzano molte città europee. Se guardiamo ad esempio a Parigi, agli esempi di Rue de Francs-Bourgeois e Rue de Rivoli, notiamo che la presenza di una linea di grandiosi palazzi o comunque di grandiose architetture a scala urbana non è sufficiente a stabilirne Carattere “monumentale”; al contrario, è necessario che la strada faccia parte di un susseguirsi di polarità urbane manifeste.

delle articolazioni storiche e civiche e delle stratificazioni che esprime. In altre parole, quanto più grande è il nucleo urbano, tanto più complessa e strutturata sarà la sua organizzazione gerarchica; viceversa, gli elementi componenti dei nuclei urbani di medie e piccole dimensioni avranno un sistema gerarchico più semplice. Dunque, secoli di lavoro sulle strutture urbane ci portano a costruire tessuti sempre mutevoli, congestionati e rielaborati secondo la logica della necessità; sono, forse, le testimonianze più eclatanti della storia di una città.

#### L’unità immobiliare di quartiere

Esiste un sistema di strutture costruite che ha il compito essenziale di mediare la transizione tra la dimensione sociologica e individuale del cittadino (o della famiglia) e la dimensione pubblica della città. Quanto più complessa è la dimensione pubblica, tanto più importante è il ruolo svolto dalle strutture nel funzionamento di un organismo urbano. Tali strutture, allo stesso tempo fisiche e sociali, sono il risultato di “quartieri di costruzione sociale”, e da secoli sono affidati un ruolo importante nella costruzione della città. Il quartiere, infatti, sebbene rappresenti l’indispensabile collegamento tra famiglie (piccola scala) e comunità (grande scala), è generalmente non istituzionalizzato, ed essenzialmente riconoscibile solo in un contesto edilizio. L’individuazione dell’unità di quartiere è stata, per secoli, lo strumento fondamentale utilizzato per la pianificazione urbanistica ed edilizia. L’esempio storico forse più notevole è quello di Venezia, dove tra il XIV e il XVIII secolo la Repubblica o altre istituzioni pubbliche (scuole, corporazioni di arti e mestieri ecc.), costruirono una serie di note e gradevoli unità di edilizia popolare, generalmente centrate attorno agli spazi di quartiere “intenzionali”: le corti, la cui origine è concettualmente riconducibile all’interpretazione dei romani dell’ambiente lagunare. Ma forse ancora più significativi, oltre alla corte veneziana, sono altri organismi edilizi previsti come la piazza britannica, con i suoi spazi comuni ben racchiusi dai muri delle case (spesso seriali e quindi unitari nella loro immagine “collettiva”), aperti alla città attraverso vie di accesso adeguate e polarizzate al centro da un servizio collettivo: il giardino, il

pozzo comunale a Venezia, ecc. L'edilizia sociale di vicinato è infatti responsabile della creazione di una dimensione collettiva dello spazio che funge da area fondamentale di mediazione tra spazi pubblici urbani e spazi privati pertinenti. Uno spazio semi-pubblico di grande rilevanza per identità, funzionalità e sostenibilità urbana. Soprattutto nelle città policentriche, il passaggio dall'individuo (persona o famiglia) alla civitas è tutt'altro che scontato e spesso richiede una tappa intermedia per l'identificazione collettiva, che è esattamente quello che è il quartiere. Si tratta, per così dire, di un bisogno quotidiano di appartenenza, che non sempre può essere soddisfatto a sufficienza dal quartiere; allo spazio collettivo di vicinato sono quindi affidate attività e funzioni che non possono essere svolte facilmente a casa, e ancor meno in strada. Uno spazio per svolgere tutte quelle attività di co-housing che erano, almeno in una certa misura, implicitamente parte dei sistemi della famiglia allargata e sono diventate ormai indispensabili in una metropoli contemporanea: asili nido, spazi di lavoro, lavanderie, impianti sportivi e altro ancora. Gli edifici sociali di quartiere rappresentano, inoltre, l'unità urbana sostenibile delle città contemporanee. La loro natura, sia collettiva che unitaria, consente infatti l'implementazione di un primo livello strategico di sostenibilità, che ridimensionato ai singoli edifici risulterebbe infatti poco efficace. Raccolta dell'acqua piovana e delle acque grigie, sistemi di riscaldamento centralizzato con produzione di energia pulita, base "di vicinato" e raccolta meticolosa dei rifiuti, sono solo alcune delle esigenze che la costruzione di un'unità di quartiere può soddisfare. Eppure tutte le strade antiche, poiché rappresentano un'identità edilizia acquisita nel tempo, sono essenzialmente quartieri, luoghi in cui avvengono reciproche relazioni, incontri, comunicazioni e scambi in genere, nella misura in cui si riuniscono specifiche attività lavorative, un'eredità che la toponomastica medievale ha tramandato in tutta Europa, fino ai celebri esempi di quartieri aristocratici come Strada Nuova a Genova, o la serie delle "piazze architettoniche" come Place des Vosges a Parigi e, più tardi, le varie Place Royales in Francia, o Plaza Mayor in Spagna e simili. Il valore dell'edilizia sociale di vicinato risiede quindi nella sua posizione intermedia, sia dal

punto di vista sociale che urbano, tra cittadini e civitas, sfera pubblica e privata, diritti collettivi e individuali, tra lo spazio urbano più aperto e permeabile e il più chiuso spazio, focalizzato sulle sue caratteristiche pertinenti. La costruzione di quartiere sociale è in grado di coniugare la pluralità di elementi tipici dei tessuti urbani e la domanda di unità tipica degli spazi abitativi: una sorta di "unità nella pluralità" che riteniamo possa svolgere un ruolo interessante nella progettazione della città sostenibile del XXI secolo.

### Gerarchie

Infine, un concetto percorre le questioni fin qui discusse e le influenza fortemente: il concetto di gerarchia. Gerarchia, in realtà, significa assegnare priorità. Potrebbe essere lungo o di breve durata, ma non è mai statico, al contrario è essenzialmente di natura dinamica. Ogni essere umano, infatti, pensa e agisce in termini di priorità. Questo è il modo in cui comprendiamo la realtà che ci circonda e, cosa più importante, come la trasformiamo attraverso le nostre azioni. Senza assegnare priorità adeguate, il mondo sembrerebbe essere una massa compatta e indecifrabile, una matassa aggrovigliata che non siamo in grado di sbrogliare. Priorità quotidiane e di lungo periodo, priorità pianificate e spontanee, private e collettive: tutte contribuiscono alla definizione di un sistema gerarchico in continua evoluzione. Le gerarchie, quindi, sono i "geo-punti di riferimento" sulla mappa della nostra abitazione, ci forniscono una scala di valori, sia individuali che collettivi, su cui basare la lettura critica di una città; offrono anche riferimenti dinamici su cui basare il progetto di trasformazione della città. Nella morfologia urbana i percorsi sono ciò che condizionano e determinano, più di ogni altro fattore, l'assegnazione delle gerarchie. I percorsi sono i principali veicoli della vita cittadina e lo strumento fondamentale per leggere e trasformare il territorio; rappresentano quindi un'area efficace in cui può avvenire una sintesi tra le priorità civiche di una comunità e dei suoi membri e le gerarchie edilizie originate da tali priorità, dando priorità con successo a tutte le strutture urbane. Ciò è particolarmente vero nel caso delle polarità. Non tutti hanno la stessa rilevanza all'interno di un

organismo urbano. Il ruolo delle priorità dipende dalla loro collocazione all'interno del tessuto ma anche (e soprattutto) dalla quantità e qualità delle rotte convergenti in quel punto. Questi ultimi determinano la distinzione tra “nodo” e “polo”, ma anche la loro durata nel tempo. Due polarità “interne” possono avere una forte relazione gerarchica, e da tale gerarchizzazione potrebbero derivare una serie di sviluppi: la persistenza di una polarità a scapito di un'altra, la trasformazione di una polarità in dipendenza di un'altra, la disposizione di nuovi assi stradali, l'interruzione di interi tessuti da costruzione e così via. Lo stesso vale per i vari spazi aperti (pubblici e semipubblici) che caratterizzano una città. Anche in questo caso la quantità e la qualità dei percorsi convergenti in un dato luogo determinano il grado di “nodalità” di uno spazio pubblico, stabilendo un sistema gerarchico dinamico parallelo al processo di formazione di un organismo urbano. È esclusivamente a causa del loro diverso grado di nodalità che questi spazi aperti sono percepiti come spazi civici “pieni” e non spazi “vuoti” da occupare. Questi spazi continuano a giocare un ruolo chiave nella progettazione delle città, siano esse grandi piazze urbane o semplicemente di rilevanza locale, in quanto identificano particolari settori urbani, oppure, infine, quando assumono un ruolo specializzato come nel caso delle tante piazze di mercato o prati. La qualità di uno spazio pubblico è spesso riflessa e valorizzata dalla presenza di un edificio di rilevanza pubblica (polarità), che spesso incarna il ruolo di quello spazio pubblico. Ma le polarità urbane, come detto, sono stabilite dal sistema dei percorsi, che rimangono quindi, anche in questo caso, i fattori primi nell'assegnazione delle gerarchie urbane. Ciò è confermato quando guardiamo i tessuti nel loro insieme. Il processo di formazione spontanea dei tessuti urbani avviene, come detto in precedenza, secondo una dialettica nodalità - antinodalità. Una dialettica, tuttavia, che è al centro dell'attribuzione delle priorità e / o delle gerarchie, l'argomento stesso della nostra indagine. Inoltre, il grado di specializzazione acquisito da un edificio nel tempo dipende dal livello di gerarchia del percorso a cui appartiene. I percorsi, quindi, sono ciò che determina i vari livelli di nodalità all'interno di un tessuto e il “peso” delle polarità urbane. I percorsi sono i primi a

qualificare gli spazi pubblici. I percorsi, infine, conferiscono un ordine temporaneo e dinamico ai tessuti da costruzione. Percorsi, polarità e spazi aperti gerarchici sono quindi strumentali al modo in cui un tessuto si forma, si trasforma e si gerarchizza nel tempo; tale tessuto tramanderà un sistema aperto, dinamico, capace di tenere costantemente insieme gli aspetti civici e sociali di una città con le sue caratteristiche architettoniche e urbane. Ma se i tessuti determinano la gerarchia di tutte le strutture urbane, allora cosa determina la gerarchia dei percorsi? Le città sono organismi aperti e altamente interconnessi. Tutte le loro dinamiche caratteristiche agiscono simultaneamente su più livelli. Se è vero che le rotte sono all'origine di ogni insediamento umano sul territorio, che sono il mezzo attraverso il quale le società nomadi hanno sperimentato le risorse del territorio e, una volta sedentarie, hanno selezionato, in modo consapevole, un luogo per insediamenti, è anche vero che la gerarchizzazione, in un secondo momento, dei percorsi urbani corre parallela alla gerarchizzazione della società che li ha costruiti, in una continua interazione. Pertanto, ciò che dà “priorità” ai percorsi è la qualità e la quantità delle polarità che collegano, ma anche il diverso livello di specializzazione degli edifici che li definiscono: un percorso che unisce due grandi polarità (urbano o territoriale) sarà tipicamente occupato da edifici altamente specializzati, e molto probabilmente caratterizzato dalla mancanza quasi assoluta di residenze private. È più probabile che i percorsi edilizi originati da tale tracciato presentino un buon mix di funzioni sia specialistiche che residenziali, mentre il grado di specializzazione diminuirà nei percorsi diagonali, arrivando gradualmente ad una predominanza delle residenze man mano che il percorso assume una qualità più antinodale. Lo stesso vale, almeno in parte, per l'altezza degli edifici, che aumenta quando ci si avvicina alla nodalità; non va dimenticato, però, che i termini “centro” e “periferia”, “nodalità” e “antinodalità” non sono geometrici: è quindi possibile trovare nodi e anti-nodi proprio nel centro di una città mentre, viceversa, lungo i percorsi principali si trovano edifici alti e, a pochi metri di distanza, edifici di pochi piani possono sorgere su strade di collegamento o in fasce di pertinenza congestionate. Pertanto, polarità, rotte

e tessuti, se visti all'interno delle dinamiche instabili delle loro relazioni gerarchiche, sono concetti chiave; per secoli, la trasformazione delle città si è basata su di loro e la morfologia si basa su di loro per leggere i fenomeni urbani. Sono anche, di conseguenza, il quadro tematico per una metodologia finalizzata alla pianificazione della città intelligente, sostenibile e vivibile del XXI secolo.

#### Problemi e potenzialità

Come spesso accade quando viene proposto qualcosa di nuovo, i punti di forza dell'innovazione sono anche i suoi punti deboli. La fondazione di un campo interdisciplinare della morfologia urbana crea sia tensioni che opportunità. Discutiamo prima alcune delle questioni generali relative al campo, e poi alcune delle domande specifiche sullo stato del campo oggi.

La missione della morfologia urbana è ambiziosa e quindi carica di potenziali conflitti con le strutture esistenti nel mondo della ricerca e della pratica. Ha stabilito un dominio che abbraccia la geografia, la storia, l'archeologia, l'architettura e la pianificazione, da qui le discipline umanistiche, le scienze sociali e le professioni, lo studio e l'azione, la conoscenza e la decisione, la descrizione e la prescrizione. Sul lato positivo, ISUF crea un dominio che riunisce pezzi di tutte queste discipline per concentrarsi su un fenomeno reale: la costruzione della città. Significa anche che la morfologia urbana promette di colmare una lacuna che attualmente sta debilitando sia la ricerca che la pratica della costruzione delle città. Quindi, è un'opportunità per fornire un forum per il pensiero e l'azione su come modelliamo e gestiamo i nostri habitat, un argomento davvero opportuno a questo punto della storia della civiltà. Tuttavia, per quanto entusiasmante sia l'opportunità e per quanto nobile l'obiettivo, il percorso della morfologia urbana sarà probabilmente arduo per una serie di ragioni.

Primo, a differenza dell'ingegneria e della medicina, ad esempio, l'architettura e la pianificazione devono ancora sviluppare, singolarmente o insieme, una base di conoscenza condivisa. Sono professioni che prosperano nell'azione e proiettano futuri possibili, ma che lasciano poco spazio alla ricerca e alla

valutazione. Non hanno seguito altre professioni nello sviluppo di un approccio sistematico ed empirico all'apprendimento e alla costruzione di una base di conoscenza. Hanno pochi, se non nessuno, meccanismi per mettere in relazione studio e azione. Qualunque siano le ragioni di ciò che equivale a un approccio artistico al processo decisionale in architettura e pianificazione, questo stato di cose significa che i morfologi urbani seguiranno territori inesplorati con queste professioni. Dovranno catturare la loro attenzione, per dimostrare la validità e l'efficacia dell'approccio morfologico nell'individuazione delle relazioni di causa ed effetto.

Dal punto di vista delle scienze sociali, i dubbi sui poteri teorici edificatori della morfologia urbana provengono da due lati opposti. Da un lato, i positivisti mettono in dubbio il modo empirico e induttivo di ricercare la città e indicano i deboli poteri predittivi di una teoria della costruzione della città. Tuttavia, i poteri predittivi della ricerca positivista sono stati essi stessi oggetto di critiche perché la natura riduzionistica di questo approccio non è stata efficace nell'affrontare i problemi del comportamento umano. D'altra parte, i gruppi artistici e letterari diffidano dell'unico focus della morfologia urbana sulla realtà fisica della città. Eppure si può mettere a tacere anche la critica relativa a quello che può essere interpretato come determinismo fisico della morfologia urbana: la morfologia urbana si avvicina alla città non come artefatto, ma come organismo, dove il mondo fisico è inseparabile dai processi di cambiamento a cui è sottoposto. L'attenzione si concentra sul mondo fisico come risultato di forze sociali ed economiche dinamiche. La sfida della morfologia urbana è quella di dimostrare i modi comuni in cui le città vengono costruite e trasformate, definire e illustrare i principi del cambiamento in molti contesti diversi - ad esempio, come gli isolati stradali vengono modificati, a seconda di come sono stati disposti in primo luogo, e a seconda del tipo e dell'intensità dello sviluppo che li circonda; oppure, come le diverse condizioni definiranno se una data area è soggetta a sviluppo di tamponamenti o a completa riqualificazione. In secondo luogo, la maggior parte della ricerca morfologica urbana si è concentrata sulle città storiche europee, una doppia

limitazione che può sembrare ostacolare le applicazioni pratiche nel mondo di oggi. È necessaria una ricerca per affrontare l'espansione senza precedenti delle città nel corso di questo secolo e la necessità di indirizzare questa ricerca verso città che sono cresciute in culture non europee. In modo significativo, tuttavia, una serie di studi recenti su città del XX secolo in Europa, Nord America e Australia, nonché un numero crescente sulle città asiatiche, confermano la validità dei principi di costruzione di città identificati in precedenza dalle tre scuole: gli elementi di base della forma urbana sono gli stessi e i processi formativi e trasformativi condividono la stessa base. Questa è la parte eccitante e aperta della morfologia urbana: il suo potenziale per aiutare ad affrontare il boom edilizio delle città dei prossimi decenni in aree diverse dal Nord America e dall'Europa.

Importante in relazione a questo e ad altri compiti è il fatto che la rivoluzione attualmente in corso nel modo in cui le attività di costruzione di città possono essere registrate è molto promettente per l'analisi morfologica. I sistemi di informazione geografica (GIS) possono ora non solo registrare le caratteristiche spaziali degli habitat, ma anche collegare attributi spaziali a dati quantitativi in modo che, per la prima volta, lo spazio fisico possa essere misurato e analizzato in relazione alle forze socio-economiche che lo compongono; per esempio, i dati del censimento possono ora essere collegati abbastanza facilmente alle forme edilizie effettive e agli usi del suolo. Inoltre, molte giurisdizioni archiviano i propri record a livello del singolo appezzamento di terreno, consentendo così l'analisi urbana alla scala più comoda per i morfologi urbani. Di conseguenza, queste nuove mappe "intelligenti" consentono di effettuare analisi su vaste aree con dati dettagliati disponibili a livello di parcella o, al contrario, è possibile applicare analisi a livello di parcella a un'intera area. Ciò ha enormi implicazioni sia per la ricerca che per la gestione delle aree urbanizzate. I GIS, quindi, offrono i dati empirici di cui i morfologi urbani hanno bisogno. Raccolti longitudinalmente, tali dati empirici offrono immense opportunità di ricerca sia per monitorare, che per spiegare la trasformazione delle forme urbane. Inoltre, i GIS combinano dati che servono al settore immobiliare e

delle costruzioni, nonché agli urbanisti e ai responsabili politici. Offrono la capacità di coordinare le attività di questi campi tradizionalmente separati. Infine, e forse più importante, queste basi di dati codificate spazialmente consentono ai morfologi di studiare per la prima volta aree molto vaste di sviluppo urbano o suburbano. Per la prima volta, quindi, l'analisi morfologica urbana ha gli strumenti per affrontare le caratteristiche delle aree metropolitane contemporanee.

Le aspettative devono essere necessariamente salvaguardate: la tecnologia si è dimostrata un ottimo servitore, ma un povero padrone. Tuttavia, gli attuali progressi possono aiutare a spostare il centro della ricerca morfologica urbana dalla sua fondazione nello studio di piccole città storiche alle odierne grandi regioni urbanizzate, e dalle applicazioni nella conservazione urbana alla gestione del futuro sviluppo urbano.

## LA MAPPA MORFOLOGICA

Tutte le tematiche affrontate fino ad ora sono la base per ideare uno strumento analitico che chiameremo Mappa Morfologica. Uno strumento che registra tutte le informazioni di base rilevate attraverso i concetti-chiave, elencando e analizzando anche tutti gli elementi “strutturali” caratteristici della morfologia di un dato ambiente urbano. Tali elementi, come detto, sono espressione diretta di tessuti, poiché sono il veicolo primario dell'identità e dell'efficienza di un organismo urbano. Tessuti aperti, dinamici, in continua evoluzione, che riflettono le società che li supportano. Una mappa che offre “livelli” di lettura complementari, ciascuno da analizzare individualmente o collettivamente, sulla base di una relazione di reciprocità. Ogni lettura è la manifestazione di un aspetto particolare della struttura morfologica di un contesto urbano; è aperto a un gran numero di sottolivelli, per meglio definirne le qualità a seconda delle necessità. Una mappa morfologico-strutturale, quindi, che consenta in ogni momento il passaggio da scale più piccole a scale più grandi (e viceversa) tipiche dei fenomeni urbani, senza mai perdere di vista l'intero quadro. Pertanto, i requisiti funzionali diventano problemi da risolvere all'interno di un quadro strumentale più ampio, piuttosto che strumenti di progettazione; diventano parte di un piano più complesso e organico: la città e tutte le sue parti costitutive. Questo è molto importante, poiché gli approcci settoriali e funzionalisti alla progettazione urbana sono spesso solo apparentemente efficaci, mentre, al contrario, perdono di vista gli inevitabili fattori di retrofitting che gli interventi su sistemi complessi comportano. Tali fattori, a volte, finiscono per essere anche maggiori e dannosi del problema specifico che l'intervento in questione si proponeva di risolvere. Pertanto, va notato che gli stessi elementi strutturali utilizzati per analizzare un dato contesto urbano potrebbero diventare preziosi strumenti di progettazione. Infatti, a ben vedere, la conoscenza strutturale di un ambiente urbano, con la sua conseguente Carta Morfologica, permette di programmarne strutturalmente la trasformazione. Sarà quindi possibile elaborare una mappa analitica e una mappa progettuale, in un rapporto di assoluta continuità sia

logicamente che strutturalmente, che fungano da base per il disegno urbano. I vantaggi di un tale sistema sono evidenti. Da un lato, rende possibile la pianificazione per fasi, senza mai perdere di vista il quadro d'insieme, senza trascurare i retrofit che potrebbero essere necessari in un intervento urbano; il tutto attuando anche una costante strategia di monitoraggio e verifica del progetto, grazie al rapporto di reciprocità tra tutti i livelli morfologici. D'altra parte, consente di correggere, modificare, affinare il progetto senza dover ricominciare ogni volta. Inoltre, poiché sono ‘livelli morfologici’, quindi, come detto in precedenza, elementi strutturali fortemente gerarchizzati, è sempre possibile, concentrandosi su uno specifico strato, ridimensionare accuratamente ciò su cui si sta lavorando senza alcuna perdita di ‘orientamento’, per così dire. In altre parole, se in qualsiasi momento è necessario intervenire sul tessuto di un singolo blocco, si saprà sempre di che “tipo” di blocco si tratta e le sue proprietà intrinseche, su che “tipo” di percorsi si appoggia e in cosa questo comporta termini di tessuto, sia che si tratti di nodalità che di antinodalità, e così via: una sorta di “bussola”, che consente scelte morfologicamente consapevoli, indipendentemente da quanto specifico e particolare possa essere l'intervento. La mappa morfologica, quindi, darà continuità, razionalità, flessibilità, efficienza operativa e, in ultima analisi, identità ai progetti urbani. La morfologia urbana dovrebbe essere alla base della progettazione sostenibile delle città contemporanee proprio perché affronta la sostanza stessa dei tessuti urbani, la logica che ha determinato la loro trasformazione nel tempo, e utilizza tale logica come strumento di pianificazione flessibile, dinamico, concreto. Un progetto consapevole, dove tutte le diverse scale abitative sono tenute insieme e mai confuse, dove gli aspetti sociali, economici e culturali di una città sono legati alle sue caratteristiche fisiche, ambientali e tecnologiche. Senza mai perdere di vista il suo obiettivo finale: progettare la città intelligente, sostenibile, vivibile del XXI secolo.

### Analisi delle nodalità

Uno strumento importante della mappa morfologica è il rilievo della nodalità. L'analisi dei diversi livelli di nodalità all'interno di un tessuto urbano è, come precedentemente osservato, lo strumento principale attraverso il quale attribuire le gerarchie morfologiche. Tutta la sequenza dei fattori precedentemente trattati (percorsi, polarità, tessuto) dipende, potremmo dire, dal proprio livello di nodalità morfologica. Analizzare accuratamente questi livelli non è facile. Il forte dinamismo che li caratterizza, il loro essere espressione diretta del modo in cui gli uomini vivono la città, ne fa un tema piuttosto cangiante. Ma questa è anche la forza e l'utilità dell'indagine delle nodalità nella sua capacità di restituire, di volta in volta, un quadro socio-urbano efficace e dinamico, in grado di comprendere i principali livelli morfologici della gerarchia e di adattarsi (in tempo reale) ai suoi cambiamenti temporali.

A tal fine sono stati individuati due valori di nodalità, uno quantitativo (misurabile scientificamente) e uno qualitativo (soggetto a parziale interpretazione). Questo primo lo abbiamo chiamato Grado di nodalità, il secondo Livello di nodalità.

Il Grado di nodalità dipende dal numero di percorsi che convergono in un dato punto del tessuto. Il suo valore minimo (Grado 2) è ottenuto dalla convergenza in un punto di soli due percorsi, e così via fino al Grado 4. Da quest'ultimo, infatti, si ipotizza il verificarsi di una dilatazione dello spazio pubblico (piazza, cortile ecc.) per accogliere un maggior numero di percorsi. In alternativa, o in presenza di un numero particolarmente elevato di percorsi convergenti lungo la stessa strada, si può ipotizzare di essere in presenza di una "nodalità lineare". Il Livello di nodalità è altrimenti una tipica questione qualitativa e dipende dal tipo di percorsi convergenti in un unico luogo. Tali livelli sono calcolati a partire da un minimo (Livello 1) fino ad un massimo (Livello 10) di specializzazione dei percorsi dove il Livello 1 è dato dall'intersezione di due percorsi locale e il Livello 10 è il risultato della convergenza di due percorsi matrice. Questa distinzione permette di calcolare non solo il livello di nodalità di un dato contesto urbano ma anche il suo dimensionamento. Quindi i livelli fino al terzo sono legati a una

dimensione più locale della vita urbana mentre quelli dal quarto all'ottavo appartengono più alla scala del quartiere e quelli dal nove al dieci sono evidenti nodalità urbane.

Un Nodo è quindi dato dalla somma dei Gradi + Livelli (G + L) dove però i livelli sono sempre gerarchicamente più importanti. A parità di Grado, infatti, due nodi possono differire per tipologia di livello: quello avente Livello più alto avrà anche un valore di nodalità maggiore.

$$\text{NODO} = \text{L} + \text{G}$$

Se poi un nodo ha un valore maggiore o uguale a dieci siamo probabilmente in presenza di una polarità. Una polarità che sarà a scala di città (urbana) o di quartiere (tessuto) a seconda del valore attribuito al suo livello di nodalità (tessuto: L4-L8, urbano: L9- L10). L'argomento non cambia se siamo in presenza di nodi di grado > 2.

In tutti questi casi, infatti, il livello da prendere in considerazione per il calcolo è sempre quello superiore.

Infine, va considerato un ultimo aspetto importante. Se un nodo era in una condizione per la quale il grado (G) è maggiore del livello (L) ci sono due possibili alternative: siamo in presenza di un manifesto errore di analisi, ovvero un errore iniziale nell'attribuzione della tipologia di percorsi che insistono in quel dato luogo (es. edificio invece di percorso in tessuto ecc.), oppure ci troviamo di fronte alla possibilità di un chiaro riqualificazione del nodo: un nodo le cui mutate condizioni urbane favoriscono un aumento di dimensioni, funzione e specializzazione percorsi convergenti in esso. Il calcolo di questa possibilità è possibile grazie all'introduzione del coefficiente di correzione (alfa) dato dalla sottrazione di G - L il cui valore viene sommato a quello di livello (L) per equipararlo a quello di Grado (G). Ciò che si ottiene è un nuovo valore di nodalità incrementato di quel valore minimo di L congruente con la morfologia del contesto. In altre parole, il coefficiente alfa indica il livello minimo di modificabilità di un luogo rispetto alla sua congruenza morfologica.

Il coefficiente alfa consente, da un lato, di correggere eventuali errori di analisi compiuti a monte dell'indagine di nodalità,

dall'altro di individuare condizioni soggette ad incremento. Condizioni per le quali è possibile un intervento di riqualificazione urbana finalizzato a valorizzare le caratteristiche di un dato luogo attraverso modifiche e incrementi funzionali, aumenti spaziali e così via. Cambiamenti morfologicamente congruenti e quindi realisticamente fattibili (e desiderabili) con il minimo rischio.

La morfologia è, infatti, espressione di tutti quei "tessuti" che creano una città: tessuti sociali, economici, culturali che trovano nella "forma" fisica del tessuto il luogo dove giocare quelle infinite possibilità di relazione che sono, appunto, la vita di una città. La congruenza morfologica appare, quindi, un fattore utile per stabilire "scientificamente" qualsiasi progetto di riqualificazione urbana e, a tal fine, il calcolo dei valori di nodalità attraverso il rilievo di nodalità diventa uno strumento molto importante.



### PARTE III

#### CENTRO STORICO DI VALENCIA, DALLA FONDAZIONE AL XXI SECOLO

Il caso studio individuato per svolgere la ricerca è il centro storico della città di Valencia in Spagna. La ragione di questa decisione è legata, da un lato, all'importanza della città di Valencia all'interno del contesto spagnolo, dall'altro, al suo essere un centro storico di media dimensione come moltissimi altri in tutta Europa e dunque ad essi assimilabile. Inoltre, e questo è forse l'elemento di maggiore rilevanza, il centro storico di Valencia per compattezza, leggibilità, ricchezza storico-morfologica costituisce un banco di verifica estremamente efficace nell'intento di definire un format strategico per gli interventi di riqualificazione urbana.

### Fondazione della città (epoca repubblicana romana)

La fondazione della città di Valencia non ha una data ben precisa ma la maggior parte dei testi concordano sul fatto che è stata fondata nel 138 aC dal console ispanico Decimo Giunio Bruto, e i suoi primi abitanti sarebbero stati legionari italiani in licenza delle guerre lusitane.

Questa ipotesi è stata esclusa sulla base delle nuove scoperte, tra cui il ritrovamento di alcune monete coniate a Valencia con nomi di magistrati. L'origine di questi primi coloni potrebbe essere con buona approssimazione l'attuale Campania e l'Italia centrale e meridionale; a dar forza a questa tesi il nome Valentia che avrebbe assunto il significato di "coraggiosi" non sembra corrispondere ad una popolazione sconfitta e deportata.

Tito Livio ci dice: "Anno console Urbis Conditae DCXVI Giunio Bruto Hispania ist, sub Viriatho militaverunt, Agro et oppidum dedit quod vocatum è Valentia."<sup>1</sup>

Il luogo scelto per fondare la città fu un'isola nel mezzo del fiume Turia, l'unica area adatta alla coltivazione poiché, gli scritti narrano che dal Puig a Cullera era prevalentemente paludoso e malsano, inoltre l'insediamento aveva due ulteriori vantaggi: si trovava sulla via Heraclea<sup>2</sup>, in seguito denominata Via Augusta; e che la zona era equidistante da Arse (Sagunto) e Saetabis (Xativa), il che ha consentito un certo controllo del territorio levantino.

La scelta di un posto così strategico per fondare una città sostiene l'ipotesi che i fondatori non potevano essere lusitani sconfitti perché non sarebbero affidabili, era necessaria una popolazione fedele a Roma per dominare un territorio non ancora controllato al potere effettivo della repubblica romana.

Si stima che il numero iniziale di residenti della nuova città nel 1500 avrebbe raggiunto duemila abitanti e che in linea di principio questi vivevano in tende e baracche, fino a quando le case sono state costruite con mattoni e malta di terreno e calce. La città di Valencia, come tutte le colonie romane dell'epoca,

<sup>1</sup> Nell'anno 616 della fondazione di Roma, Giunio Bruto console nel Hispania, che aveva combattuto in tempi di Viriato, fondò una città che si chiamava Valentia.

<sup>2</sup> La Via Heraclea, Heráclea o Heraklea fue un importante camino histórico que discurría por la península Ibérica, que data de al menos el siglo VI a. C. Gran parte de su trazado es el antecesor directo de la Via Augusta romana. Se utilizaba principalmente para realizar el comercio entre las colonias griegas del Levante español con los territorios de Turdetania(Bética).



era configurata attorno a due strade perpendicolari, Cardo (asse nord-sud) e il Decumano (asse est-ovest), nel cui centro si trovava il foro, con i suoi templi, edifici pubblici e amministrazione. Il cardo corrisponderebbe con l'attuale calle Salvador e il decumano con la calle de Caballeros. Il punto di unione di entrambe le strade si trovava nell'attuale Plaza de la Almoyna dove allora si trovava il foro ed alle estremità dei due assi principali vi sarebbero state le quattro porte d'ingresso alla città. Approssimativamente la città storica potrebbe essere individuata tra l'attuale Plaza de la Reina e la sponda del fiume Turia sull'asse nord-sud, e tra calle Serranos e calle Avellanas sull'asse est-ovest.

Poco si sa dell'era repubblicana della città di Valencia, ci sono prove che la città fu rasa al suolo nel 75 aC durante le guerre sertoriane<sup>3</sup>, infatti c'è un testo di Sallustio che dice: "Pompeo sconfisse Sertorio ai piedi delle mura di Valentia", tuttavia non si sa nulla di più a riguardo. Sallustio cita che la battaglia ebbe luogo tra le mura a sinistra e a destra il fiume Turia. Le testimonianze dell'era repubblicana rinvenute, provengono principalmente dalla ceramica di affiliazione italica e anfore per il trasporto di vino e olio.

<sup>3</sup> una serie di campagne militari intraprese contro il generale mariano Quinto Sertorio che resisteva in Spagna con alcune legioni fedeli a Gaio Mario, dai generali Metello Pio e Pompeo Magno, il grande nemico di Giulio Cesare, che ebbe qui la prima impresa militare degna di nota.

### Periodo Imperiale Romano (rifondazione della città)

Se pochi sono i riferimenti letterari dell'era repubblicana, della cosiddetta epoca imperiale sono giunti a noi testimonianze solo dagli scrittori latini Pomponio Mela (di origine ispanica) e Plinio il Vecchio, il primo a chiamarla "notissima urbs" o città importante.

Intorno all'anno 20 aC Valentia tornò a risorgere con l'arrivo di nuovi colonizzatori dalla penisola italiana, saranno conosciuti come "veterani" (soldati autorizzati dalle legioni) e insieme ai "vetere" (anziani), la popolazione già residente nella zona che dopo il crollo della città si dispersero nella zona, avrebbero ricostruito la città sulle ceneri della precedente. Con l'arrivo al potere dell'imperatore Augusto (63 aC – 14 dC) arrivò la tanto desiderata pace nelle terre ispaniche e nel resto dell'impero (Pax Romana), e di conseguenza la città cresce e si sviluppa.

Come accennato, non ci sono fonti scritte che descrivono come fosse la città in quel periodo, quindi dobbiamo affidarci ai resti archeologici per capire e leggere la morfologia della città e come vivevano gli abitanti.

La città continuò a crescere e svilupparsi attorno alle due strade principali (il cardo e il decumano) e nel punto di incontro di entrambe le strade fu innalzato il foro, situato approssimativamente nel luogo che oggi occupa il luogo dell'Almoyna, il luogo della Vergine e la Cattedrale. Gli scavi effettuati nella Plaza de la Almoyna e le lapidi ritrovate nel XVII secolo, utilizzate successivamente per la costruzione della Basilica della Vergine, lo confermano. Il foro imperiale era una grande piazza porticata, il centro della vita civile. A nord si trovava la Basilica a tre navate (centro amministrativo e di giustizia), a sud la Curia (sede del senato valentiniano) e al centro sorgeva una statua dell'imperatore Tito. Il foro era quindi un'area pubblica della città attorno al quale c'erano le case dei cittadini, che formavano quadrati di griglia perfetti. Distribuiti lungo il cardo e decumano, ma sempre nelle vicinanze del foro, sorgevano negozi e centri pubblici, un acquedotto e persino un porto fluviale che si trovava vicino all'attuale Torres de Serranos, poiché a quel tempo il fiume Turia era navigabile per piccole imbarcazioni.

La presenza di un circo nella città di Valentia merita un'attenzione particolare, già la semplice presenza di un circo dimostra una relativa importanza della città o almeno di una grande popolazione, questo circo le cui misure erano di 350 metri x 70 metri, è datato intorno al II secolo e i resti trovati sappiamo che occupava lo spazio che ci porta dalla Plaza de Nápoles y Sicilia alla calle de La Paz. Da questo momento abbiamo un'iscrizione che ci parla della porta Sucronensis (Puerta del Júcar), quindi possiamo dire che Valentia era una città fortificata; la porta di Sucronensis si riferisce alla città di Sucro (ora Alzira), si ritiene che questa porta si trovasse approssimativamente sull'attuale calle del Mar all'ingresso di Plaza de la Reina.

Nella zona dell'attuale Palazzo de las Cortes sono stati trovati i resti ben conservati di una casa romana, dal suo studio si deduce che la forma di vita non differiva di molto della Roma imperiale. La casa romana ruotava attorno a una corte centrale aperta (atrio) al centro del quale una cisterna, una fontana o una piscina permettevano di raccogliere l'acqua piovana. Intorno a questo patio c'erano le diverse stanze della casa.

Le case erano prevalentemente costruite in pietra, l'uso del mattone era scarso, i tetti erano coperti con tegole piane rettangolari, le pareti delle camere decorate con pitture murali di colori vivaci e pavimenti di calce, ceramiche, mattoni romboidali e nelle case più ricche con mosaici, il cui massimo esponente della città è quello noto come mosaico della Medusa, trovato in alcuni scavi nell'attuale Calle del Reloj Viejo, attualmente custodito presso il Museo di Storia della Città.

L'attività economica si basava principalmente sul commercio e sull'elaborazione di prodotti artigianali: statue, fabbricazione di contenitori metallici, modellazione di sculture e lavori artigianali legati alla costruzione.

### I Goti in Spagna (V-VIII secolo)

La storia della città di Valentia va di pari passo con la storia dell'impero romano. Al momento di splendore imperiale seguì un periodo di graduale declino che sarebbe finito con l'arrivo a Roma dei barbari Goti<sup>4</sup> di Alarico nel 410; Valentia si trova quindi in un periodo di decadimento e insicurezza, noto come periodo sotto imperiale o tardo romano. Nell'anno 476 le tribù barbariche sconfissero Romolo Augustolo, considerato l'ultimo imperatore romano, è ciò che conosciamo come la caduta dell'Impero Romano.

Dall'inizio del V secolo le tribù barbariche si espansero in tutto l'Impero Romano d'Occidente. In Spagna penetrarono tre ondate di popoli barbarici, gli Svevi, gli Alani e i Vandali. I vandali passano presto in Nord Africa, ma gli Svevi e gli Alani rimangono sulla penisola, già tra il 409 e il 418 gli Alani fecero delle incursioni dal Cartaginese a cui appartiene il territorio valenciano e gli Svevi a loro volta si stabilirono nell'attuale Galizia. Questi sono momenti di mancanza di autorità, mancanza di controllo e insicurezza, e in questo periodo si verifica un fatto sorprendente, prima del vuoto del potere delle autorità civili romane, lo spazio è occupato da una nuova classe dirigente, i religiosi. I vescovi saranno principalmente incaricati di sorvegliare non solo l'ortodossia religiosa, ma assumeranno un potere temporaneo che segnerà il futuro dei secoli futuri.

Negli scavi di plaza Almoyna è stato trovato l'abside di quella che è considerata la cattedrale visigota valentina costruita nella metà del VI secolo, probabilmente su iniziativa del vescovo Giustiniano (ca.546). Vescovo di nota ora è Giustiniano, la cui firma appare in un sinodo di 546. A capo della cattedrale visigota venne rinvenuto un mausoleo, forse Giustiniano, costruito sul luogo del martirio di San Vicente Mártir, è attualmente conosciuta come la Cripta di San Vicente. Questo mausoleo o cripta concepito a croce greca, nel mezzo di entrambe gli assi vennero ritrovati dei resti scheletrici che si ipotizza appartengono al Vescovo Giustiniano, la cui data di morte si suppone intorno all'anno 560. Vicino alla Cattedrale visigota è

<sup>4</sup> Goti (in latino Gothones) furono una federazione di tribù germaniche orientali che invasero l'Europa centro-meridionale nell'ultimo periodo dell'Impero romano d'Occidente, che, secondo le loro stesse tradizioni, erano originarie dell'isola di Gotland e della regione di Götaland in Svezia.

stato trovato anche edificio circolare o ottagonale che si ritiene essere il vecchio battistero.

Un altro fatto notevole che l'archeologia ci riporta è l'esistenza, in questo momento, del complesso monastico di San Vicente de la Roqueta. La tradizione ci dice che San Vincenzo Martire fu sepolto in questo monastero. Questo fatto è importante perché ci dà la certezza di poter incontrare il più antico gruppo religioso della città. La libertà di culto cristiano nell'Impero Romano si stabilisce con l'editto di Costantino (313 dC), questo ci aiuta a datare il complesso di La Roqueta, costruito in modo che possa ospitare i resti del santo martire.

Un altro punto archeologico da considerare è lo scavo, durante questi ultimi anni, di una casa rurale appartenente ad un membro della nobiltà gotica; è interessante perché in generale i Goti ci hanno lasciato solo costruzioni di tipo religioso, mentre gli edifici di uso civile e persino palatale sono piuttosto scarsi. La casa situata nel Plá de Nadal nella città di Ribarroja è datata nel settimo secolo, un periodo in cui si ritiene che la penisola fosse già completamente sotto il controllo gotico.

### Periodo musulmano (VIII-XIII secolo)

È noto che nell'anno 714 dC i musulmani di Tarik occuparono già la città, il suo governatore Agrescio aveva concordato con loro la resa della città in cambio di condizioni vantaggiose di pace, una cosa normale all'epoca e anche abbastanza frequente. Il patto tra i due contendenti è stato rispettato e a Valencia rimase tutta la popolazione ispanico-romana. La classe dominante goda venne così sostituita dai musulmani, integrandosi completamente con il loro mondo.

Durante questi anni la città di Valencia riceve due denominazioni, sembra che la città fosse chiamata Medina al-Turab (città di sabbia), mentre il termine Balansiya si riferiva al territorio occupato dal Taifa musulmano (Taifa di Balansiya). Alla fine la denominazione di Balansiya prevalse per riferirsi anche alla città.

Il territorio adesso è completamente islamizzato, i cambiamenti doganali, le moschee sono cresciute e la ricchezza del frutteto di Valencia è in aumento, ma senza implicare una particolare

notorietà nella storia ispanica. Di questo periodo un po' carente di notizie, si nota che tra il 778 e il 779 l'emiro di Córdoba Abderraman I (tra 756-788) dovette venire a Balansiya per sedare una ribellione. In questo momento un esercito siriano, contrario alla dinastia degli Omayyadi che governava a Cordova, entra nella penisola e diventa forte nella zona levantina, dove intervenne militarmente per sconfiggere l'esercito siriano; si dice persino che la città fosse deserta e quasi completamente distrutta. Intorno al decimo secolo, il mausoleo o cripta che Giustiniano eresse per la sepoltura viene usato come bagno pubblico, il che ci fa capire quanto la città fosse islamizzata, poiché non vi è nessuna opposizione a convertire un luogo sacro in un'attività così profana quanto alcuni bagni pubblici.

Nell'anno 1021 il destino di Balansiya cambia, la potente fazione degli Amiris (sostenitori del defunto Almanzor) sale al potere guidata da noto come Abd al Aziz. Con soli 15 anni diventa il primo re della Taifa musulmana di Balansiya, il suo lungo periodo di regno in 40 anni porterà la città in uno dei momenti più gloriosi della sua storia. Uno dei più grandi successi di questo re è la costruzione di un nuovo recinto murato che estende notevolmente quello esistente, comprendendo i nuovi sobborghi formati fuori città. La costruzione di questo nuova cinta muraria è una delle pietre miliari nella storia di Balansiya, poiché la configurazione della città musulmana rimarrà invariata fino al XIV secolo, quando verrà costruito un nuovo recinto murato.

#### Epoca Cristiana, periodo medievale

Lo sviluppo della conquista del territorio che oggi include la Comunità Valenciana e quindi il vecchio Regno di Valencia può essere stabilito in tre fasi.. Nel 1229 Jaime I conquista Maiorca ed è da questo momento in cui fissa la sua attenzione sul Taifa valenciano e quando iniziamo a distribuire le fasi che porteranno alla conquista di Valencia.

Una prima fase si sviluppa tra il 1233 e il 1234 con la conquista di Burriana. Lo scopo di questa azione è dividere il territorio in due parti, una situata a nord e l'altra a sud. A poco a poco le piazze situate sopra questa città si arrendono, tra cui Peñíscola.

La seconda fase della conquista di Valencia può essere collocata tra il 1237 e il 1238 e focalizza la sua attenzione sulla città di Valencia, che cadrà il 28 settembre 1238. In questa fase le azioni militari sono praticamente inesistenti, limitate all'equitazione e alle molestie specifiche tipico del periodo di guerra. Forse si dovrebbe notare che l'unica vera arma che possiamo menzionare è la battaglia conosciuta come Battaglia di Puig, dove le truppe cristiane affrontarono il campo aperto contro le truppe musulmane che avevano lasciato la città di Valencia e furono completamente sconfitte il 20 di agosto del 1237. Con la conquista di Valencia, il nuovo confine tra i due eserciti si stabilisce nel fiume Jucar, a Cullera.

### Analisi Cartografie storiche Valencia, 1563 - 1944

La storia di una città è spesso legata e leggibile attraverso gli scritti storici pervenuti che ci offrono una visione del passato, uno spaccato di stili di vita, conformazione della città e i suoi relativi sviluppi; ma come accennato in precedenza riguardo Valencia pochi sono i documenti giunti sino a noi, inoltre nessuno dei manoscritti è in grado di tradurre un'immagine così fedele della situazione della città come quella trasmessa dalle mappe, ragion per cui ci avvarremo delle mappe storiche, che dal XVI sec. ci offrono una lettura fedele della città.

La prima visione che abbiamo è del 1563, quando l'artista fiammingo Antoine van den Wyngaerde<sup>5</sup> disegnò, commissionato dal re Felipe II, una serie di città spagnole, incluse quella di Valencia, in questa vista dall'alto possiamo vedere la struttura della città e la parte nord del muro di cinta, i ponti, l'andamento di alcune delle strade principali e alcuni dei quartieri fuori le mura.



Veduta della città di  
Valencia.  
Antoine van den  
Wyngaerde, 1563

Del 1608 è il secondo piano conosciuto, realizzato dall'italiano Antonio Mancelli, questa incisione è formata da due fogli incollati su un cartoncino e rimane un mistero il perché sia stato un esemplare unico, i vari autori che hanno analizzato il piano affermano senza dubbio che si trattava di un test prima della sua pubblicazione, ma nessuno è stato in grado di fornire una ragione per cui la stampa finale non è stata fatta.

Il documento mostra una città completamente murata in cui sono riconosciuti alcuni degli edifici più emblematici della città, come la Torres de Serranos, la cattedrale con il Miguelete, il San Pio V e persino il Convento di Carmen.

<sup>5</sup> Anton van den Wyngaerde ( Antwerp circa 1512/1525, Madrid 7 maggio 1571)



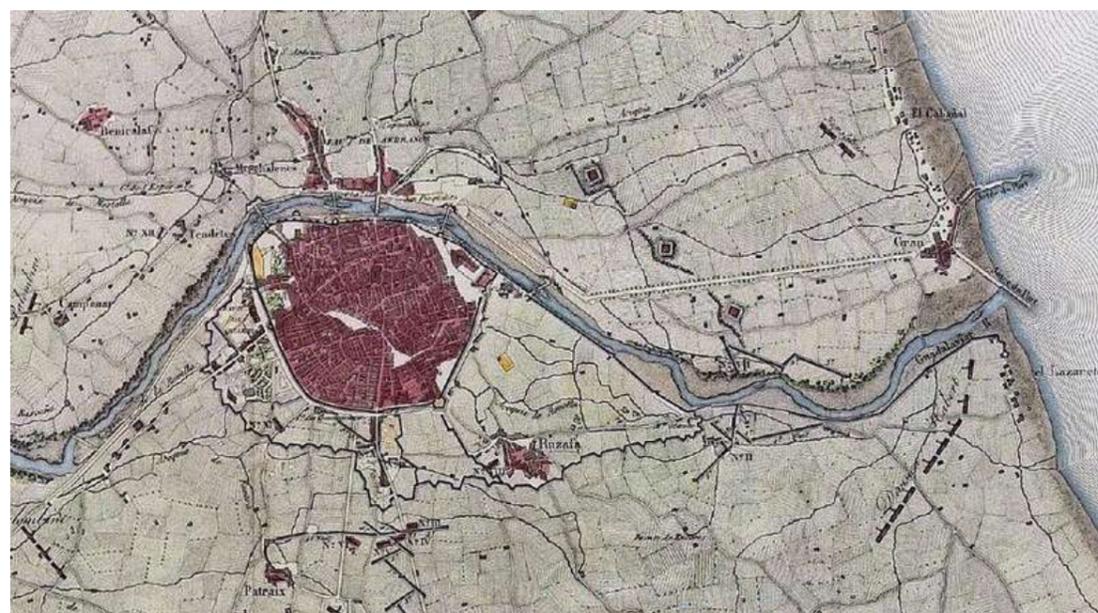
Piano Valencia.  
Antonio Mancelli, 1608



Piano Valencia.  
Padre Tomás Vicente  
Tosca, 1704



*Piano Valencia.  
Padre Tomás Vicente  
Tosca, 1704*



*Piano della città  
di Valencia, la sua  
fortificazione e  
periferia, 1812*

Poco dopo è stata pubblicata la più famosa mappa storica della città, quella di Padre Tosca. Il sacerdote Tomás Vicente Tosca<sup>6</sup> completò il suo lavoro nel 1704 e fu riprodotto in stampa anni dopo. Una mappa disegnata a china, colorata con un pennello e impigliata, è oggi conservata nell'Archivio storico del Consiglio comunale.

Nella guerra di indipendenza spagnola contro l'esercito di Napoleone, meglio conosciuto come la guerra francese, i francesi attaccarono Valencia il 28 giugno 1808, la città dopo aver resistito e respinto i primi attacchi finisce per cadere nelle mani francesi l'8 gennaio 1812 dopo un lungo assedio, una situazione che durerà fino alla fine della guerra nel 1814.

Furono proprio i francesi che approfittarono maggiormente degli elaborati, e, non solo hanno fatto uso delle mappe che esistevano su Valencia e dintorni, ma hanno anche stampato copie in francese e spagnolo, registrando almeno sette piani stampati o manoscritti. Tra questi spicca il "Piano della città di Valencia, la sua fortificazione e periferia" del 1812.

Orientata verso nord, ha raggiunto i confini di Sagunto e offre molte informazioni sulla toponomastica in quel momento, per i luoghi elencati. Villaggi, acquedotti, fattorie e conventi sono stati usati in seguito per la strategia militare e la conoscenza geografica con dettagli più ampi.

Negli anni che vanno dal 1840 al 1850 importanti interventi di urbanizzazione caratterizzano Valencia, dall'illuminazione a gas distribuita su tutto il territorio al rifacimento stradale, operazioni che però richiesero molti anni a causa delle scarse risorse finanziarie a disposizione del comune. La crescita della città è consolidata e gran parte dei vecchi muri sono demoliti.

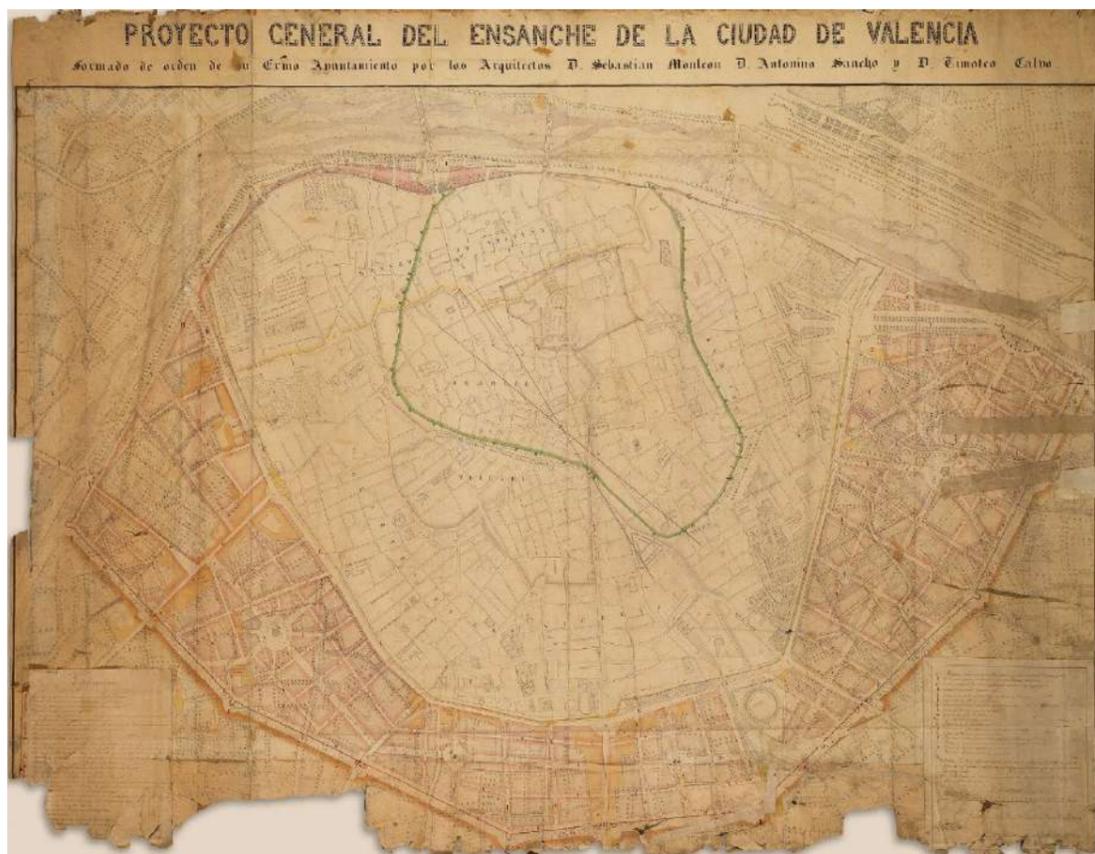
Nel 1858 gli architetti Sebastián Monleón Estelles, Antonino Sancho e Timoteo Calvo disegnarono il progetto dell'Ensanche della città di Valencia, che prevedeva la demolizione delle mura per consentire l'espansione della città (la riproduzione di una seconda versione nel 1868).

Entrambi i progetti non ottennero l'approvazione finale ma servirono come base per la crescita della città.

<sup>6</sup> Tomás Vicente Tosca y Mascó (Valencia, 21 dicembre 1651 - ibidem, 17 aprile 1723) era un matematico, architetto, filosofo e teologo spagnolo, uno dei creatori del movimento dei Novatores.



Piano della città di  
Valencia, 1853



Piano dell'Ensanche,  
Valencia, 1858

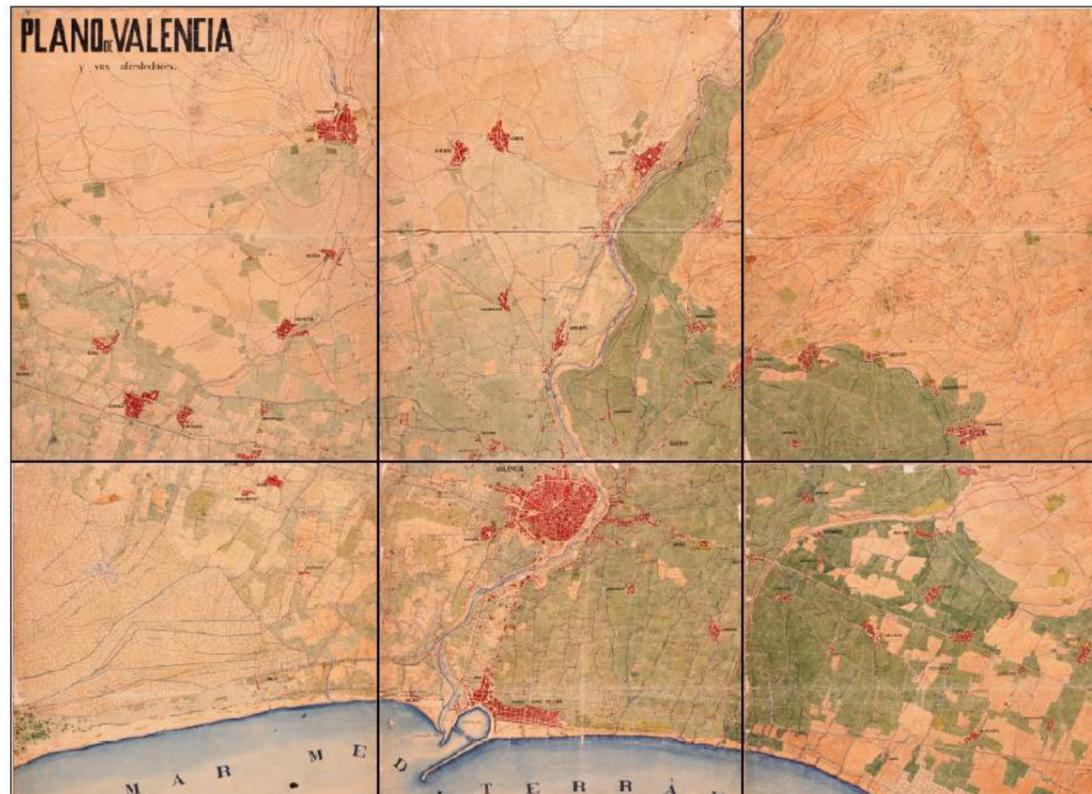


Piano della città di  
Valencia, 1869

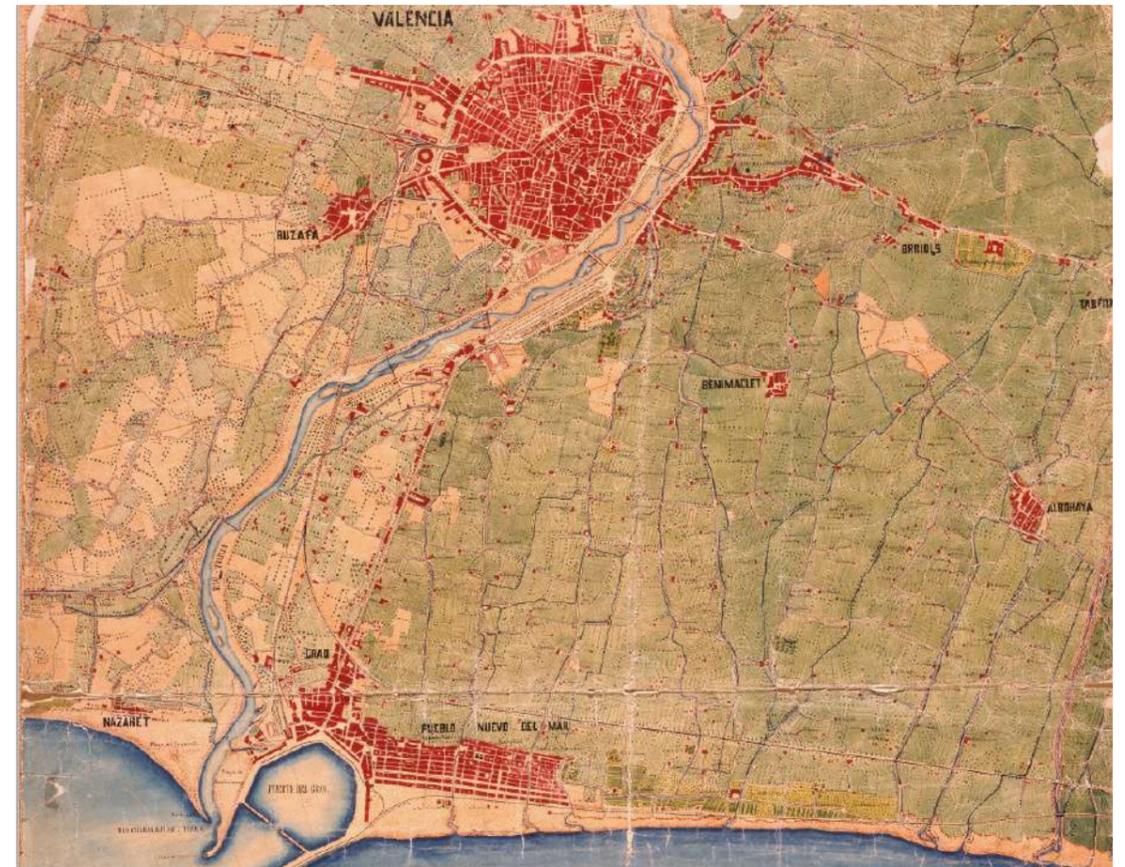
Dal 1866 le vecchie mura della città furono demolite per facilitare l'espansione urbana.

Tra il 1870 e il 1900 la città di Valencia comincia a anettere numerosi comuni immediatamente circostanti, il più importante sarà la città di Poble Nou de la Mar nel 1897 (attuale Barrios Maritimes) e dei comuni di Patraix, Oriols, Benicalap, Ruzafa, Benimaclet, Campanar, a cui verranno aggiunti altri 15 piccoli centri urbani. Come risultato di questo grande sviluppo territoriale urbano e l'assorbimento dei comuni vicini, la città di Valencia raddoppia la sua popolazione prima della fine del secolo.

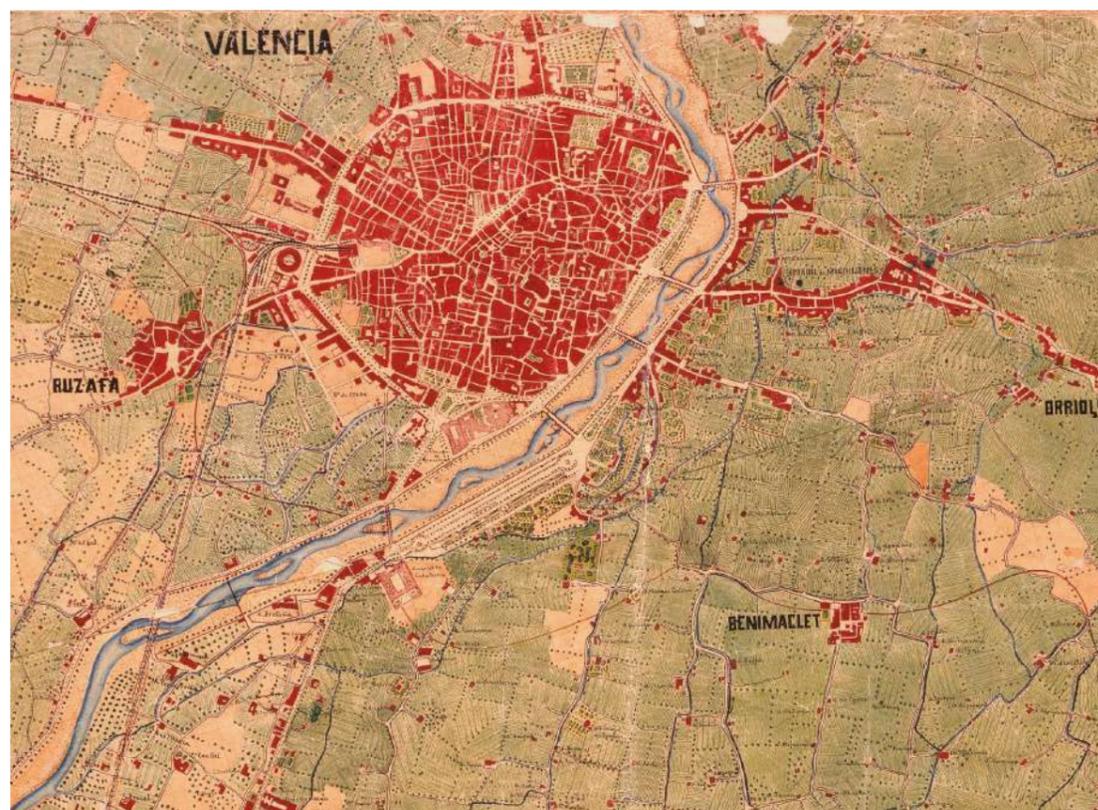
È del 1883 la prima mappa storica, a più ampia scala, che documenta la presenza di città satellite nell'intorno di Valencia; nella seguente immagine possiamo notare numerosi centri abitati nell'area "metropolitana". Particolare attenzione andrebbe posta sul Pueblo nuevo del mar, attuale quartiere del Cabanyal; già in



Piano della città di Valencia, 1883



Piano della città di Valencia, 1883



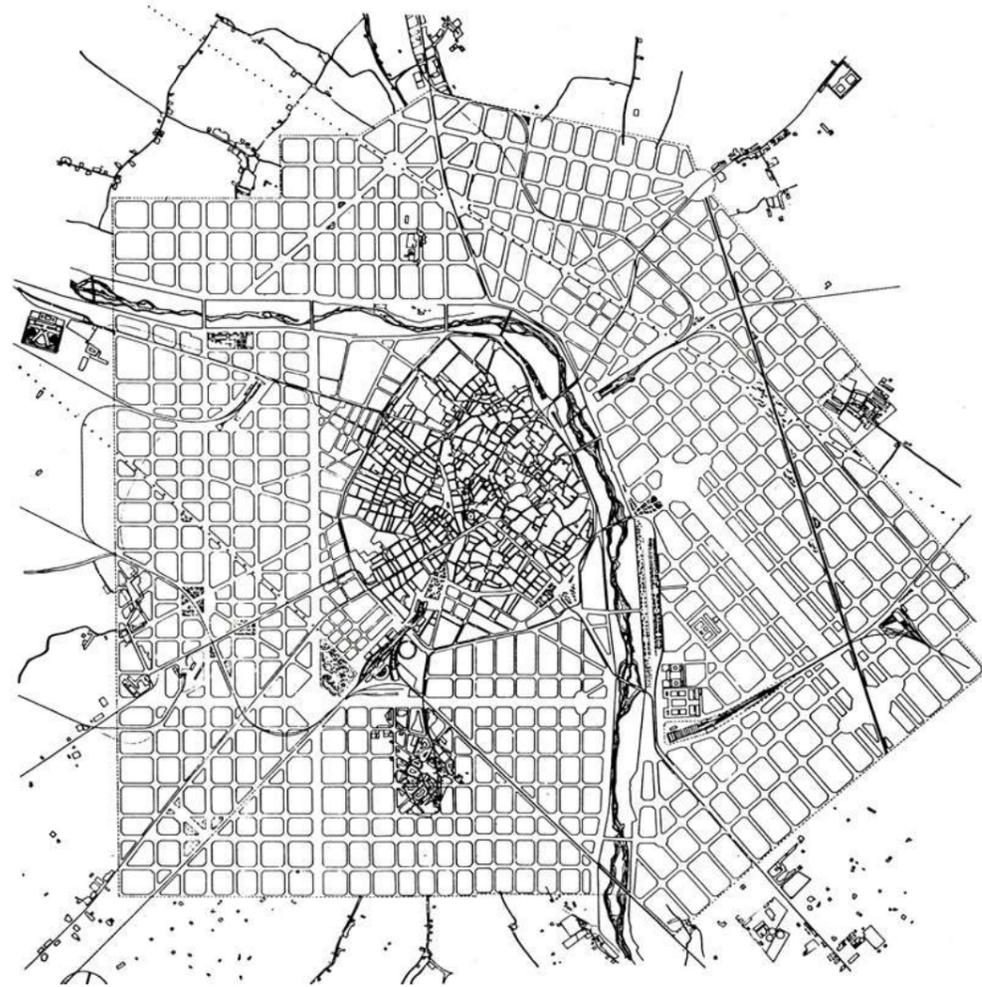
Piano della città di Valencia, 1883

quegli anni, come si evince dalla mappa vi era un'area urbanizzata, collegata a Valencia attraverso "Il cammino del Porto" l'attuale Avenida del Puerto, ed oggi completamente inglobata all'interno di un tessuto edilizio denso e quasi completamente edificato.

Nel 1907, Francisco Mora Berenguer<sup>7</sup> presenta l'ennesimo piano di ampliamento della città, col quale venne definitivamente tracciato l'asse che collega Valencia al mare; questo piano fu approvato nel 1912, contestualmente furono costruiti il mercato centrale e il mercato di Colón e nel 1921 furono completati i lavori della stazione ferroviaria, chiamata Estación del Norte.

Così come in gran parte dell'Europa della seconda metà del XIX sec., vedi il piano di Haussmann a Parigi, a Valencia si inizia a spostare l'attenzione su questioni di salubrità e di qualità

<sup>7</sup> Francisco Mora Berenguer ( Sagunto , 7 settembre del 1875 - Castellón de la Plana , 24 gennaio del 1961 ) è stato un architetto spagnolo . Fu uno degli architetti più importanti del modernismo valenciano .



Piano ampliamento della città di Valencia, 1907

della vita. Con un piano del 1929 redatto da Javier Goerlich<sup>8</sup> nominato “Piano per la ristrutturazione interna di Valencia” vengono tracciate le linee di ristrutturazione urbane che tuttavia non vennero mai del tutto realizzate.

Due sono i piani che in questo periodo vengono approvati: il primo del 1911 diretto dall’architetto Federico Aymamí, e il secondo del 1928 dell’architetto Javier Goerlich. Sono due versioni della stessa proposta, sebbene con differenze nel grado

<sup>8</sup> Francisco Javier Goerlich Lleó (Valencia, 30 novembre 1 del 1886 - Id., 25 di marzo del 1972) è stato uno degli architetti più decisivi nel plasmare il profilo della città di Valencia (Spagna), sia la gran numero di opere eseguite come dalla sua posizione di architetto municipale (dal 1924) e architetto maggiore



Piano per la ristrutturazione interna di Valencia, 1929



Piano per la ristrutturazione interna di Valencia, 1929

di radicalità delle proposte, più accentuate nella proposta di Aymami.

Il piano Goerlich del 1928 mira a “modernizzare” la città storica, ma è posta in un modo più modesto di quello di Aymami, eliminando gran parte delle aperture secondarie. Poi, tra il 1939 e il 1956, Javier Goerlich sviluppò molte nuove versioni dei piani di Riforma degli Interni, che non furono neppure elaborati.

Si procede così a dar vita ad una crescita spontanea e disordinata nelle zone periferiche dove le estensioni, insufficienti, vennero intasate e solo parzialmente eseguite. La costruzione di un’edilizia economica alla periferia, accentua la crescita caotica al di fuori della rete obsoleta di ampliamenti e formò in alla fine degli anni ‘20 la città dispersa, un conglomerato formato da edifici molto spesso incompiuti e irregolari, la cui lenta crescita era condizionata da una anarchica rete ferroviaria e stradale. La mappa del 1925 conferma il fallimento del modello della città borghese.

Tra il 1939 e il 1979 gli interventi nella “Ciutat Vella” furono regolamentati dai Piani parziali, significativamente definiti “Fogli parziali” - approvati tra il 1956 e il 1958, piani che contribuiscono alla “distruzione” del centro storico. Le aspettative create dagli ampi sventramenti e gli aumenti di edificabilità che promettono, inducono un deterioramento crescente, rispetto al quale le misure di protezione e conservazione sono praticamente inesistenti.

Da allora, le successive proposte di intervento nella “Ciutat Vella” non hanno fatto altro che contribuire alla sua scomparsa. Il piano generale del 1946 non andò oltre la definizione di una zonizzazione vagamente protettiva per le aree più monumentali, un’intenzione negata dai successivi Piani Parziali che furono redatti e approvati negli anni Cinquanta e che portarono la “Ciutat Vella” a una situazione limite alla fine degli anni settanta.

### Cronologia degli interventi

La situazione che abbiamo appena descritto è il risultato di un processo evolutivo, di sviluppo, che inizia la fondazione della città e che è in continuo progresso. Per rimediare a questa situazione di caos e crescita incontrollata nel corso degli anni sono state formulate numerose proposte di intervento, piani e programmi di investimento. Ci concentreremo sull’analisi degli ultimi interventi e delineremo schematicamente le proposte prima degli anni ‘80.

- 1891 Piano di riforma interna dell’architetto Luis Ferreres. Mai elaborato.
- 1908 Piano di riforma interna dell’architetto Federico Aymami. È una prima versione che, probabilmente a causa della sua estrema radicalità, non è mai stato approvato.
- 1910-11 Approvazione definitiva del piano di riforma interna di Aymami. Ha cercato di ottenere una mobilità interna intraurbana, la creazione di spazi pubblici aperti e la fornitura di servizi come mercati e scuole nei quartieri. È stato eseguito solo parzialmente (es. Avenida del Oeste).
- 1928 Piano di riforma interna dell’architetto Javier Goerlich. Nel bel mezzo della dittatura di Primo de Rivera (1923-1930), il Consiglio comunale di Valencia approvò questo piano che manteneva una linea di continuità con i precedenti.
- 1946 Piano generale di pianificazione urbana di Valencia.
- 1956 in pianta parziale Foglio 1-3-4, sviluppando il PGOU del 1946. Riprende la proposta di Piano di riforma Goerlich del 1928, con una strategia rinnovata, compresi sventramenti e sopraelevazioni. La sua esecuzione completa avrebbe supposto la scomparsa delle trame storiche.
- 1958 Foglio di piano parziale 1-3-4. Settore occidentale. Redatto per risolvere l’estensione e il completamento dell’apertura del Avenida del Oeste.
- 1980 Modifica della zonizzazione riguardante il centro storico.
- 1980-84 Approvazione definitiva dei piani di protezione speciale (PEP) dei quartieri di El Carme, Mercat, Velluters, Seu-Xerea e Universitat-Sant Francesc. Strategia radicalmente

ambientalista, in un contesto di forte deterioramento.

- 1985 Progetti di regolamentazione e progettazione urbana. Iniziativa del Ministero della Cultura. Contenuto non uniforme e spesso contraddittorio con la pianificazione corrente.
- 1988 Approvazione finale del PGOU di Valencia. Decisione di riesaminare i PEP, attraverso un unico piano speciale per la protezione e la riforma interna.
- 1988-1993 Redazione e approvazione finale di cinque nuovi piani speciali per la protezione e la riforma interna (PEPRI.), abbandonando l'idea iniziale della sua unificazione.
- 1991 Approvazione del programma di rinnovamento urbano del progetto Hub.
- 1992 Programma RIVA (Rehabilitation Integral of Valencia) promosso e finanziato dalla COPUT.

È innegabile che negli ultimi anni ci sia stato un netto miglioramento nel processo di recupero di vaste aree della città vecchia. Tuttavia, questo miglioramento non è generale, né si può nemmeno dire che sia stato esteso a tutto il centro storico. È conveniente non lasciarsi trascinare da un trionfalismo prematuro: la città storica, nonostante l'evidente miglioramento, non è al sicuro. È vero che il risultato delle numerose iniziative intraprese in questi ultimi decenni: piani, progetti, cataloghi, concorsi, mostre, libri, articoli e mostre, che hanno visto la "Ciutat Vella" come protagonista hanno contribuito al miglioramento delle condizioni interne. Ma è necessario denunciare che la conservazione e manutenzione di questa area urbana che chiamiamo "Ciutat Vella" di Valencia, continua ad essere minacciato.

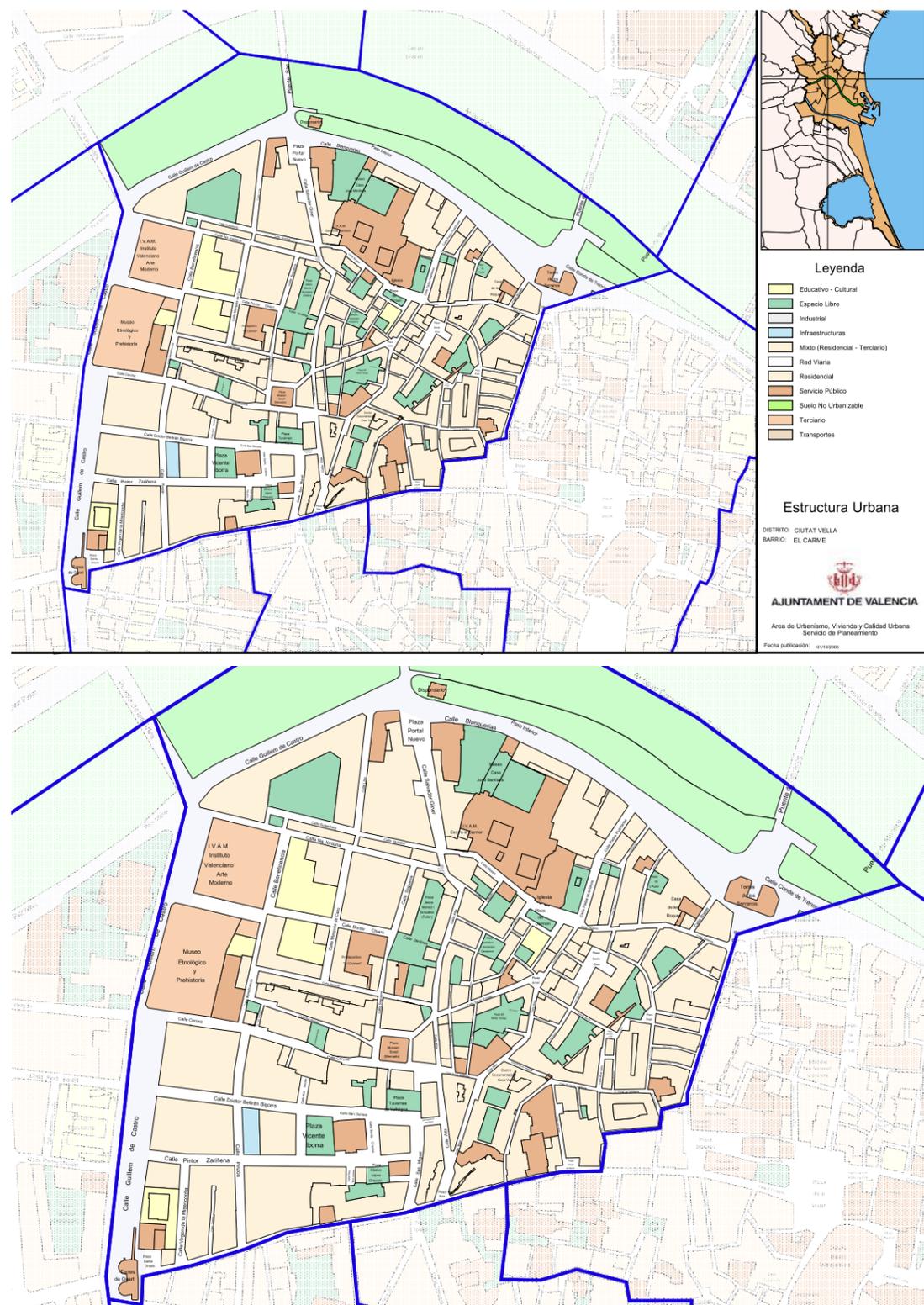
Se consideriamo brevemente alcuni aspetti della realtà della «Ciutat Vella», la diagnosi è chiara: siamo (eravamo?) in presenza di un'area in pieno processo di distruzione, colpita da quella che è stata definita "spirale di degrado". Così, ad esempio, tra il 1940 e il 1981, mentre la popolazione totale della città di Valencia è cresciuta da 450.000 a 750.000 abitanti, la Ciutat Vella si è ridotta da 105.000 a 35.000, un processo che non si è ancora fermato. Sottolineiamo, pertanto, che la Ciutat Vella attualmente non detiene più di un esiguo 5% della popolazione totale; fatto salvo

un esigua percentuale di appartamenti di lusso abitati da un ceto sociale alto e benestante; è anche una popolazione anziana e povera, che vive di sussidi statali - il numero dei pensionati supera del 70% il resto della città - ospitato in un contesto residenziale obsoleto e condizioni di vita inaccettabili, in confronto con gli standard medi del resto della città; gli edifici costruiti prima del 1940 sono tre volte quelli dell'intera città. O per dare alcuni dati riferiti alle demolizioni effettuate, indichiamo, per esempio, che nel quartiere del "Carmen" c'erano nel 1984 un totale di 866 edifici, nel 1989, cinque anni dopo l'approvazione dei piani speciali, non meno di 148 edifici erano stati "persi" (17%). Questa cifra ha il suo complemento, se possibile più grave, quando si sa che dal 1970 al 1986 il quartiere aveva perso il 50,02% della sua popolazione.

In breve, un panorama che può essere descritto senza dubbio come una decadenza generalizzata. E lo stesso potrebbe essere aggiunto rispetto ad altri indicatori (stabilimenti commerciali, abitazioni occupate, livello di reddito della popolazione, ...) che per non ampliarci ometteremo.

La conclusione non può essere più ovvia. Il processo di declino della Ciutat Vella, porta direttamente alla sua fine, se non vengono implementate (come sembra che venga fatto) misure che alterano questa tendenza "spontanea".

## Il barrio del Carmen



Una volta analizzate le dinamiche storiche di formazione e crescita dell'ambito della Ciutat Vella, è necessario scendere di scala e focalizzare l'attenzione sui singoli quartieri per capire meglio le loro peculiarità, le loro esigenze e sfruttare meglio il potenziale funzionale di ciascuno di essi. Mentre lo studio su larga scala è essenziale per conoscere gli aspetti generali del centro storico, considerato come un insieme di unità, e per identificare le relazioni tra quartieri in termini di usi e utenti, la riduzione della scala consente di entrare nel dettaglio delle questioni urbane, morfologiche e sociali che caratterizzano e modellano i quartieri.

Per il presente studio, si è deciso di focalizzare l'attenzione e specificare le analisi sul quartiere del Carmen. Come evidenziato nei capitoli precedenti, questo quartiere risulta essere uno dei più significativi a causa delle trasformazioni urbane e socio-economiche degli ultimi anni, con il vantaggio di essere in grado di apparire come uno dei più rappresentativi della città storica, dove la stratificazione urbana è ancora visibile e dove l'eterogeneità morfologica dovuta alla sua origine periferica diventa un segno distintivo che la rende diversa dagli altri quartieri della Ciutat Vella.

Oltre ad ospitare il maggior numero di solares della Ciudad Vella (circa un terzo), il quartiere Carmen presenta alcune peculiarità urbane e funzionali che ci permettono di affrontare la questione del riutilizzo dei lotti sotto aspetti diversi. A tal fine si procede allo studio del quartiere dal punto di vista storico-urbano, prima, e morfologico funzionale, in seguito, per conoscere meglio la situazione attuale.

### Descrizione del quartiere, storia e urbanismo

Considerando come perimetro geografico del quartiere le strade: calle Quart-Cavaleri a sud, calle Serranos a est, calle Guillen de Castro a ovest e il fiume Turia a nord, circoscritto dai resti della vecchia cinta muraria, e dalle due torri difensive, tutt'ora presenti: Torre de Quart e Torre de Serranos.



*Torres de Serranos,  
Valencia, 2018*

La peculiarità morfologica del Carmen sta nel fatto che nasce come periferia urbana, infatti possiamo notare come: nella parte interna, di matrice Araba, vi è un tessuto densamente edificato e caratterizzato da una viabilità costituita per lo più da strade molto strette e attraversamenti pedonali, la parte esterna è invece presente un edificato più regolare; questo conferisce al quartiere una profonda eterogeneità da un punto di vista, non solo storico, ma anche tipo – morfologico. Ciò che ha contribuito a dar forma ad un tessuto eterogeneo all'interno dell'area non furono solo le diverse fasi di costruzione, ma anche la pianificazione della Ciudad Vella nel corso del tempo; come abbiamo visto il Piano

di riforma interna della città di Valencia (1929) prevedeva un asse di sventramento e di ristrutturazione che avrebbe dovuto “tagliare” in due il centro storico, quindi interessando anche il barrio del Carmen, dove in previsione di un'attuazione, mai avvenuta, del suddetto piano si cominciarono a demolire edifici per far spazio a strade di più ampio respiro, piazze e giardini pubblici.

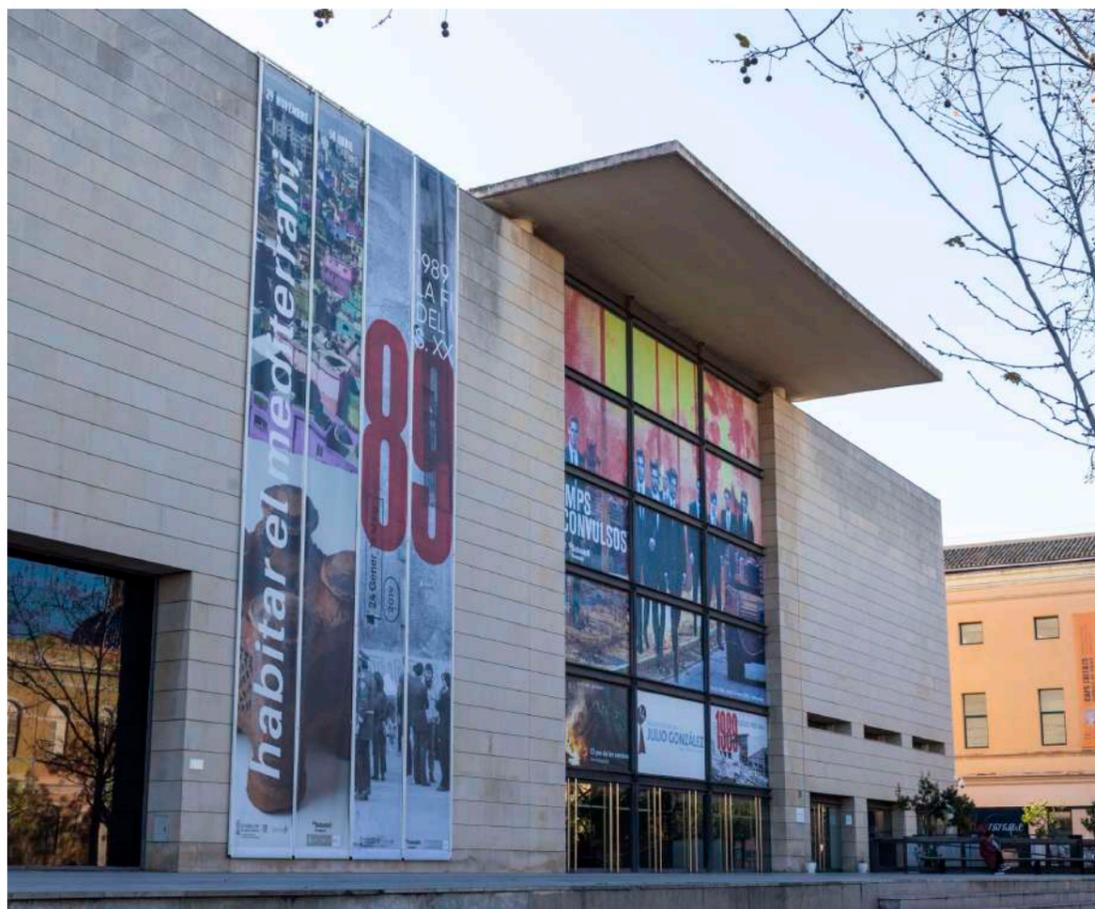
Da un punto di vista morfologico, la stratificazione urbana ha generato innesti moderni all'interno della città vecchia, mentre in alcuni casi ha semplicemente portato all'intervento puntuale su edifici o strade, in altri ha significato una modifica radicale del tessuto preesistente. Questa trasformazione è evidente non solo attraverso il confronto dello stato attuale del quartiere con la cartografia storica, ma anche semplicemente analizzando l'età degli edifici che lo compongono, separando i nuovi da quelli vecchi utilizzando come linea divisoria la data del 1940.

La chiarezza del contenuto tessuto urbano tra i due muri è dovuta anche alla presenza, in passato e fino al secolo XIX, di orti e giardini appartenenti a privati, conventi e chiese, che successivamente hanno permesso di costruire grandi blocchi e strade più ampie. A ciò si aggiungono le profonde trasformazioni che il quartiere ha subito negli ultimi tempi. Si distingue, infatti, come nella zona occidentale che si affaccia sulla via Guillén de Castro, tra la Torres de Quart e calle Beneficencia, la città moderna penetra nella vecchia fino a calle Alta, modificando i blocchi e aprendo nuove strade.

Ad aumentare questo “disordine” morfologico furono le grandi opere urbane e architettoniche in cui il quartiere è stato coinvolto sin dall'inizio del XX secolo. La prima è l'apertura di Avenida del Oeste dal sud, destinata a raggiungere il Portal Nou a nord. Come è noto, il progetto non fu mai realizzato, tuttavia, la pianificazione del Piano di Riforma degli Interni di Goerlich del 1928 ebbe molte ripercussioni anche nella Carmen, dove in previsione dell'apertura lungo l'asse del viale dell'Occidente, iniziarono opere di ampliamento delle strade, demolizioni di edifici e, di conseguenza, sostituzione del vecchio tessuto urbano.



*Piano per la  
ristrutturazione interna  
di Valencia, 1929*



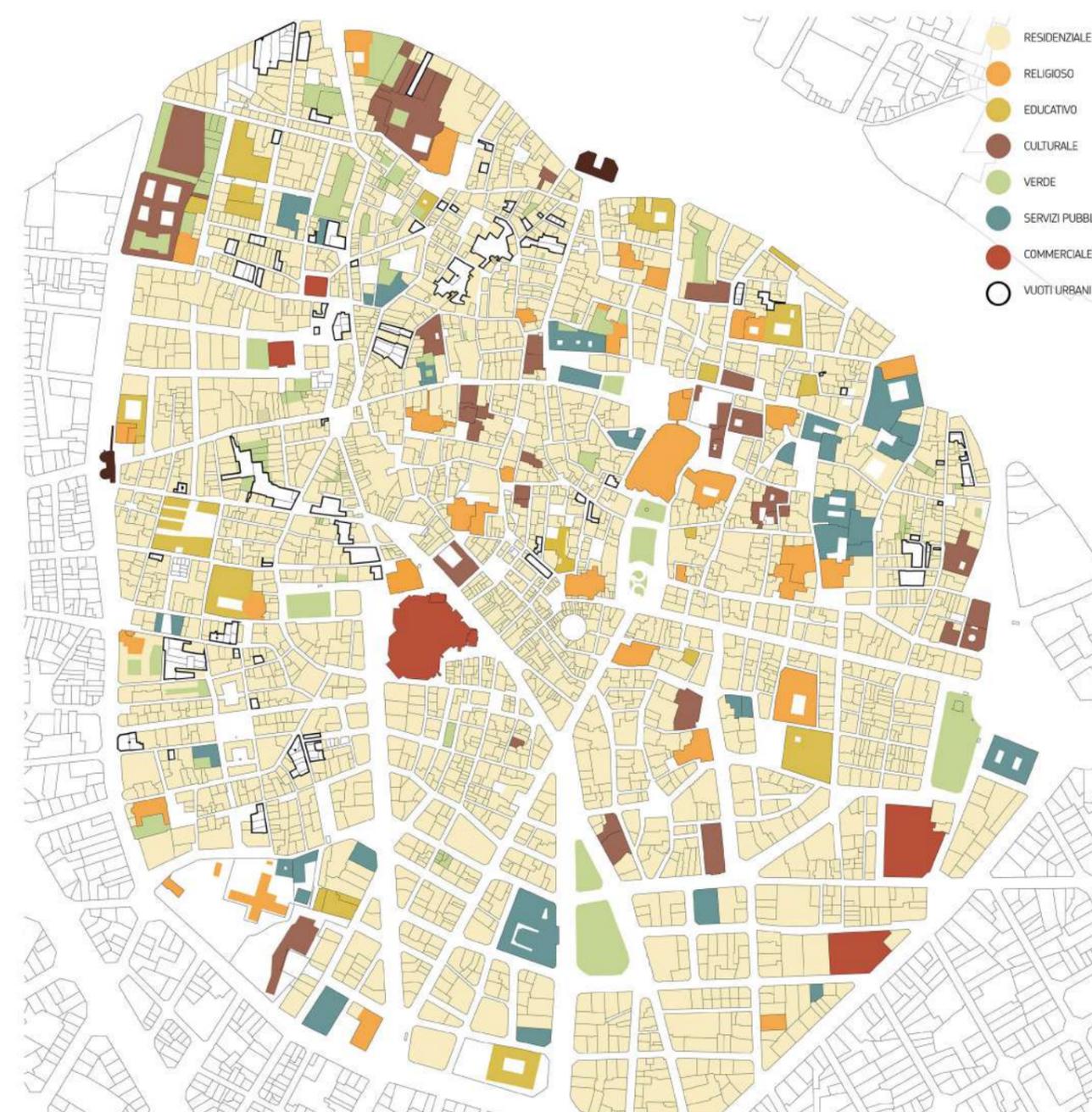
*IVAM, Valencia, 1929*

Altri interventi come la costruzione della IVAM, rimodellamento della piazza Centenari de la Ploma, calle de los corredores e le costanti opere puntuali di ricostruzione, contribuiscono a conferire aspetti dispersi e incompleti al quartiere, generando in molti casi aree di contrasti e discrepanze con l'ambiente urbano. In questa parte del quartiere, l'architettura moderna sembra inghiottire la città storica, sostituisce quasi tutte le parti con grandi blocchi, apre nuove strade, ma non arriva a compimento: le strade che dovevano unirsi a Quart e Corona in attesa di essere completate diventando vicoli ciechi.

A giudicare dagli allineamenti delle strade con le lacune urbane adiacenti, sembrerebbe esistere una relazione tra questi interventi incompleti e i siti attualmente presenti nel quartiere, ed è evidente come il processo di sostituzione e invasione della città vecchia da parte del moderno sia ancora in corso.

### Analisi delle funzioni del tessuto edilizio nel barrio del Carmen

La diversa localizzazione dei solares all'interno del tessuto storico è forse l'elemento che meglio può analizzare le potenzialità trasformative di questi vuoti. Se, infatti, la dimensione, il numero di affacci, il regime dei suoli, le prescrizioni urbanistiche e normative sono strumenti necessari a consentire l'intervento all'interno dei singoli solares, non sono altresì sufficienti a valutare il tipo d'intervento auspicabile. E' solo il diverso tipo di percorsi su cui insiste ogni singolo vuoto a suggerire, con buona approssimazione, la funzione (residenziale, commerciale, servizi, terziario ecc.) ad essi attribuibile, la forma, e la scelta stessa di come edificare, se interamente o parzialmente, il solar. E', in altre parole, il grado ed il livello di nodalità di ogni vuoto ad indicare la funzione, è la morfologia del tessuto, unitamente all'analisi ambientale (condotta caso per caso) a consigliare la nuova forma edificatoria, è l'unione di questi due elementi a definire, in ultima analisi il nuovo tessuto: i nuovi spazi aperti (pubblici/privati), i nuovi percorsi, le altezze degli edifici etc. Così ad esempio un solar di tipo puntuale insistente su di un percorso Matrice oppure un solar di collegamento tra due percorsi Matrice o tra un percorso Matrice e uno d'impianto edilizio sarà suscettibile di assumere una funzione speciale non residenziale, se poi sarà dotato di una dimensione sufficiente a consentirgli potrà a sua volta ospitare un percorso di connessione tra due strade, se poi la forma del tessuto lo richiederà potrà prevedere la presenza di un sistema di spazi aperti pubblici (piazze) o privati (corti, giardini) da alternare all'edificazione e così via. Tutto questo, insieme ai vincoli di tipo puntuale (normativo e urbanistico) consente di sviluppare delle possibili strategie alternative d'intervento, abbastanza dinamiche da adattarsi ai singoli casi studio ma al tempo stesso tra loro metodologicamente coordinate così da offrire una soluzione credibile e attuabile al problema dei solares nel centro storico di Valencia e, crediamo, di qualsiasi altra città storica ad essa assimilabile.



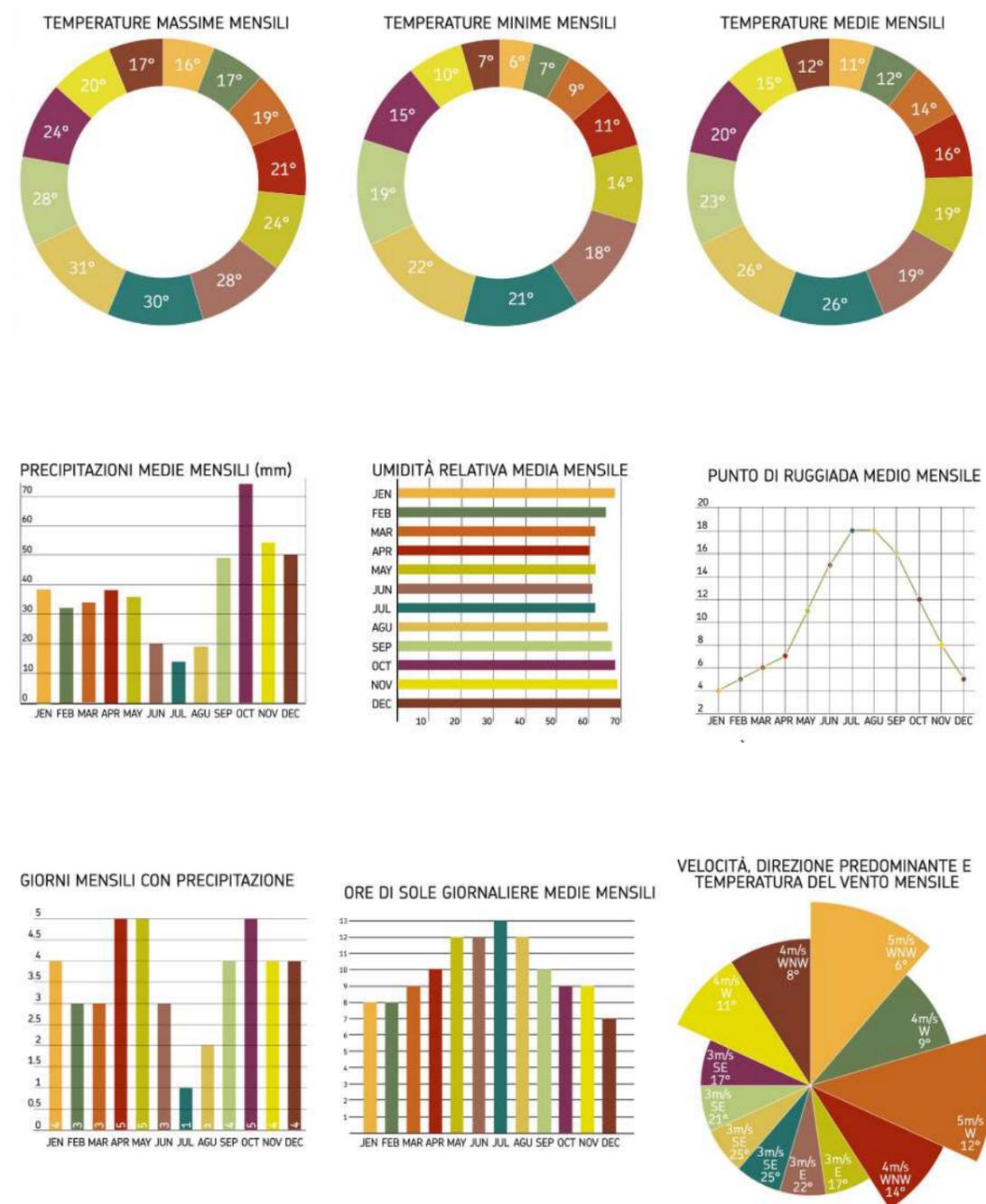
Mapa delle funzioni ciudad vella, Valencia, 2018

## Condizioni ambientali

I solares costituiscono un problema dal punto di vista ambientale? Da un punto di vista strettamente energetico-performativo si potrebbe sostenere di no. Trattandosi di “non luoghi”, un loro comportamento più o meno virtuoso non costituisce di per sé un problema. In quanto parte integrante di un tessuto compatto come quello del centro storico di Valencia sono invece un grave problema, anche dal punto di vista ambientale. Si tratta, infatti, di luoghi sottoposti a forti criticità ambientali: eccesso di ombreggiamento nelle stagioni invernali, eccesso di soleggiamento in quelle estive, fenomeno da “isola di calore” generata dai materiali non permeabili e fortemente degradati che spesso li costituiscono, ventilazione eccessiva (effetto canyon) o insufficiente e così via. In sostanza sono dei luoghi caratterizzati da un forte dis-comfort ambientale che li rende inadatti alla vivibilità urbana. Per questo motivo un’analisi ambientale dei solares (caso per caso) è stata necessaria. Ogni intervento sui vuoti urbani non può infatti prescindere dal risolvere anche le sue condizioni di outdoor comfort. Il protocollo di verifica adottato per Valencia ha previsto così una lettura dello stato di fatto attraverso alcuni fondamentali dati climatici locali quali: temperature, umidità, piovosità, venti, radiazione solare. A questi si sono aggiunti: i rilievi sulla morfologia del luogo e sui fattori di forma e porosità degli isolati; analisi dell’apporto luminoso in relazione al profilo altimetrico delle sezioni coinvolte; analisi dei materiali di finitura e relativi valori di albedo. A conclusione di quest’analisi preliminare sono state tracciate le assonometrie solari riferite a particolari giorni ritenuti “periodo di soglia”, dall’alba al tramonto, da cui ricavare la mappa di ombreggiamento dell’intero anno solare.

Le fasi del protocollo di analisi possono essere così sintetizzate:

- Analisi della morfologia urbana (altezze e densità degli isolati)
- Analisi degli apporti luminosi e distribuzione dei valori di albedo attraverso il ricorso ad assonometrie solari e schemi tridimensionali dell’isolato
- Analisi climatica e microclimatica della zona (temperature medie e profili del vento)



Dati climatici mensili, Valencia, 2018

- Analisi dei profili d'irraggiamento e assonometrie solari.

Più precisamente si può parlare di analisi del microclima attuabile attraverso l'indagine puntuale di ciascuna piazza riguardo:

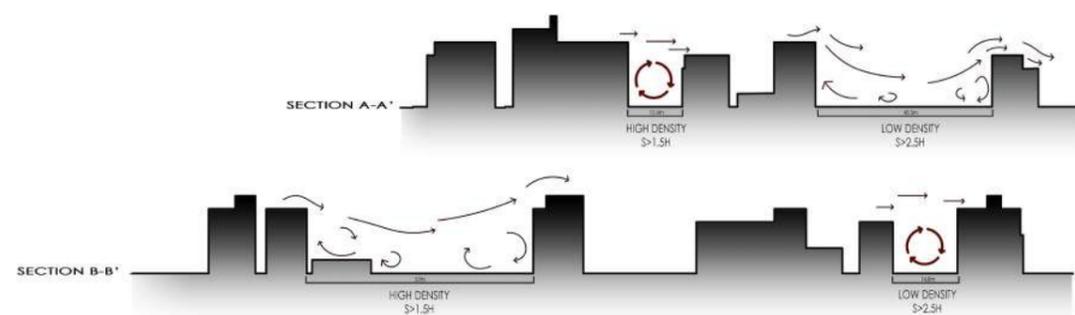
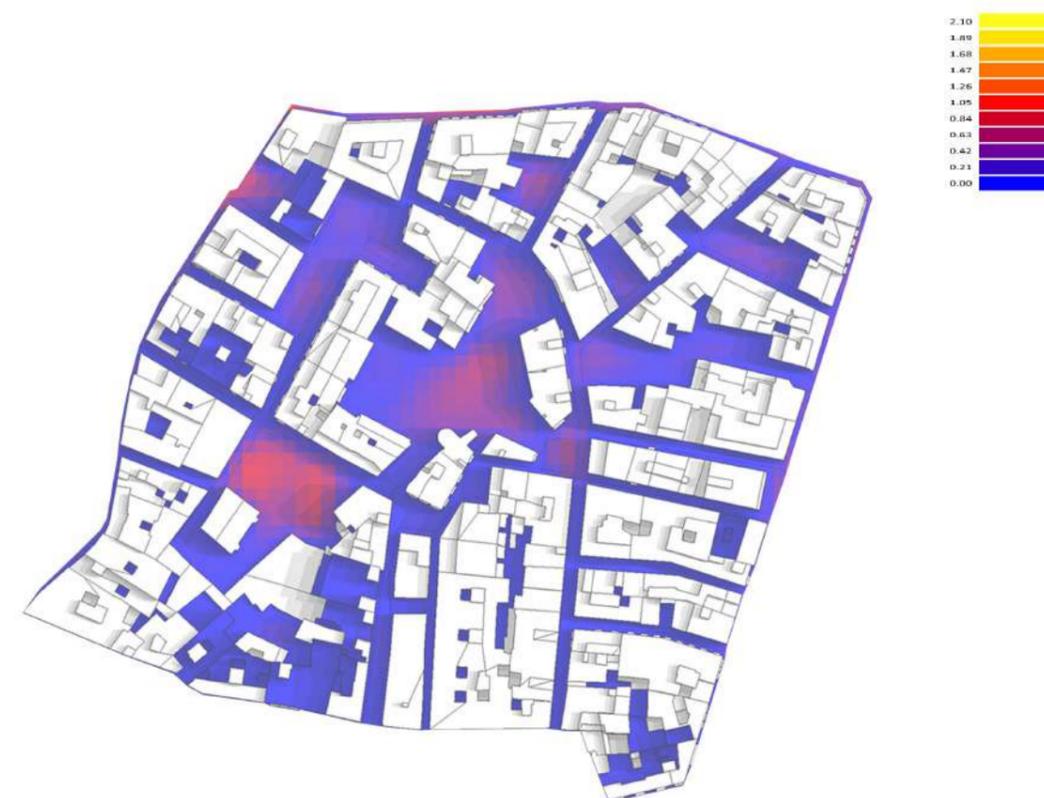
- Analisi del comfort termico,
- Analisi delle componenti radianti
- Analisi della componente del vento
- Analisi del comfort visivo.

Per realizzare questo tipo d'indagini si è fatto ricorso a software climatici specifici per ottenere dati quali: Temperature medie, Umidità relativa, Percentuale di precipitazioni, Valori medi e valori di picchi sull'irraggiamento. Questi dati hanno condotto all'elaborazione di mappature solari e shading path e altre carte tematiche utili per determinare quali fossero le zone più colpite da irraggiamento solare diretto, quali interessate da un maggior numero di ore di ombra durante la stagione estiva e quella invernale.

Allo stesso modo l'analisi della componente vento è stata realizzata attraverso la lettura comparata dei seguenti parametri:

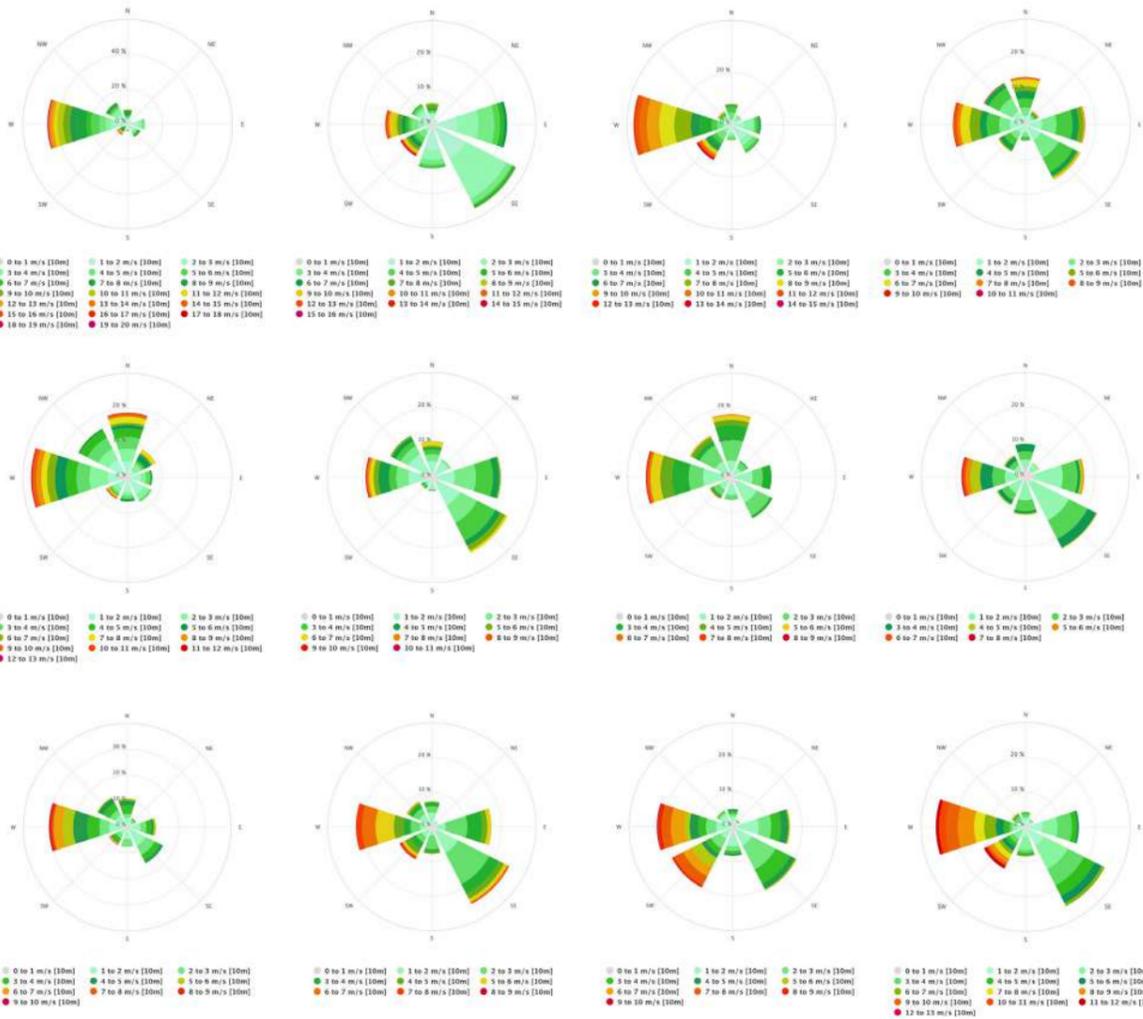
- Dimensione dello spazio outdoor
- Velocità del vento a 2 m di altezza
- Altezza edifici limitrofi
- Direzione del vento, ampiezza e ubicazione dei fronti aperti della piazza-strada canyon urbano.

I dati ambientali sono così alcuni degli strumenti necessari (insieme con quelli normativi, economici e morfologici) a risolvere il problema dei solares come grande tema urbano.

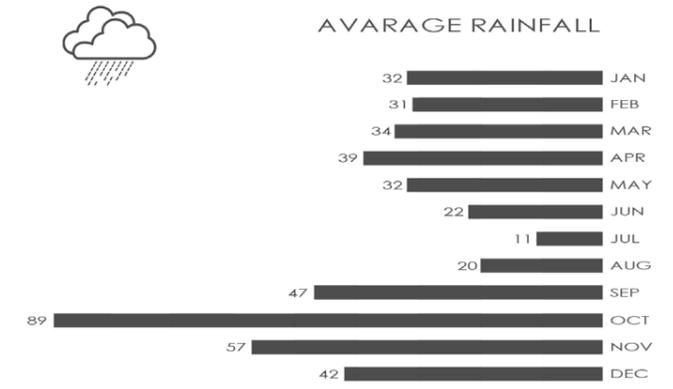


Analisi dei venti, area 5, Valencia, 2018

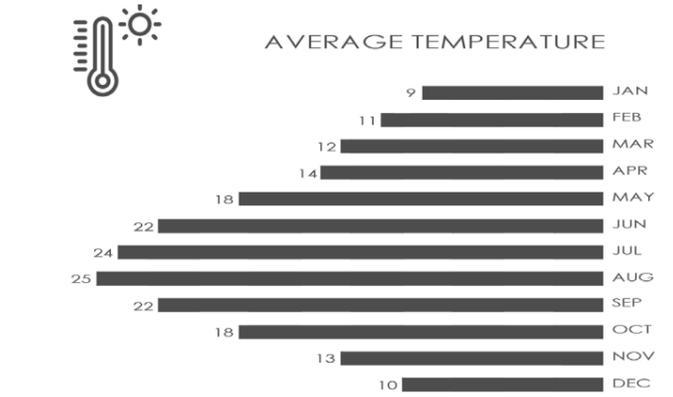
Analisi dei venti, area 5, Valencia, 2018



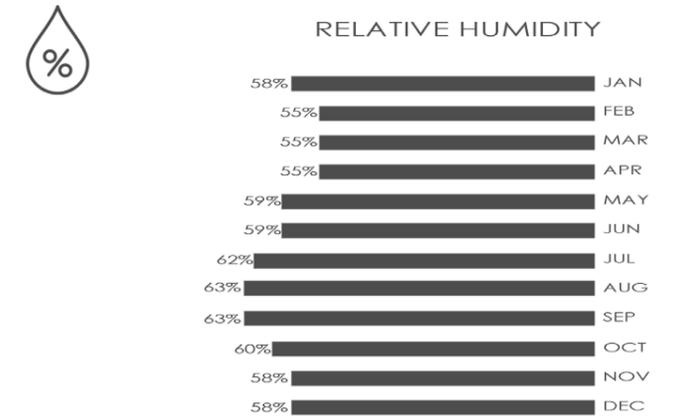
Media pioggia area 5, Valencia, 2018



Media temperature area 5, Valencia, 2018

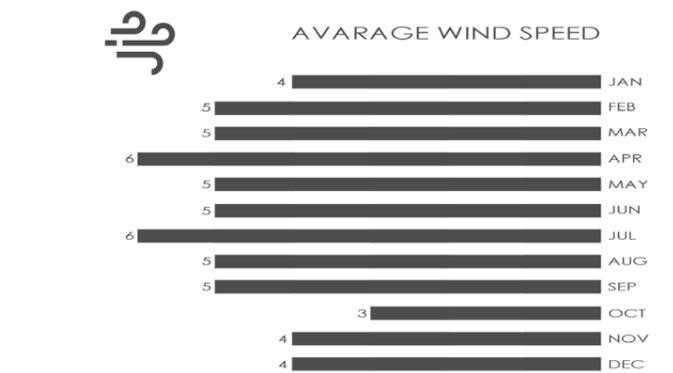


Media umidità area 5, Valencia, 2018



Analisi dei venti, Valencia, 2018

Media velocità del vento area 5, Valencia, 2018



### Studi economici del mercato immobiliare

Considerando il momento di grande crescita turistica della città di Valencia, appare legittimo chiedersi, come sarebbe se si sfruttasse al massimo le potenzialità della stessa. Le dinamiche economiche che hanno caratterizzato il mercato immobiliare del centro storico di Valencia, sono perfettamente in linea con il trend europeo, ovvero un importante calo del valore fondiario, seguito da un timido, seppur apprezzabile, incremento del mercato immobiliare, generato dalla richiesta dell'industria ricettiva e terziaria.

La parola vuoto esprime l'enorme potenziale di un supporto apparentemente senza contenuto, in attesa di essere riempito con nuovi edifici o nuove attività.

E questo "vuoto urbano" è oggetto di un interesse economico prioritario: il loro uso promette benefici o di risparmio rispetto al costo di abbandono, che si verificherebbe con la perdita del bene stesso, o di manutenzione.

Per meglio comprendere le ragioni economiche che stanno alla base del fenomeno, per cui spesso i Solares vengono abbandonati, è stata condotta una breve indagine di mercato sulla vendita degli stessi, per conoscerne il prezzo e monitorare le transizioni di compravendita.

Semplificando, vengono qui di seguito proposti dodici casi di vendita:

I seguenti valori riportati nella tabella sono dei valori attesi di mercato

	Ref.	m2	Località	€	Sup. edificabile	€/m2
1	5827	61	El Mercat	270.000	240	4.426
2	E009-02125	418	Torres de Quart	1.150.000	1.739	2.751
3	0077-290532	488	Carmen	1.150.000	2.223	2.357
4	SU-105	450	Ciutat Vella	1.000.000	1.100	2.222
5	46-340-27	103	Carmen	330.000	300	3.204
6	VAL-5850	500	De La Seu	1.200.000	1.100	2.400
7	378	340	Carmen	950.000	753	2.794
8	Bolseria	61	El Mercat	260.000	240	4.262
9	Quart	75	Carmen	315.000	300	4.200
10	Eixarchs	55	El Mercat	250.000	320	4.545
11	Carme	103	Carmen	330.000	412	3.203
12	Xerea	350	La Xerea	990.000	990	2.828
	Average	250		682.917		3.266

(fonte milanuncios.es)

L'indagine conoscitiva riportata ci mostra come il prezzo medio dei Solares presi in esempio è di circa 3.000 €/m2, con una superficie di 250 m2. Questi dati spostano l'attenzione del problema della permanenza degli stessi sulla sfera legislativa, in quanto, trattandosi di un terreno edificabile nel cuore del centro storico, i prezzi medi di mercato risultano essere abbastanza accessibili. Se inoltre si pensa al momento storico in cui si trova la città di Valencia, caratterizzato da un alto flusso turistico e una consequenziale crescita di strutture ricettive, si potrebbe auspicare la naturale scomparsa dei suddetti vuoti, qualora da un punto di vista amministrativo non si presentino grossi problemi ostativi.

## Normativa vigente per gli interventi nella città storica in Spagna

In Spagna vige un ordinamento giuridico, riguardo i regolamenti urbanistici, molto complesso e articolato su più livelli di intervento che vanno dal più generale, nazionale, sino ai singoli piani di intervento dello specifico quartiere.

Le principali leggi che si occupano di tutela e conservazione del patrimonio culturale e architettonico a livello nazionale sono: la legge 16/1985 e la legge 04/1998, le quali vengono sviluppate e articolate nei vari regolamenti urbanistici locali, che nella fattispecie di Valencia fanno riferimento al ROGTU (Regolamento di Ordinazione e Gestione Territoriale e Urbana), a sua volta scendendo ancor più nel dettaglio è il PGOU (Piano Generale di Ordinazione Urbana) che regolamenta l'attività urbanistica della città.

Nel nostro caso specifico, avendo contenuto il campo d'analisi alla Ciudad Vella, i PEPRI (Piani Speciali Protezione Riforma Interiore) ci forniscono le linee guida per la pianificazione e progettazione di qualsivoglia intervento, che si tratti di ristrutturazione o di conservazione, ricadente nel perimetro della città storica.

## PAI, Programma Attuazione Isolata

Il Consiglio Comunale di Valencia, in vista del procedimento e della relazione rilasciata dal Centro di Gestione del Centro Storico e con il parere della commissione d'informazione sui progetti principali e l'urbanistica hanno convenuto, tra l'altro, di optare per la gestione diretta attraverso la sociedad anonima municipal actuaciones urbanas de Valencia (AUMSA), per la formulazione del programma di azione isolata nelle appezzamenti - per lo più soggette al regime forzato di costruzione - .

## Obiettivi del programma.

La sociedad anonima municipal actuaciones urbanas de Valencia (AUMSA) in conformità con l'accordo adottato dal Consiglio Comunale di Valencia, presenta Azioni isolate con un obiettivo prioritario: migliorare e rigenerare l'ambiente del centro storico di Valencia, costruendo sui lotti vacanti che risultano inclusi nel

Registro comunale dei lotti e degli edifici da riabilitare (in RMSER), tutti tenendo conto della tipologia ambientale e dei criteri del Piano Speciale per la Protezione e Riforma Interni dei quartieri in cui si trovano. La commissione Comunale di Valencia propone che per il fine del programma è quello di promuovere la costruzione di alloggi destinati a gruppi socialmente svantaggiati<sup>1</sup>, con il quale ha approvato il regolamento di Pianificazione territoriale e urbanistica e gestione (di seguito ROGTU), articolo che tuttavia è stato soppresso dal Decreto 36/2007 del 13 aprile del Consell, che modifica il decreto 67/2006, del 19 maggio, della Consell, con cui è stato approvato il Regolamento di pianificazione territoriale e urbanistica.

Da parte sua, la legge 4/2004, del 30 giugno, sulla protezione del territorio (di seguito LOTPP) fornisce, tra l'altro, la pianificazione del territorio per la qualità della vita dei cittadini, il miglioramento del territorio ambienti urbani, in particolare quelli dei centri e delle aree storiche degradate. Questo criterio, che fa parte della strategia per lo sviluppo di la Comunità Valenciana, costituisce l'obiettivo del presente programma. La realizzazione di questi scopi si manifesta attraverso azioni che possono essere svolte dalle autorità pubbliche che tendono, come in questo caso, all'esecuzione dei rispettivi lavori o alla realizzazione di qualsiasi altra spesa di investimento, soprattutto in nuclei storici o aree degradate, al fine di rivitalizzare, rigenerare la morfologia urbana tradizionale o ottenere un risultato migliore di integrazione urbana o sociale in tutto il comune, in particolare attraverso la costruzione di lotti vacanti.

La Legge 16/2005 del 30 dicembre, Urbanistica Valenciana (di seguito LUV) dà ai Programmi di Azione Isolata gli strumenti necessari ad una pianificazione e regolamenta, inoltre, il processo di implementazione delle stesse, specificandone il loro ambito e le relative modalità, e designa il promotore, con i suoi impegni e garanzie<sup>2</sup>. Questo strumento urbanistico è costituito per soddisfare le molteplici funzioni della costruzione di appezzamenti i cui proprietari non hanno rispettato l'obbligo, o hanno chiesto la loro inclusione volontaria nella Registro dei lotti e degli edifici che devono essere riabilitati nei termini stabiliti nella articolo 217 del LUV e in conformità con gli articoli 146.1.d) del LUV e ROGTU.

<sup>1</sup> Elencati all'articolo 260.1.3 del Decreto 67/2006 del 19 Maggio

<sup>2</sup> (articolo 39, lettera b) LUV

### Legittimazione della formulazione del programma.

La LUV consente alle amministrazioni pubbliche, da soli o attraverso l'ausilio dei suoi organi di governo, di promuovere, sul suolo urbano, lo sviluppo di azioni isolate<sup>3</sup>.

In questo caso, con l'accordo del governo locale, il Consiglio Comunale di Valencia si è riunito in sessione ordinaria il 17 Novembre 2006 e ha previsto l'attuale programma di azione isolata eseguita da diretta gestione e viene formulata dalla sociedad anonima municipal actuaciones urbanas de Valencia, (AUMSA).

Il presupposto abilitante per la presentazione di questo programma d'azione Isolato, come abbiamo detto, si trova negli articoli 146.1. comma (d) e 218.2, della LUV e gli articoli 249.1.(c) e 261 del ROGTU.

In particolare, la presente iniziativa del programma procede come una conseguenza dell'esistenza delle proprietà colpite nell'ambito del Costruzione forzata, e conseguentemente l'accreditamento della disponibilità civile dei lotti in conformità alle disposizioni degli articoli 146.4 e 217 del LUV e l'articolo 250.2 del ROGTU.

La totalità dei lavori e degli investimenti che essa comporta è finanziata dalla società la quale possiede un capitale interamente pubblico, di cui la disponibilità di risorse di bilancio è garantita mediante la certificazione di sufficienza nel bilancio della società stessa<sup>4</sup>.

### Campo di applicazione del programma.

L'ambito dei programmi di azioni isolate sarà, almeno una superficie pari a quella minima fissata dal piano<sup>5</sup>, anche se uno o più particelle verranno accorpate per raggiungere tale superficie. Le particelle interessate che costituiscono l'ambito di applicazione di questo programma sono classificate dal Piano Urbano Generale di Valencia<sup>6</sup> come terreno urbano, nell'ambito della Speciale Protezione e Riforma Interni del Barrio del Carmen (MPEPRI Carmen), CHP-111 - Centro Storico Protetto, quartiere storico di Carmen, approvato con l'accordo del Municipio di Valencia datato 9 maggio 1991 (BOP del Valencia n°245, 14 ottobre 1992), Piano Speciale che, è in vigore pur subendo modifiche di carattere puntuale.

<sup>3</sup> Articolo 146.3 LUV

<sup>4</sup> Articolo 270.2 ROGTU

<sup>5</sup> Articolo 248.1 ROGTU

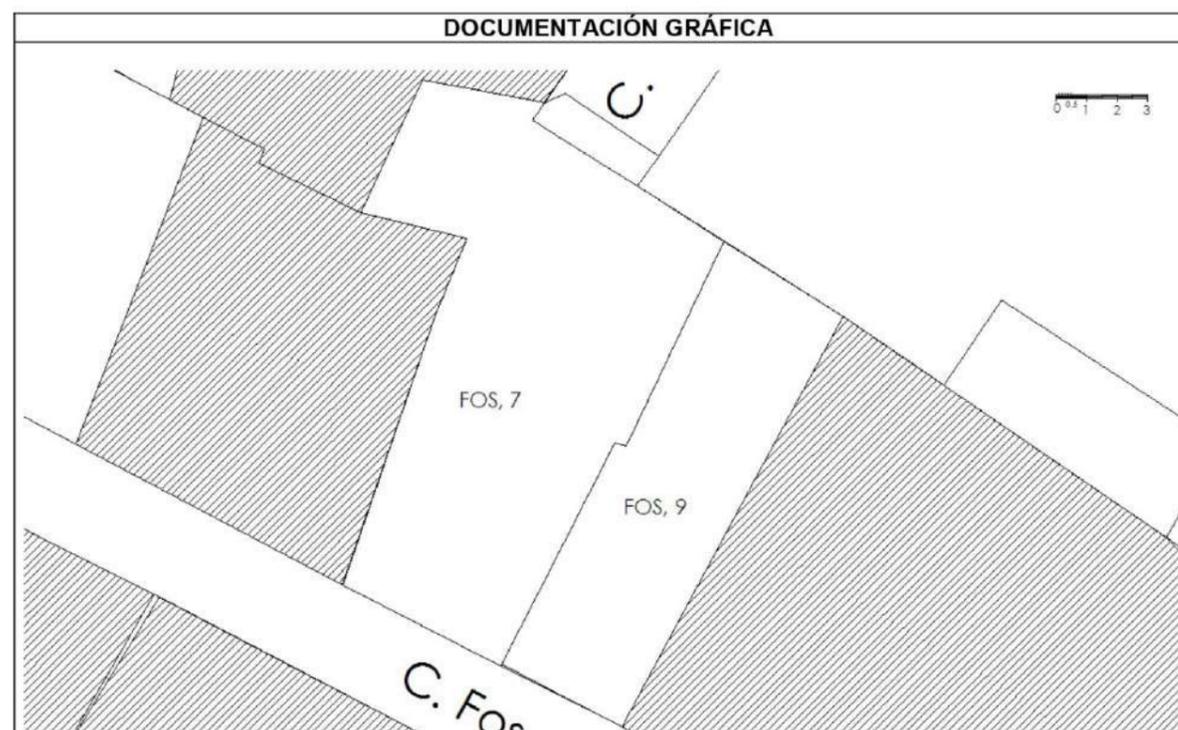
<sup>6</sup> BOE del 14 gennaio 1989 - DOGV del 3 maggio 1993

LOTTO N.º1

<b>Site</b>	C/ Fos, n.º7 - Valencia		
<b>District</b>	Ciutat Vella	<b>Quarter</b>	Carmen
<b>Ref. Cadastre</b>	5534211		
<b>Character</b>	Urbana	<b>Superficie</b>	134,41 m <sup>2</sup>

DATOS DEL REGISTRO MUNICIPAL DE SOLARES						
Libro	Principal	Tomo	I	Sección	Solares	Finca n.º
<b>Nº de expediente administrativo:</b>			03502/2005/18			
<b>Orden de edificación:</b>			U-828 de 10 de febrero de 2005			
<b>Declaración de incumplimiento:</b>			U-4395 de 6 de junio de 2006			
<b>Orden de inclusión:</b>			U-4395 de 6 de junio de 2006			
<b>Motivo de la inclusión</b>			Incumplimiento orden de edificación			

CONDICIONES URBANÍSTICAS DE LA FINCA
Se trata de un solar edificable calificado por el vigente PEPRI del Barrio del Carmen como CHP-111, Centro Histórico Protegido, y al que se le asigna una edificabilidad de 4a (M=m) plantas y con uso dominante Residencial Plurifamiliar. Esta parcela está, en parte, calificada como Sistema Local de Red Viaria Vía Urbana (RV-4), con uso Global o Dominante (Dcm) Comunicaciones, ocupando una superficie de 5,04 m <sup>2</sup> .



Evidenziamo inoltre l'emendamento approvato con l'accordo della seduta Municipale plenaria del 31 maggio 2002<sup>7</sup>. In questo caso, l'ambito del programma è costituito da due lotti di terreno che si trovano nella strada Fos, numeri 7 e 9. Nell'ambito della qualifica urbanística CHP- 111 "Distretto Storico di Carmen"<sup>8</sup>, la superficie minima del terreno deve essere di 100 m<sup>2</sup>, mentre la facciata minima lunga 6 m.

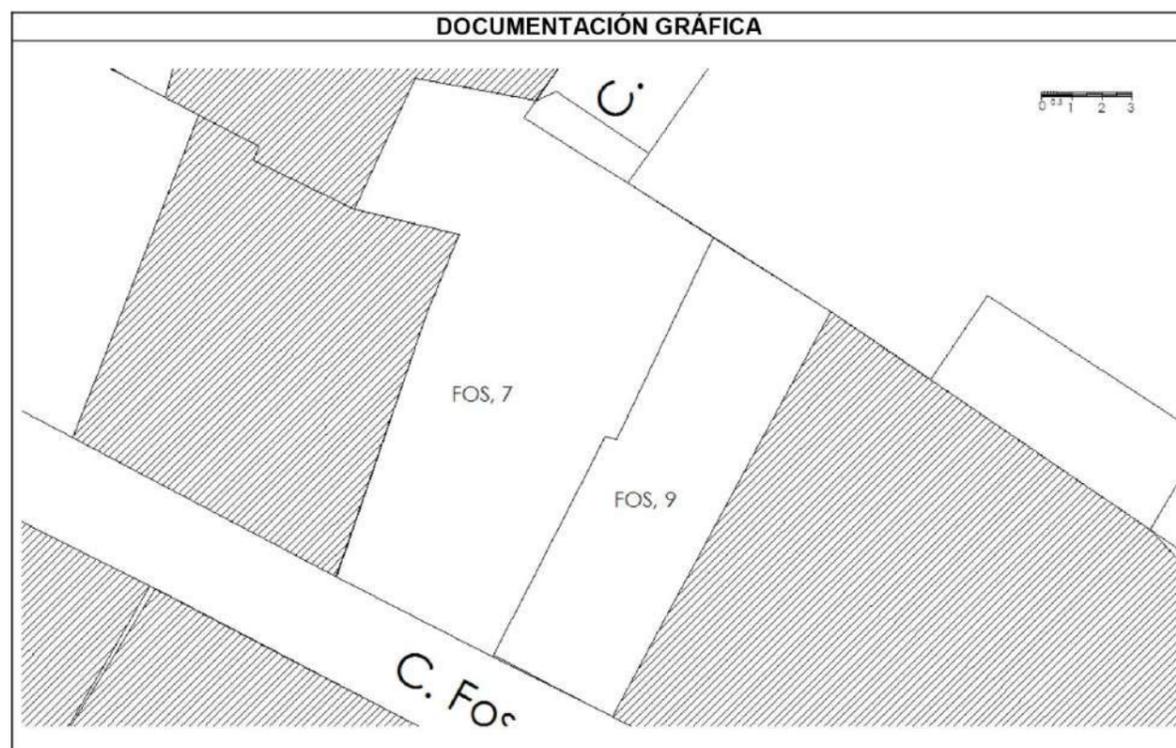
<sup>7</sup> BOP di Valencia n°35, 11 di Febbraio 2003

<sup>8</sup> Articolo 50 delle Ordinanze PEPRI

<b>Site</b>	C/ Fos, n.º9 – Valencia		
<b>District</b>	Ciutat Vella	<b>Quarter</b>	Carmen
<b>Ref. Cadastre</b>	5534210		
<b>Character</b>	Urbana	<b>Superficie</b>	68,84 m <sup>2</sup>

DATOS DEL REGISTRO MUNICIPAL DE SOLARES							
Libro	Principal	Tomo	I	Sección	Solares	Finca n.º	18
<b>Nº de expediente administrativo:</b>		03502/2005/18					
<b>Orden de edificación:</b>		U-828 de 10 de febrero de 2005					
<b>Declaración de incumplimiento:</b>		U-4395 de 6 de junio de 2006					
<b>Orden de inclusión:</b>		U-4395 de 6 de junio de 2006					
<b>Motivo de la inclusión</b>		Incumplimiento orden de edificación					

CONDICIONES URBANÍSTICAS DE LA FINCA	
Se trata de un solar edificable calificado por el vigente PEPRI del Barrio del Carmen como CHP-111, Centro Histórico Protegido, y al que se le asigna una edificabilidad de 4a (M=m) plantas y con uso dominante Residencial Plurifamiliar. Dentro de la zona de calificación urbanística CHP-111 "Barrio Histórico del Carmen" la superficie mínima de parcela edificable es de 100 metros cuadrados, según establece el artículo 50 de las Ordenanzas del PEPRI (aprobado definitivamente el 9 de mayo de 1991, y publicado en el Boletín Oficial de la Provincia de Valencia en fecha 14 de octubre de 1992) y fachada mínima de 6 metros de longitud. Al no cumplir las condiciones de parcela mínima y lindar en una de sus alineaciones laterales con una parcela no edificada, será necesaria la su agrupación con el colindante de la calle Fos, n.º7.	



Il numero civico 9 di Fos ha una superficie del terreno di 68,84 m<sup>2</sup>, quindi non conforme alle condizioni; è stata necessaria per raggrupparla con il numero Fos adiacente numero 7, in un ordine di costruzione congiunta, conforme ai dettami dell'articolo 15.1 del LUV. Di seguito uno schema dettagliato, in una forma individuale, riguardo le condizioni urbanistiche che interessano i lotti che costituiscono oggetto di questo programma.

### Zone Territoriali omogenee.

L'Area di Distribuzione (AR) è l'insieme dei lotti per le quali il Piano Generale determina le medesime possibilità d'uso. Attraverso le zone territoriali omogenee il principio della distribuzione equa delle prestazioni e degli oneri è oggettivato. L' Articolo 55 della LUV stabilisce i criteri per la delimitazione delle aree di distribuzione.

Nel caso preso in analisi, l'area di distribuzione è composta da: calle Fos, 7 e 9, insieme ai lotti adiacenti che conferiscono a entrambe le condizioni di solares. Questo spazio pubblico (integrato nella superficie della particella della calle Fos, 7) ha come destinazione urbanistica quella di Rete locale del sistema Urbana Viaria (RV-4), con comunicazione globale o dominante (DCM).

### Regole di formulazione, processo e omologazione.

La formulazione, la trasformazione e l'approvazione dei programmi d'azione In generale, deve essere conforme alle norme previste dai Programmi di azione integrati, con le specialità contenute nella articolo 258 del ROGTU. La procedura di approvazione del presente programma, da svolgere in gestione diretta comunale, sarà avviata da un accordo plenario<sup>9</sup>.

L'accordo che decide la gestione diretta dell'azione deve includere necessariamente una descrizione dettagliata degli impegni di investimento e gestione e disponibilità di bilancio, per finanziare, anche parzialmente l'azione. Nel caso di una società di capitali a pieno titolo, la disponibilità di risorse di bilancio sarà garantita attraverso certificazione della sufficienza economica dal bilancio aziendale di capitale interamente pubblico attraverso il quale il Comune garantisce la sufficienza economica fino alla fine dell'azione<sup>10</sup>.

Il processo di informazione pubblica, previsto dall'articolo 272.2 del ROGTU indica generalmente un termine di 20 giorni dal giorno successivo alla ultima pubblicazione dell'annuncio o dalla ricevuta dell'avviso. Tenuto conto della documentazione che è stata presentata al Programma, si ritiene opportuno che il processo di esposizione al pubblico del programma ha una durata di almeno un mese. Questa procedura è completata da un annuncio pubblicato sul diario ufficiale della Comunità Valenciana, essendo anche obbligatorio inviare avvisi

<sup>9</sup> Articolo 269.2 ROGTU

<sup>10</sup> Articolo 270 ROGTU

ai proprietari catastali e, per conoscenza, coloro che appaiono come titolari di diritti reali registrati nella Registro immobiliare. Tenendo conto che accanto alla Alternativa Tecnica di questo Programma, è in corso un processo di ripartimento orizzontale, e l'obbligo di informazione di cui all'articolo 166 del LUV è sostituito con l'avviso di apertura del procedimento, a condizione che contengano le informazioni di tale articolo<sup>11</sup>.

L'annuncio dell'informazione pubblica, conformemente alle disposizioni dell'art 554 del ROGTU, deve chiaramente identificare le seguenti circostanze:

- a) lo strumento o il file inviato alle istituzioni pubbliche, nonché il suo ambito di applicazione se non è chiaramente dedotto dalla denominazione.
- b) nel caso di strumenti elaborati o registrazioni promossi da privati o da altre amministrazioni pubbliche, l'identità del promotore.
- c) La durata del periodo di informazione e il tempo dalla data di pubblicazione che dovrebbe essere considerato iniziato.
- d) il luogo e gli orari previsti per la consultazione dello strumento o del fascicolo, così come per la presentazione di richieste, suggerimenti e qualsiasi altra documentazione.
- e) la pagina web in cui è possibile consultare lo strumento di pianificazione o documentazione di qualsiasi procedura già completata.
- f) nel caso di strumenti di pianificazione o atti procedurali che sono soggetti a formalità o autorizzazioni previste dalla legge, i dati richiesti.
- g) La pubblicazione darà la possibilità di presentare osservazioni al contenuto della suddetta documentazione entro un mese dal giorno successivo all'ultimo preavviso o ricevimento dell'avviso o della notifica<sup>12</sup>.

Durante il periodo di informazione pubblica ogni persona fisica e giuridica, anche se non direttamente interessate, può:

- a) Consultare tutte le documentazioni scritte, grafiche e cartografiche che integrano lo strumento.
- b) presentare le sue osservazioni e eventuali suggerimenti, relazioni e tutti gli altri documenti che ritiene opportuno da fornire in relazione

<sup>11</sup> Articolo 128.6 LUV

<sup>12</sup> Articolo 272.2 ROGTU

allo strumento presentato. Poiché non è una procedura selettiva, sarà esposto al pubblico contestualmente l'alternativa tecnica e la proposta economica. Una volta avviato il processo di gestione diretta, ottiene l'autorizzazione del Consiglio comunale (articolo 272.3 ROGTU).

La competenza per l'approvazione finale corrisponde al Consiglio comunale di Valencia in seduta plenaria (articolo 273.3 ROGTU). Il termine massimo per risolvere l'approvazione finale sarà di 30 giorni a partire dalla data in cui è stato adottato il corrispondente accordo. (articolo 273.4 ROGTU).

Prima o simultaneamente a questo accordo deve essere rilasciata la licenza di costruire che legittima la concessione di dichiarazione di nuovi lavori (articolo 420.1 ROGTU).

L'aggiudicatario deve inoltre notificare l'accordo di approvazione finale del Programma a coloro che appaiono interessati al procedimento e pubblicano un annuncio nella Gazzetta Ufficiale della Provincia (articolo 327.2 ROGTU).

#### **Proposizione Giuridica - Economica.**

Articolo 147.2 della legge 16/2005, del 30 dicembre, Urbanistica Valenciana (LUV) stabilisce come regola generale del programma d'azione Isolato, che la proposta economica deve riguardare il prezzo di acquisto della proprietà, circa la partecipazione dei proprietari nella lo sviluppo del programma.

D'altro canto, l'articolo 255 del decreto 67/2006, del 19 maggio, della Consell, con il quale ha approvato il Regolamento di Ordinazione e Gestione Territoriale e Urbanistica (ROGTU), determina che il contenuto della proposta giuridico-economico da formulare per lo sviluppo dell'azione isolata sarà quella prevista dagli articoli 127 e 147.2 del LUV, e che il budget di costruzione dovrebbe essere maggiorato, se è previsto la costruzione di terreni o la riabilitazione di edifici. La proposta giuridico-economica che accompagna questo programma, in conformità alle disposizioni dell'articolo 127 del LUV e degli articoli 262.3 e 302 del ROGTU, comprende la documentazione relativa ai seguenti aspetti:

- a) Regolamento delle relazioni tra il proponente e i proprietari e, in particolare, la modalità di remunerazione al promotore (articolo 127.a LUV).

- b) Sviluppo della relazione tra l'aggiudicatario e il proprietario del lotto (articolo 262.3 (a) ROGTU).
- c) il prezzo di acquisto proposto degli edifici e la giustificazione dei coefficienti di valutazione applicati (articolo 262.3 (c) ROGTU).
- d) Garanzie.
- e) Scadenza del programma.

#### RMSER, Regolamentazione, organizzazione e gestione del registro comunale dei fabbricati e degli edifici da riabilitare

L'articolo 47 della Costituzione spagnola prevede che le pubbliche autorità promuovano le condizioni necessarie e stabiliscano le norme pertinenti: per far rispettare il diritto ai cittadini spagnoli di accedere ad una sistemazione degna e adeguata, e che disciplini l'uso della terra per impedire una eventuale speculazione. Uno degli obiettivi essenziali delle più moderne politiche riguardo gli alloggi popolari, in particolare nelle grandi città densamente popolate, è quello di promuovere l'esistenza di un'offerta sufficiente che garantisca, da un lato, un effettivo utilizzo da parte dei cittadini, in particolare quelli con scarsa capacità economica, del suddetto diritto di accesso a alloggi adeguati, e, in secondo luogo, che ciò avvenga nel contesto di una situazione economica di contenimento dei prezzi sul mercato immobiliare.

Al fine di raggiungere questi obiettivi, è necessario promuovere l'uso di meccanismi giuridici la cui funzione è di garantire l'adempimento dei compiti di pianificazione urbana e di conservazione, non solo allo scopo di limitare i fenomeni speculativi, ma anche per raggiungere la rivitalizzazione delle aree urbane che mostrano alcuni segni di degradazione, preservando l'immagine urbana della città e assicurando condizioni adeguate di salute e di ornamento pubblico. Uno degli strumenti di pianificazione urbanistica più rilevanti per la promozione dell'utilizzo dei Solares è il registro comunale dei vuoti urbani o degli edifici da riabilitare, cui si fa riferimento alla legge dei Solares del 15 maggio 1945 e che continua a raccogliere le successive leggi di pianificazione urbana. Così, la legge del regime del suolo e della pianificazione urbana, datata 12 maggio 1956, si riferisce sostanzialmente al registro degli appezzamenti negli articoli da 142 a 151, che disciplina il dovere di costruire i

lotti; equiparandoli alle costruzioni paralizzate, rovinose, demolite e inadeguate e che ne stabilisce la vendita forzata di quelli iscritti nel Registro, consentendo a chiunque di acquisirli chiedendo al Consiglio comunale l'espropriazione; acquisendo la proprietà due anni dopo la sua inclusione nel registro secondo quanto previsto dal decreto regionale n. 1346/1976, del 9 aprile, che approva il testo della legge sul regime dei suoli e della pianificazione urbana, articoli da 154 a 164.

La legge 8/1990, del 25 luglio, relativa alla riforma del regime urbano e delle valutazioni territoriali, ai suoi articoli 63, 64 e 65 e sotto il titolo Registrazione di terreni e terreni senza urbanizzazione, distingue l'espropriazione e il sistema di vendita forzato per violazione dei compiti urbanistici; richiede una valutazione del terreno e stabilisce una procedura per l'aggiudicazione mediante gara; infine, il Decreto Legislativo 1/1992, del 26 giugno, che approva il testo della legge sul regime dei suoli e della pianificazione urbana, articoli da 227 a 236, sotto il titolo del registro delle terre e delle terre senza Urbanizzazione, disciplina una vendita forzata per inadempimento dei compiti di pianificazione urbana, a condizione che l'Amministrazione non scelga l'esproprio.

Dichiarato incostituzionale il decreto legislativo 1/1992 dalla sentenza della Corte Costituzionale 61/1997, la legislazione attuale in questo settore è la legge 6/1998, del 13 aprile, sul regime dei suoli, che stabilisce con un carattere fondamentale il dovere dei proprietari di costruire entro i termini, sia in terreni urbani (consolidati e non consolidati) sia in terreni edificabili, mentre l'articolo 19 obbliga i proprietari di tutti i tipi di terreni e fabbricati di mantenerli in condizioni di sicurezza e salubrità; tuttavia, le misure concrete dell'intervento amministrativo non sono più contemplate, in quanto sono una competenza esclusiva delle comunità autonome.

La legge della Generalitat Valenciana 6/1994, del 15 novembre, che disciplina l'attività urbana, pone particolare attenzione, non solo al dovere dei proprietari di edificare entro i termini (articolo 85), ma anche al dovere di conservazione (Articolo 86), disciplinato dal registro comunale dei Solares e degli edilizi da riabilitare negli articoli da 96 a 98.

La legge 7/1985, del 2 aprile, che regola le basi del governo locale, modificata dalla legge 57/2003 del 16 dicembre sulle misure per

la modernizzazione degli enti locali, prevede all'articolo 25.2 che " Il Comune esercita in ogni caso poteri ai sensi della legislazione dello Stato e delle comunità autonome nei seguenti punti: d) la pianificazione, gestione ed esecuzione della disciplina urbanistica..."

Nella citata legge 6/1994 si legge:

Articolo 4.1: "Generalitat e i comuni condividono la responsabilità per lo sviluppo urbano, come stabilito da questa legge. Spetta ai comuni, oltre la competenza urbanistica attribuita dalla legge tutto ciò che non è espressamente attribuito alla Generalitat"

Articolo 96 :. "I comuni sono tenuti a redigere, in forma pubblica, un Registro Comunale dei Solares e fabbricati di riabilitare .. . "

Il Comune di Valencia in data 4 gennaio 1965, ha creato il libro del Registro comunale dei Solares e altre proprietà in regime di Edificazione forzosa, invocando il modello approvato dal decreto del Ministero degli alloggi del 24 luglio 1964 e le norme contenute nel regolamento Edificazione comunale (decreto 635/1964, del 5 marzo). La prima voce è datata 10 settembre 1965 e l'ultimo del 24 novembre 1983, con un totale di 27 proprietà registrati.

Prima della nuova regolamentazione del LRAU, era necessario ripensare e adattare le azioni precedentemente eseguite. Così, nella sessione plenaria del 25 aprile 1997, il Comune di Valencia ha convenuto come primo passo di rendere inefficaci le procedure avviate con la precedente legislazione, e di approvare contemporaneamente la creazione e l'utilizzo del Registro municipale dei Solares e degli edifici da ristrutturare (RMSER), determinando le loro priorità, regolando il loro funzionamento, distinguendo i compiti di pianificazione urbanistica dei lotti da costruzione, richiedendo una licenza, per eseguire opere di conservazione e riabilitazione in edifici catalogati e non catalogati, raccogliendo le situazioni di rovina e normando le conseguenze derivanti dalle diverse violazioni.

A questo punto sebbene l'articolo 96 della legge 6/1994 dichiara disposizioni di adesione valide ed efficaci, anche se il registro non è stato creato o è incompleto, si è ritenuto urgente avere un supporto fisico o materiale in cui raccogliere le proprietà registrate e tutte le relative circostanze, al fine di consentire la loro consultazione pubblica da parte dei cittadini e l'emissione di certificati sulla base di tale supporto documentale.

Da allora, diversi anni sono passati dalla creazione del Registro, è divenuto chiaro che esiste uno strumento teso a offrire a tutti coloro che sono interessati un appropriato strumento di consultazione che consente di conoscere nel modo più completo possibile e con il massimo rigore e velocità i lotti e gli edifici che, perché sono inclusi nel registro comunale, sono in costruzione, riabilitazione o di intervento forzato.



#### PARTE IV

### IL PROGETTO DI IN-FILL COME STRUMENTO METODOLOGICO DI RIGENERAZIONE DEI TESSUTI STORICI URBANI NEL BARRIO DEL CARMEN, VALENCIA

Il tema della riduzione del consumo di suolo, dell'ottimizzazione delle risorse, della creazione di città compatte, connesse e mixed use, rappresenta, ormai da anni, il fondamento di qualsiasi strategia di progettazione e rigenerazione urbana sostenibile. In questo quadro il problema della densificazione dei tessuti urbani esistenti è quanto mai pressante. Ma ancora di più lo è il tema della saturazione dei tessuti storici urbani. Dopo anni in cui la città storica è stata al centro del dibattito culturale e delle politiche urbane ad esso connesse, con tempi ed esiti differenziati a seconda dei luoghi e delle esigenze, in questa prima metà del XXI secolo osserviamo come il problema della città storica sia sostanzialmente rimasto in sordina. Tranne che in alcune aree virtuose, infatti, i tessuti storici urbani sembrano oscillare tra

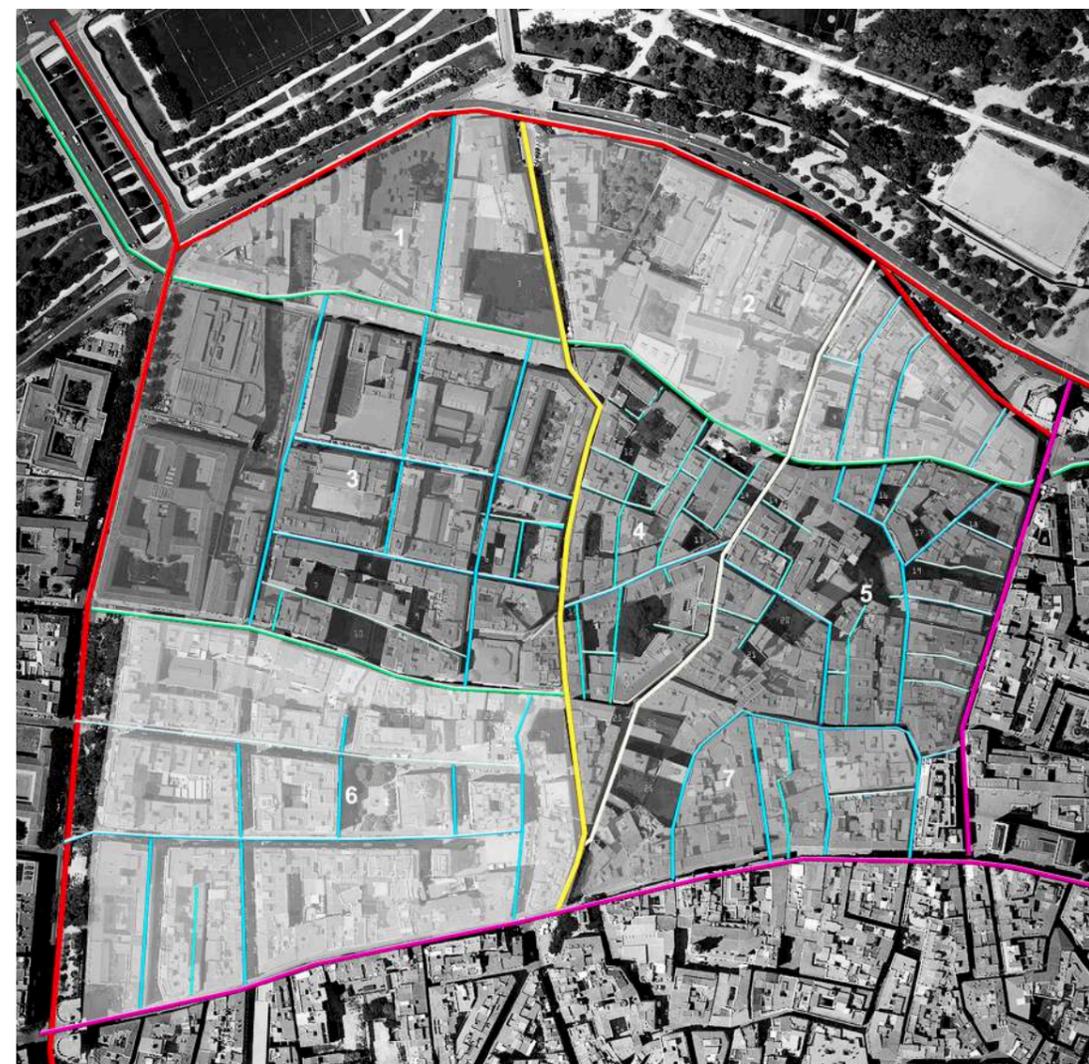
una sostanziale “congelamento” musealizzante ed un altrettanto sostanziale stato di abbandono. In tutti i casi sembrano subire il disinteresse, culturale e politico, della nuova società globale. Che siano inestimabili musei a cielo aperto (dunque abbandonati al turismo ed alle sue logiche) oppure ambiti parzialmente degradati (dunque abbandonati dalla società civile) il risultato non cambia, si tratta di aree dall’immenso potenziale, per sé stesse e per la città, “dimenticate”. Eppure, la cosiddetta “città storica” rappresenta, il più delle volte, il cuore della città contemporanea, con i suoi problemi, le sue esigenze e le sue potenzialità. Anzi, è bene ricordarlo con chiarezza, non esiste una città storica ed una città contemporanea, esiste solo la Città, con le sue logiche, i suoi valori, le sue crisi ecc. La città come massima espressione di quella Kulturnation di cui Zygmunt Bauman ricordava la resilienza e l’incredibile capacità di adattamento e trasformazione in opposizione alla Staatsnation in cui tutto è dato, tutto è fisso e statico, perché frutto di un’astrazione (l’idea di nazione contro la realtà di nazione) e dunque fragile e destinato inesorabilmente a finire<sup>1</sup>.

Il tema dell’intervento nei tessuti storici urbani al fine di completarli, “saturarli”, rivitalizzarli, sfruttarne l’immenso potenziale urbano, è così al centro delle tematiche sostenibili. Per intervenire in un tessuto consolidato da secoli di storia della città è, però, necessario possedere degli adeguati strumenti scientifici di “comprensione e progetto”.

Si tratta, infatti, da un lato, di capire le ragioni morfologiche della sua forma e costituzione, dall’altro, di capirne le logiche e le esigenze “vitali” (cioè socio-economiche, socio-culturali ecc.), perché, come ricordato, la città storica è innanzitutto “contemporanea”. Per questa ragione, questo bagaglio scientifico deve essere necessariamente transdisciplinare e rivolgersi alla “struttura” delle cose in modo da comprenderne i caratteri resilienti e lasciar liberi tutti quelli volatili che costituiscono, di fatto, la vita di una città<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> “A differenza delle mini-società di familiarità reciproca (...) la nazione era una entità immaginata, che pote entrare nella Lebenswelt solo attraverso la mediazione dell’artificio di un concetto”, venuto meno il quale si è disfatto anche tutto l’apparato che l’aveva sostenuto e che di esso si era alimentato. Bauman, Z., (2003), *Intervista sull’identità*, Laterza, Bari.

<sup>2</sup> Il dibattito sull’identità è estesissimo, si fa riferimento, in questa sede a: Heidegger, M., *Identità e differenza, aut aut*, 187-188, (trad. it., 1982) e Maretto, M., (2008), *Il Pensiero della Differenza, Il paesaggio delle differenze*, Edizioni ETS, Pisa.



*Mapa Morfológica: il sistema dei percorsi, Valencia, 2019*

Il caso studio affrontato in questo volume è quello del Barrio del Carmen nel centro storico di Valencia, in Spagna. Il quartiere si trova, infatti, in uno stato di forte degrado e presenta un’incredibile quantità di solares, ovvero di “vuoti urbani” che caratterizzano tutto il tessuto storico di Valencia. Vuoti che, a saperli leggere e comprendere, possono rappresentare una preziosa risorsa per il rilancio di tutta la città storica. Il tema non è infatti, semplicemente, quello di colmare queste “lacune” ma capire come farlo affinché possano giocare quel ruolo rigenerativo urbano che si è detto pocanzi.

A tal fine si è impostata una metodologia di lettura da porre come base per le scelte progettuali. Una metodologia che fosse efficace per il Barrio del Carmen ma che potesse essere estesa, adattandola, anche ad altre aree simili, in cui l'intervento contemporaneo diffuso può realmente costituire lo strumento di rigenerazione, rivitalizzazione e potenziamento della città "storica".

Gli strumenti di tale metodologia hanno riguardato: l'Analisi Morfologica del quartiere, al fine di comprenderne la consistenza strutturale, il Nodality Survey, al fine di capirne i diversi valori di nodalità, l'Analisi delle Funzioni prevalenti, l'Analisi Ambientale,



*I cinque sub-ambiti (Neighbourhoods) così come individuati dalla Mappa Morfologica, Valencia, 2018*

lo studio dei gradi di connettività di ogni singolo solar ed il regime dei suoli.

L'Analisi si è quindi svolta su due livelli. Inizialmente alla scala del quartiere per comprenderne i caratteri strutturali di base e successivamente alla scala del singolo solar, o meglio, gruppo di solares. Alla scala del barrio, l'analisi morfologica ha consentito, attraverso lo studio gerarchico dei percorsi, d'individuare sette sub-ambiti (divisions o neighbourhoods), ognuno con caratteri tipo-morfologici propri ma, soprattutto, ognuno appartenente ad una struttura edilizia autonoma (ma complementare al tutto). Così il quartiere risulta definito, a scala urbana, dal corso del fiume Turia (oggi interrato), e dai due assi matrice nord-sud e est-ovest (in rosso). Questo è poi tagliato verticalmente in due da un percorso matrice di secondo livello (in arancio), molto importante sul piano delle connessioni urbane, eppure oggi, solo parzialmente valorizzato. Questo percorso è quindi intersecato da due percorsi d'impianto edilizio (building paths) orizzontali (in verde), di cui quello settentrionale riveste un ruolo preminente perché diretto alla polarità della grande porta urbana di Serrano. Un'altro building paths (di secondo livello) taglia, infine, verticalmente il quartiere (in giallo), connettendo la Calle de Blanquerias (lungo il Turia) con il percorso matrice. Questo sistema di percorrenze principali gerarchizzate, su cui insiste tutto il sistema viario del tessuto (fabric) e locale (local), divide il quartiere in sette sub-ambiti, come emerge chiaramente dalla tavola. Questa prima operazione di analisi è stata molto importante al fine di capire le "unità minime d'intervento" su cui concentrare l'azione progettuale all'interno del barrio: le varie "realtà vicinali" di cui è costituito il barrio. Un vicinato socio-edile, come detto, può non essere, infatti, chiaramente individuato sul piano formale, ma lo è sempre sul piano morfologico.

Solo una volta conclusa questa fase di analisi si è provveduto ad individuare e numerare, con la precisione del GIS, i diversi solares presenti all'interno del Carmen.

Ciò che conta, infatti, nell'individuazione dei solares come strumento di rigenerazione urbana, non è tanto il vuoto in sé, ma la sua capacità di "fare sistema".

D I V I S I O N	S O L A R E S	AREA  (m²)	CONNECTIVITY***		*NODALITY*
			Area isochronous (200m : 3'33")		
			Dimension	1 m/s	
			(m²)		
	1	2741	35918	Low	High
	2	867	35485	Low	Medium
	3	2332	26115	Low	High
2	4	172	39794	Medium	Medium
	5	221	61818	High	Medium
3	6	211	52436	Medium	Low
	7	129	37020	Low	Medium
	8	177	30569	Low	Low
	9	163	30420	Low	Medium
4	10	711	21663	Low	Medium
	11	97	27094	Low	Medium
	12	247	44664	Medium	Low
	13	231	46599	Medium	Medium
	14	150	57057	Medium	Low
5	15	103	50289	Medium	Low
	16	200	54795	Medium	Low
	17	160	45303	Medium	Medium
	18	233	61813	High	Medium
	19	1462	73532	High	Medium
	20	591	51663	Medium	Low
6	21	170	30815	Low	Low
	22	87	27652	Low	Medium
	23	236	21131	Low	Low
7	24	432	40294	Medium	Low
	25	2305	76415	High	Low
	26	65	25891	Low	Medium
	27	42	40225	Medium	Low

CONNECTIVITY***	
TAB. CONNECTIVITY CALCULATION	
MAX=	max isocrone area
MIN=	min isocrone area
n= Ratio	(MAX - MIN) / 3
High=	(MAX - n)
Medium=	≤ High : ≥ Low
Low=	(MIN + n)
	76415 MAX
	21131 MIN
	18428 n
	57987 High
	57986 a 39600 Medium
	39559 Low

*NODALITY*	
NOODALITY CALCULATION	
N=(L+G)	Nodality
L=	Level of Nodality
G=	Grade of Nodality
High=	(L+G) ≥ 22
Medium=	(L+G) ≥ 8 : < 22
Low=	(L+G) ≤ 8

Scheda di Sintesi della prima fase di Analisi alla scala del Barrio, Valencia, 2018

È, in altre parole, nella possibilità di creare “sistemi di solares” che sta la loro vera utilità a scala urbana. E questa capacità, per il quartiere del Carmen, avviene, non a caso, proprio all’interno dei singoli sub-ambiti. Il solar diventa, in questo modo, il luogo della nuova identità del vicinato, raduna il tessuto, lo mette in risonanza e in alcuni casi, se le condizioni lo consentono, si apre in uno spazio pubblico (di vicinato) altamente polare. Sono poi possibili connessioni dirette tra sistemi di ambiti distinti ma, in ogni caso ciò che conta è il valore “a rete” che i diversi sistemi di solares possono esplicitare all’interno del tessuto storico degradato, al fine di riattivarlo (sul piano sociale oltre che fisico), riconnetterlo, densificarlo, ottimizzandone potenzialità e risorse.

Questa prima fase di analisi si è conclusa quindi con l’elaborazione di una Scheda di Sintesi in cui sono stati riportati tutti i sub-

ambiti con individuati i diversi valori di nodalità, le dimensioni, i gradi di connettività ecc. (di ogni sub-ambito). Per questi ultimi si è fatto riferimento al calcolo delle aree delle varie isocrone che, da ogni solar, s’innestano nel tessuto per una “distanza temporale” di 3’.33” minuti (all’incirca 200 metri).

Per ogni voce della scheda sono stati elaborati dei range di valutazione al fine di rendere tutti i dati raccolti tra loro comparabili e, soprattutto, utilizzabili in fase progettuale.

In questo modo è stato possibile definire i caratteri fondamentali di ogni “vicinato” nei suoi aspetti morfologici, nei suoi valori di nodalità (e dunque nel suo potenziale di trasformazione), nei suoi gradi di connettività (e dunque nella sua capacità di fare “rete”) ecc. A questo primo livello d’indagine si è aggiunta un’Analisi delle Funzioni prevalenti del quartiere che si è intersecata con i dati precedentemente raccolti in modo da capire la distribuzione delle attività in relazione ai livelli di nodalità, connettività e così via, di ogni singolo vicinato<sup>3</sup>.



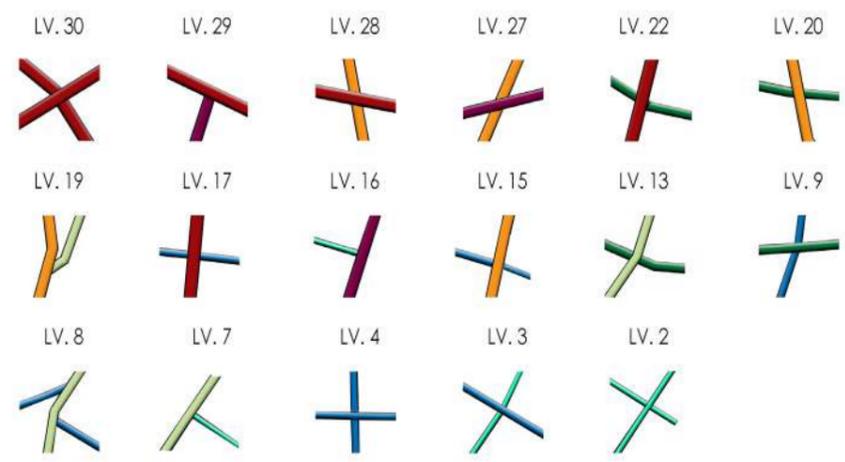
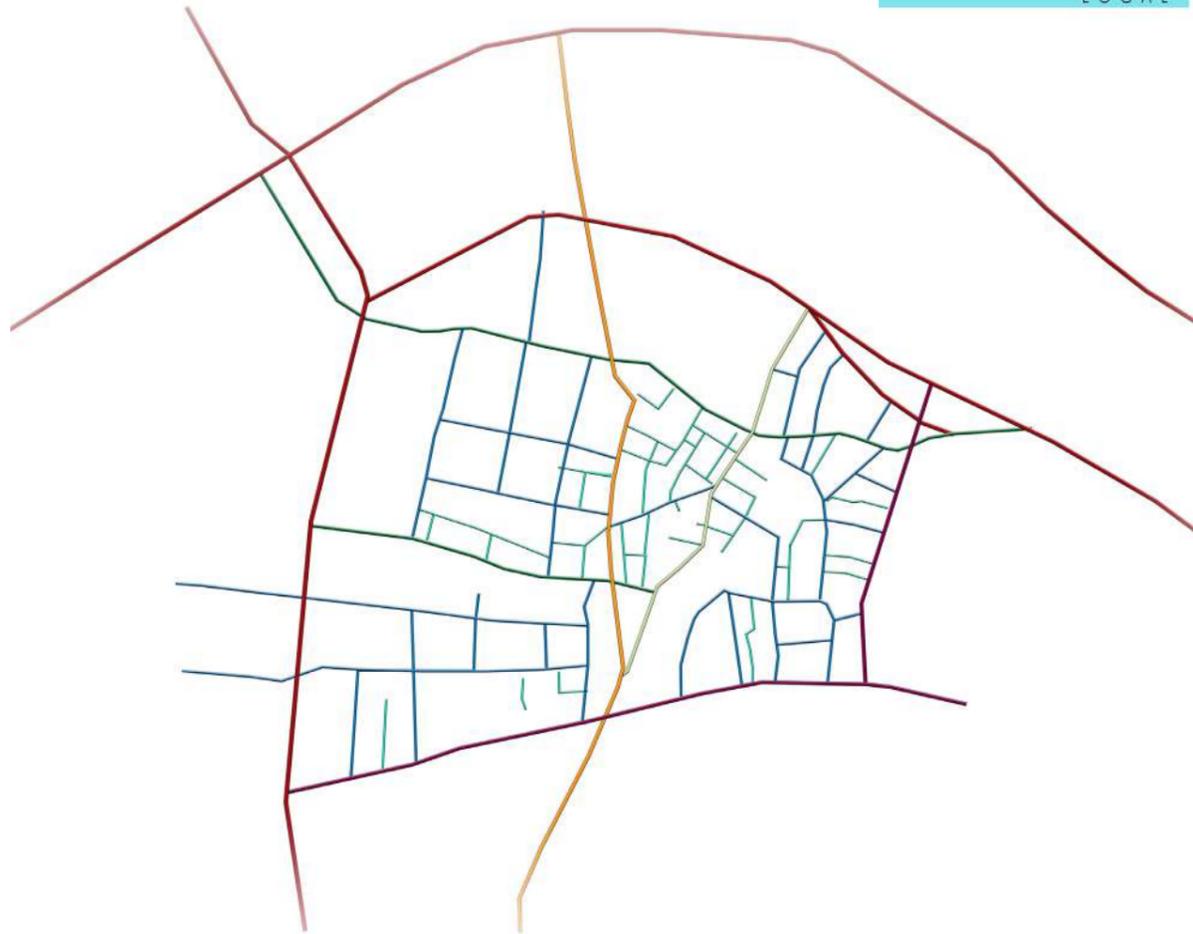
Mappa Morfologica del Barrio del Carmen, Valencia, 2018

<sup>3</sup> Va da sé che ad elevati livelli di nodalità ha corrisposto sempre un maggior grado di specializzazione funzionale del tessuto.





- MATRIX 1° LEVEL
- SPECIALISTIC
- MATRIX 2° LEVEL
- BUILDING 1 LEVEL
- BUILDING 2 LEVEL
- FABRIC
- LOCAL



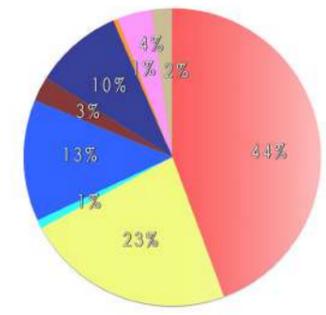
Mappa Morfologica del Barrio del Carmen, Valencia, 2018



Mappa delle Funzioni del Barrio del Carmen, Valencia, 2018

Legenda

- RESIDENTIAL
- RESIDENTIAL/COMMERCIAL
- RESIDENTIAL/SERVICE
- COMMERCIAL
- TOURIST ACCOMMODATION
- CULTURAL BUILDING
- SERVICE
- HOLY BUILDING
- CRAFTSMANSHIP
- PUBLIC GREEN
- PRIVATE GREEN
- PUBLIC SPACES
- SOLARES



**PUBLIC UTILITY BUILDINGS**



- 1. Asamblea local de Cruz Roja Española
- 14. Cima Asociación Ciudadano Mayor de la Comunidad Valenciana
- 16. Banco de Alimentos
- 21. Centro de Apoyo a la Inmigración
- 22. Morethanfoodvlc
- 23. Valencia Taekwon-do Center
- 27. Formació Professional Sanitaria
- 28. Telefonica Comunicaciones
- 30. Central del la Policia
- 34. Comunidad Regante de la Acequia de Favara

**HOLY BUILDINGS**



- 2. Convent de Sant Josep i Santa Teresa
- 5. Parroquia de la Santísima Cruz
- 18. Iglesia de La Milagrosa
- 25. Iglesia Y Convento De Santa Úrsula
- 29. Parroquia de Nuestra Señora del Puig

**CULTURAL BUILDINGS**

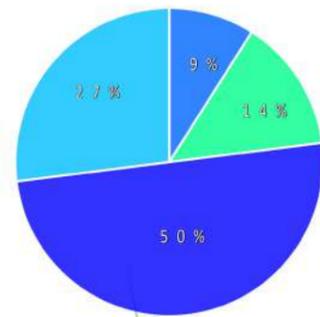


- 3. Casa Museu Benlliure
- 4. Centre del Carme
- 7. Casa de les Roques
- 9. Torres de Serrans
- 10. Institut Valencià d'Art Modern
- 12. Palau de Forcalló
- 15. Falla Plaza de Santa Cruz
- 17. Centre Cultural La Beneficencia
- 24. Torres de Quart
- 32. Palau dels Mercader (Palacio de los Alpuente)

**SCHOLASTIC BUILDINGS**



- 6. Colegio Gran Asociación
- 8. FSU Valencia Study Center
- 11. IES Barri del Carme
- 13. Universidad Internacional Menéndez Pelayo
- 19. CEIP Santa Teresa
- 20. Polideportivo El Carmen (Piscina - Gimnasio)
- 26. Campus de Valencia de la Universidad Católica
- 31. Españolé lh Valencia- Spanish School
- 33. FEGREPPA Centro Formación Professional y Panaderia



**COMMERCIAL CLASSIFICATION**

**RETAIL**



- Jewelry Store
- Tobacco Shop
- Laundry
- Baker
- Enlightenment Store
- Gift Items Store
- Supermarket
- Vending Machine
- Souvenir Shop
- Dress Shop
- Print Shop
- Library
- Artwork Shop
- Antique Shop
- Minimarket
- Fish Market
- Various Store
- Ironmongery
- Newstand
- Bicycle Rentals
- Legal Marijuana Shop
- Screen Printing

**HEALTH SHOP**



- Dental Clinic
- Veterinary
- Pharmacy
- Dentist
- Beautician
- Healthcare Product

**SERVICE'S SALE**

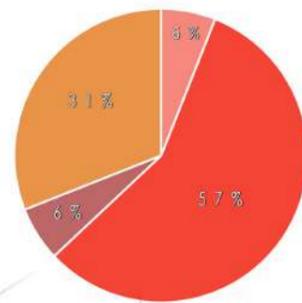


- Ceramic Tiles
- Furniture Store
- Auto Mechanic
- Tattoo Studio
- Architectural Studio
- Yoga School
- Dance Academy
- Hair Salon
- Disco
- Art Gallery
- Centre For Elderly
- IT Services
- Bank
- Real Estate Agency
- Driving School
- Language School
- Photography Studio
- Lawyers

**FOOD SERVICE**



- Bar
- Pub
- Restaurant
- Tapas Bar
- Baker
- Take Away
- Brewery Pub
- Tavern
- Gelateria
- Vinothek
- Pizzeria
- Confectionery



La seconda fase dell'Analisi si è concentrata su di un sub-ambito (Neighbourhood 5) al fine di verificare e approfondire i dati raccolti alla scala del quartiere. Tutte le precedenti analisi sono state condotte con un livello maggiore di approfondimento e sono state calibrate per ogni singolo solares. Così, ad esempio, il Nodality Survey che nella prima fase della ricerca era concentrato sulle polarità urbane del quartiere, adesso le ha calcolate tutte, per ogni incrocio, per ogni strada e per ogni solar. In questo modo è stato possibile, come spiegato nella prima parte di questo volume, capire le potenzialità di "attrazione/trasformazione" di ogni vuoto urbano nei confronti del tessuto edilizio. Le funzioni e i gradi di connettività sono stati misurati, per ogni solar, grazie al calcolo diffuso delle isocrone mentre i dati dimensionali, le consistenze morfologiche e lo studio del regime dei suoli urbani di ogni "vuoto" ha completato l'Analisi.

Anche qui una Scheda di Sintesi ha completato il lavoro. Anche qui lo stesso range di valori ha consentito il confronto e la comparazione tra uno stesso dato (es. connettività ecc.) su solares differenti ma anche di dati differenti sullo stesso solar, al fine di avere un quadro il più possibile organico delle sue caratteristiche strutturali e quindi, delle sue capacità di trasformazione.

L'ultimo tassello di questa seconda fase di lavoro è stato l'analisi ambientale, condotta su tutto il sub-ambito e su ogni vuoto urbano, in relazione al soleggiamento, ai moti ventosi e ai dati termo-igrometrici del sub-ambito e dei singoli solares. A questo punto la Scheda di Sintesi è stata completata con tutte le informazioni, a tutte le scale. Questo ha consentito di restituire, per ogni solar, per ogni sub-ambito e quindi, per tutto il Barrio del Carmen una serie di dati strutturali, tra loro interconnessi, in grado di sostenere le scelte progettuali.

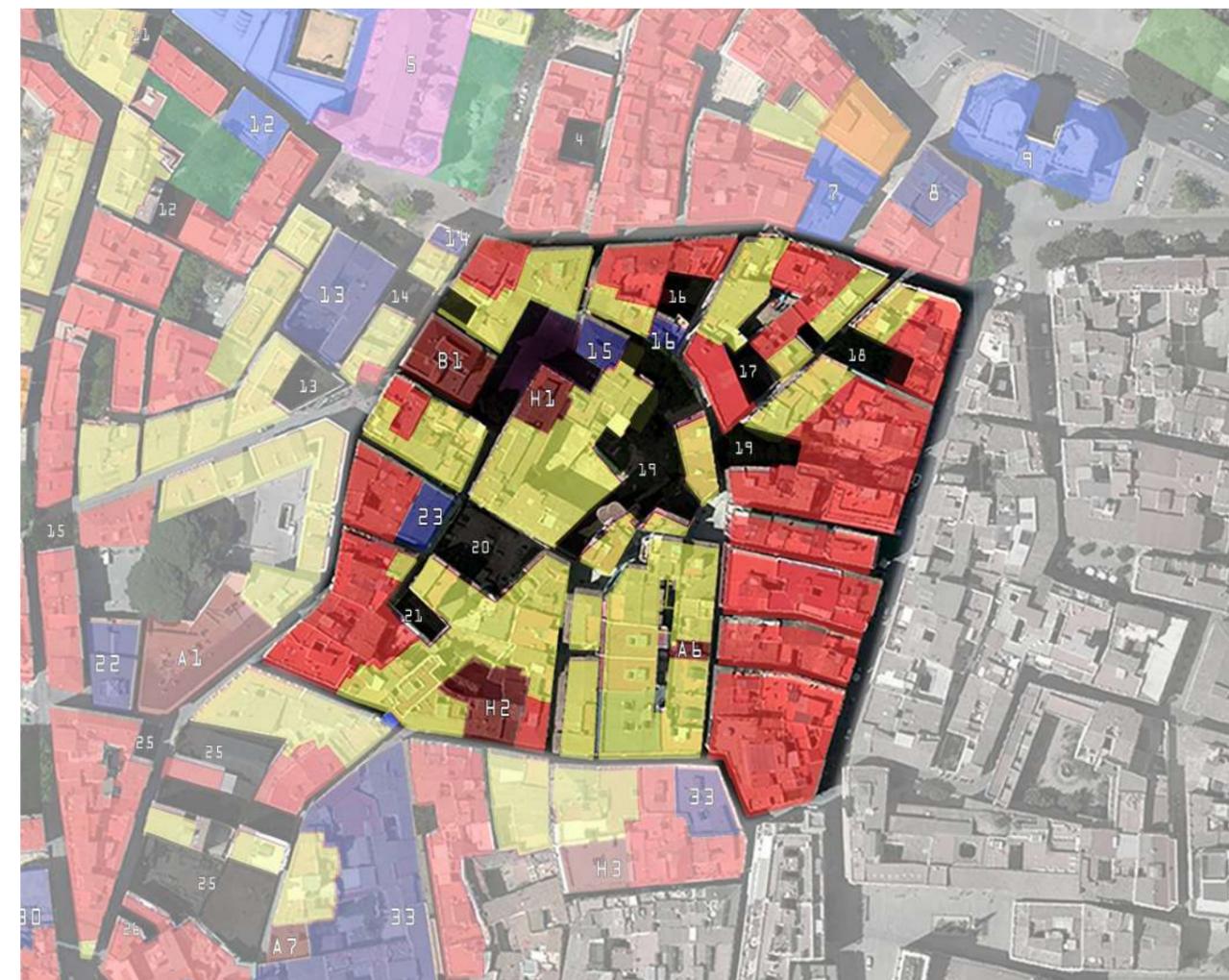
Caratteri morfologici, valori di nodalità, gradi di connettività, dimensione, consistenza fisica di ogni solar, consistenza giuridica di ogni solar<sup>4</sup>, funzioni prevalenti e comportamento ambientale hanno definito una griglia analitica di base in grado di informare e suggerire non solo i gradi di trasformabilità di ogni sistema di solares, ma anche le loro suscettibilità di trasformazione,

<sup>4</sup> Non bisogna dimenticare che questi vuoti urbani non sono affatto "vuoti" dal punto di vista giuridico proprietario. Esiste, anzi, uno specifico registro atto a verificarli, il Registro Municipal de Solares y Edificios a Rehabilitar\_RMSE.



Mappa Morfológica, area 5, Barrio del Carmen, Valencia, 2018

ovvero quali funzioni, quale rapporti volumetrici e spaziali, quali interventi di demolizione, ricostruzione e nuova edificazione, quali percorsi fossero compatibili con l'esigenza di rigenerare il tessuto storico del Carmen. Come si noterà, in nessun modo si tratta di indicazioni direttamente "formali" ma bensì di informazioni strutturali e sistemiche, sufficientemente aperte e dinamiche sì da poter "fare rete" con il tessuto urbano, ma anche abbastanza puntuali da fare da valido supporto all'azione progettuale di rigenerazione.

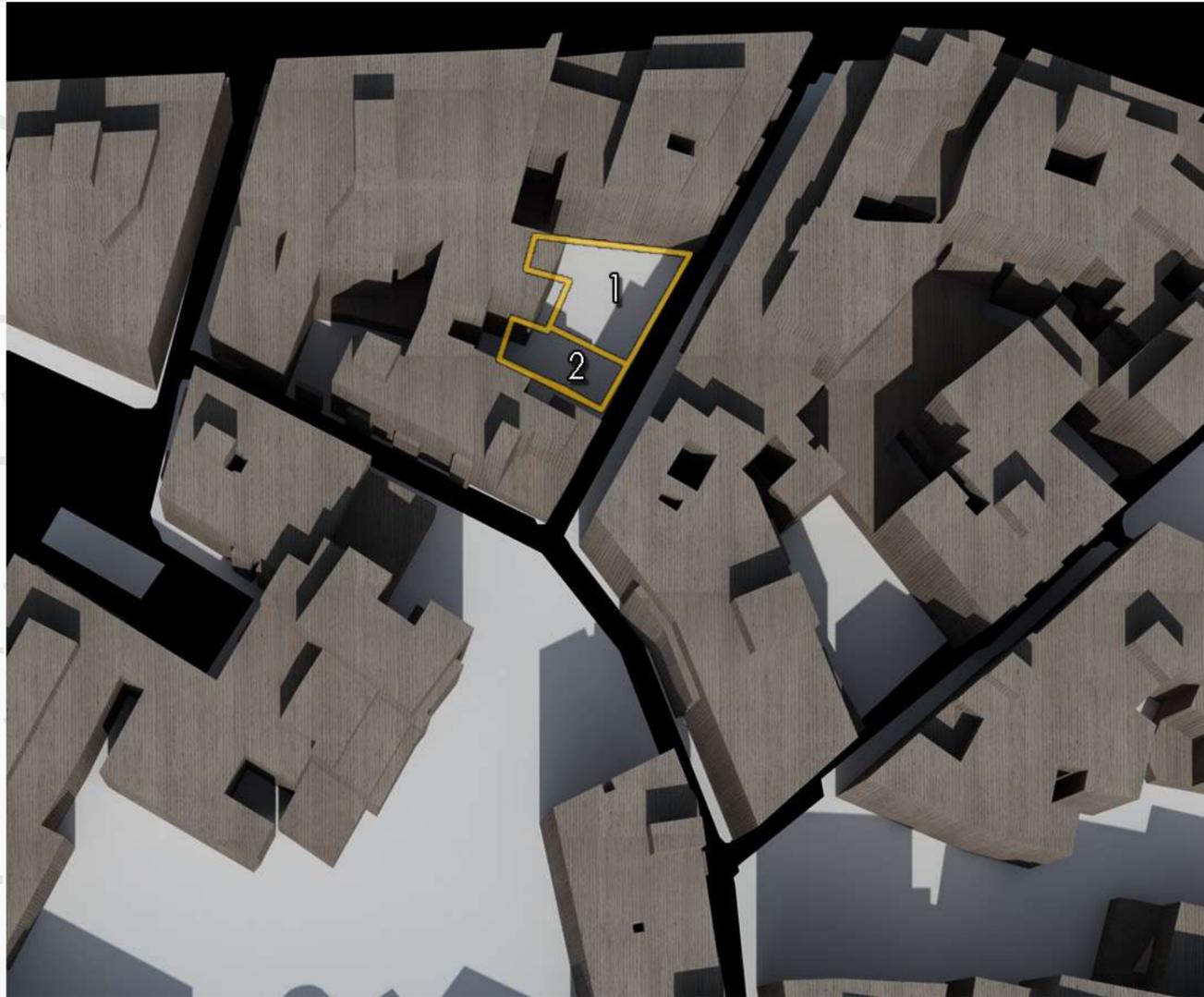


Legenda

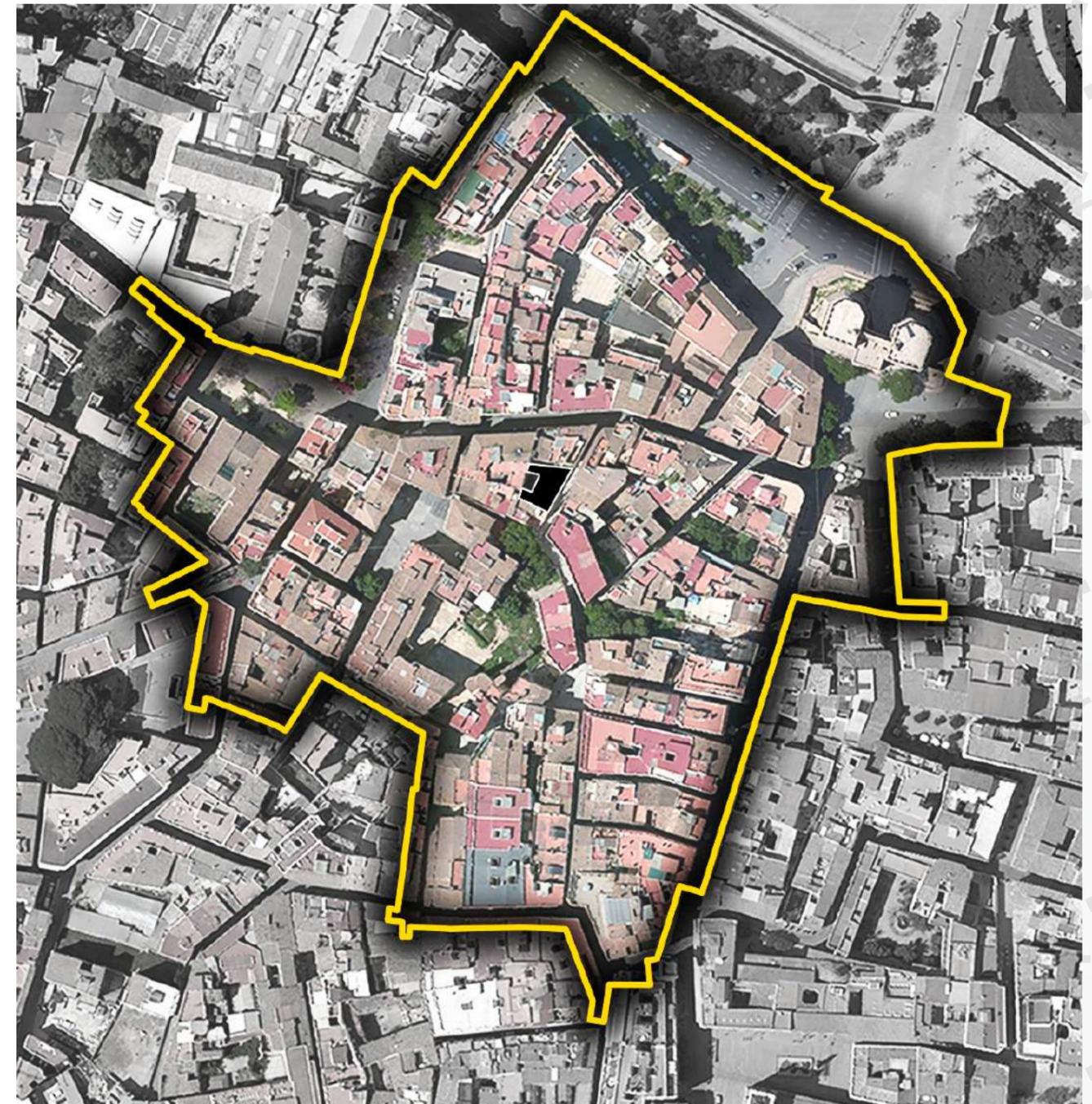


Mappa delle Funzioni, area 5 del Barrio del Carmen, Valencia, 2018

## Solares 16



Isochronous Dimension: 54795 m2  
Connectivity: LOW



Isocrona Solar 16

Tipology: Uneven

 Location: Cl En Roda 6-7

 Area: 199.38 M2

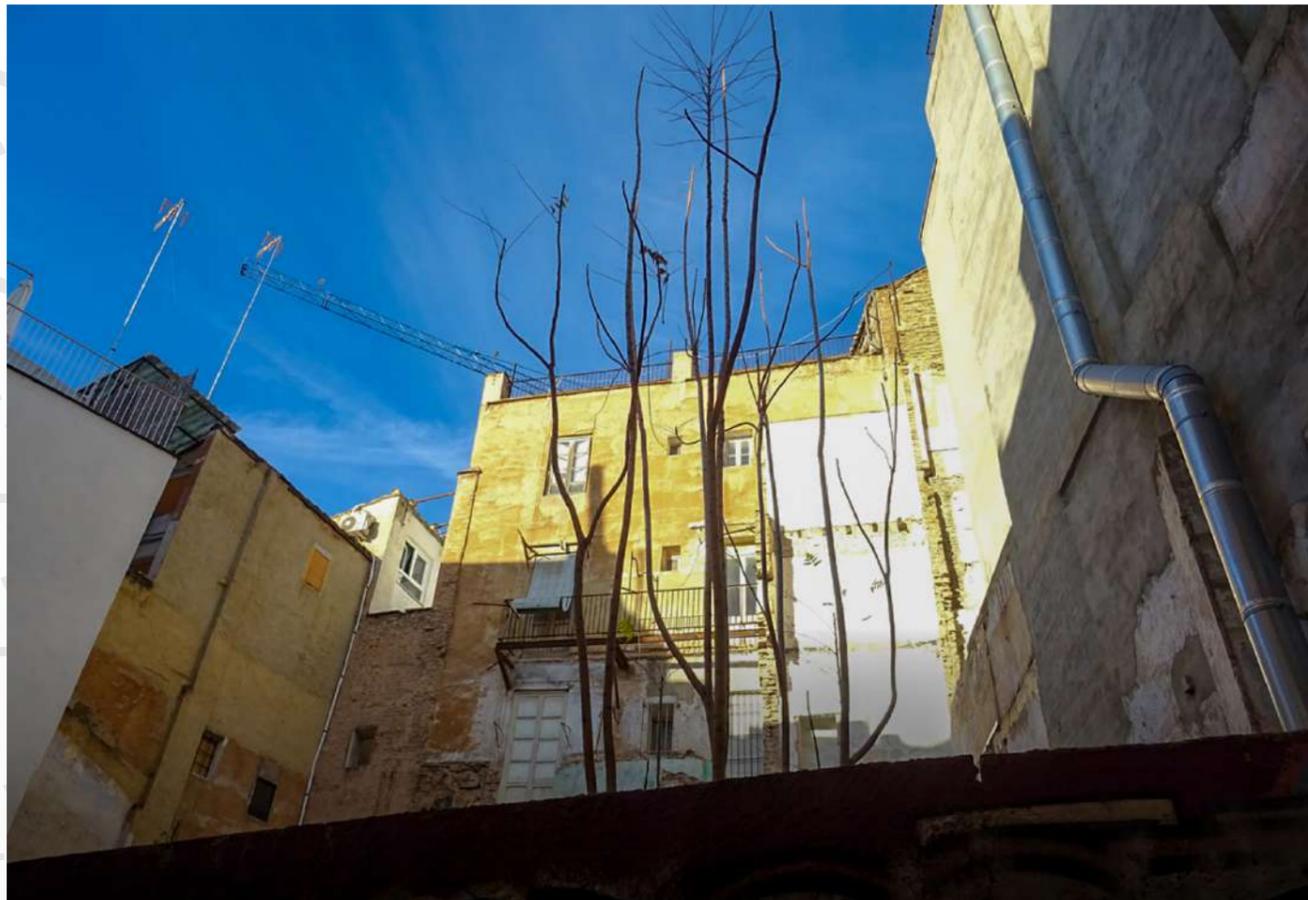
 Perimeter: 70.73 m

 Propriety: Private

 Number of Parcels: 2

 Current Status: Abandoned

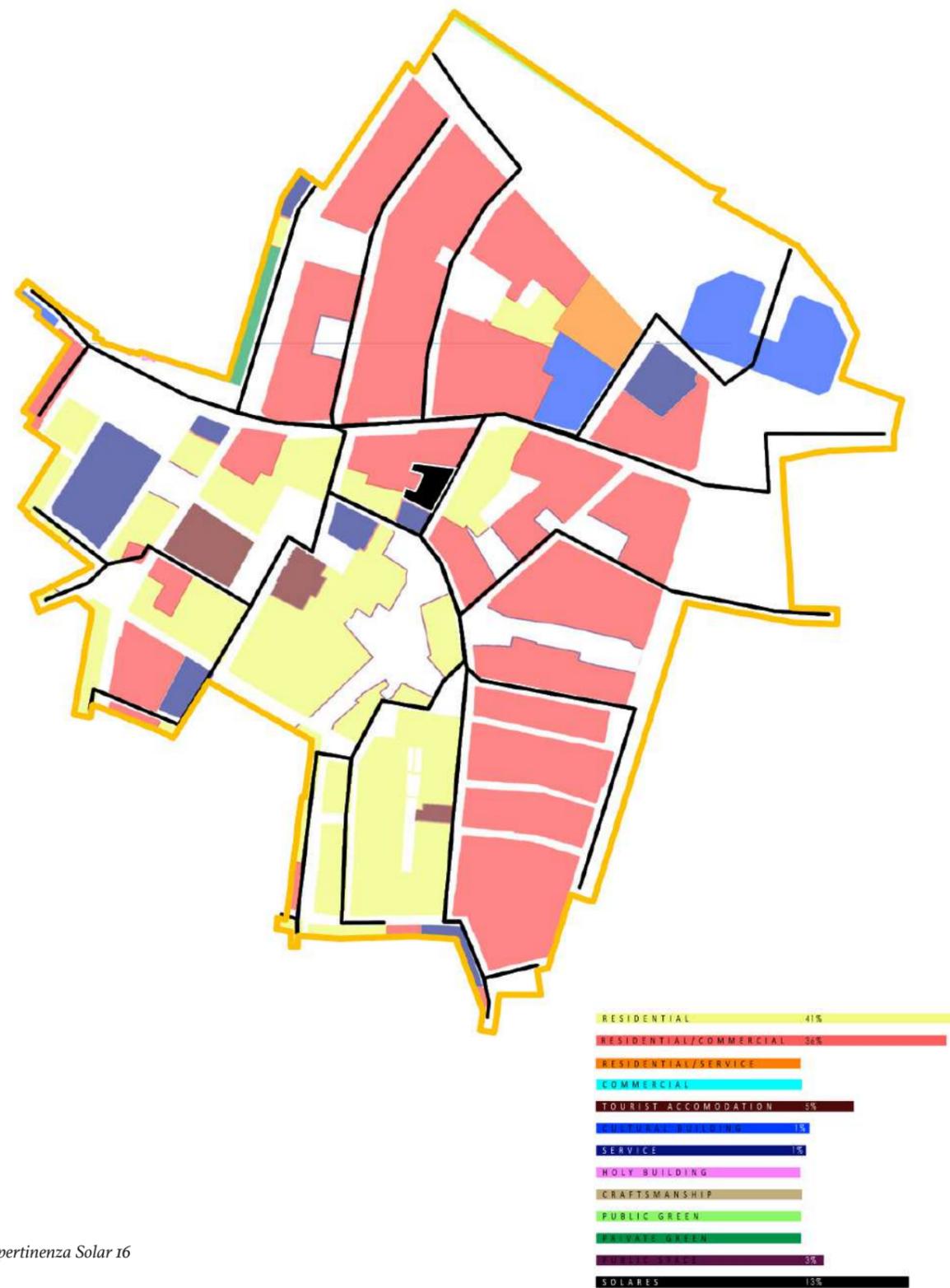
Distance to solares 17:	75 m
Distance to solares 18:	10 m
Distance to solares 19:	32 m
Distance to solares 20:	14 m
Distance to solares 21:	17 m
Distance to porta de Serrans:	150 m
Distance to plaça dels Navarros:	110 m
Distance to plaça de Beneyto i Coll:	130 m



Fronte strada Solar 16

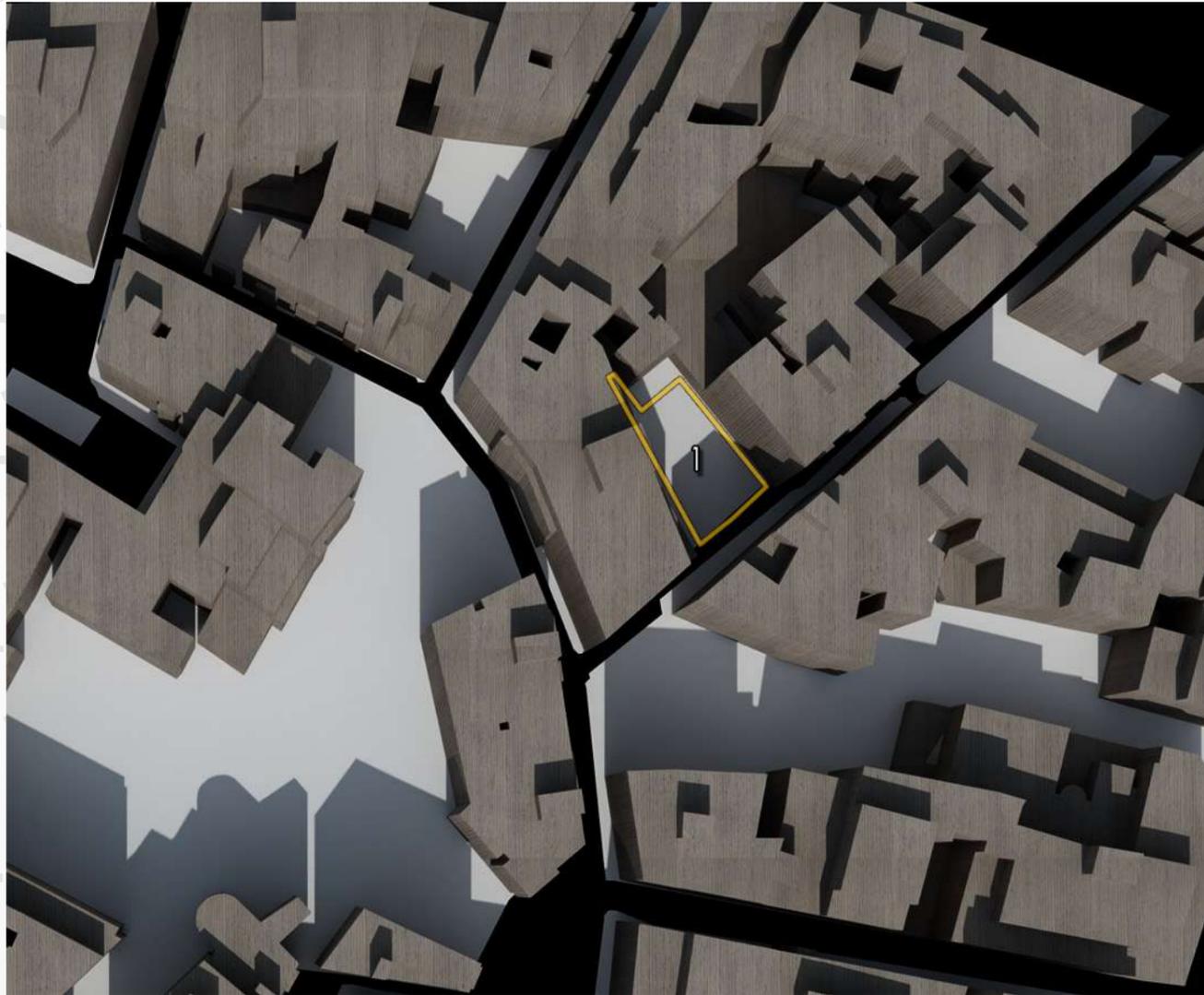


Pianta Solar 16

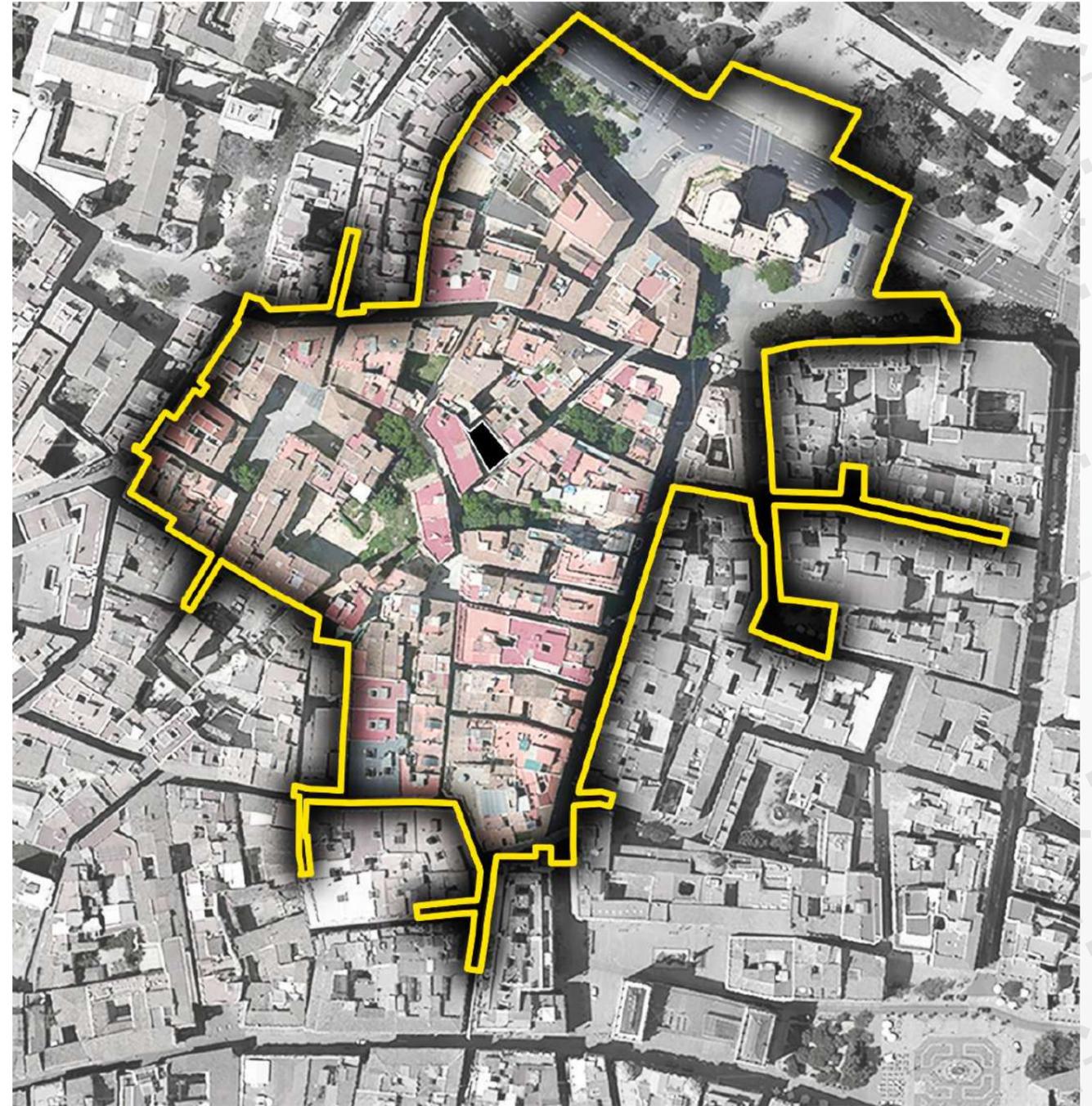


Area di pertinenza Solar 16

## Solares 17



Isochronous dimension: 45298 m2  
Connectivity: LOW



Tipology: Uneven

 Location: Cl Palomino 3

 Area: 160 M2

 Perimeter: 64.18 m

 Propriety: Private

 Number of Parcels: 1

 Current status: Abandoned

Distance to solares 16: 75 m

Distance to solares 18: 30 m

Distance to solares 19: 40 m

Distance to solares 20: 180 m

Distance to solares 21: 210 m

Distance to porta de Serrans: 135 m

Distance to plaça dels Navarros: 85 m

Distance to plaça de Beneyto i Coll: 105 m

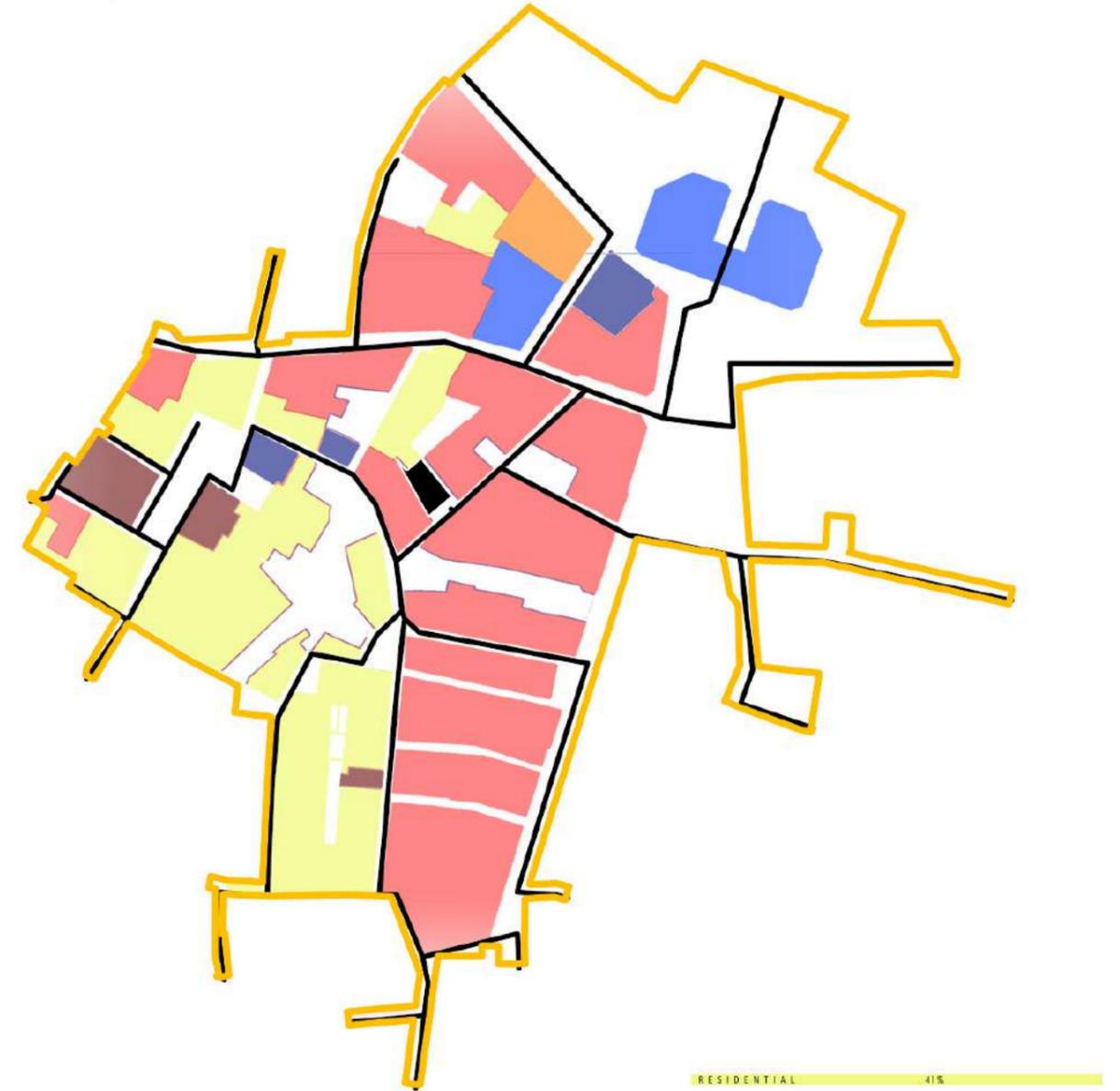
*Isocrona Solar 17*



Fronte strada Solar 17

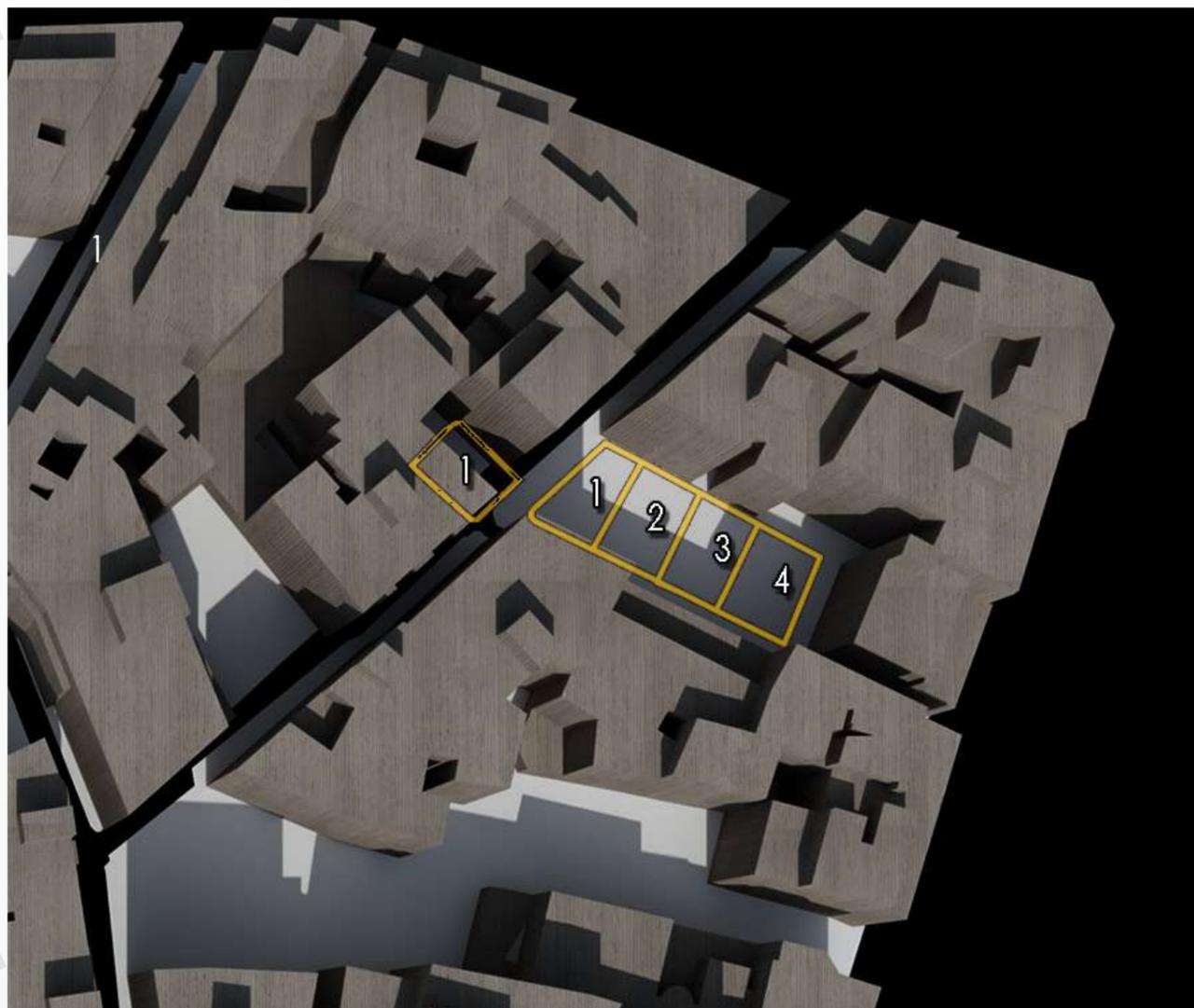


Pianta Solar 17



Area di pertinenza Solar 17

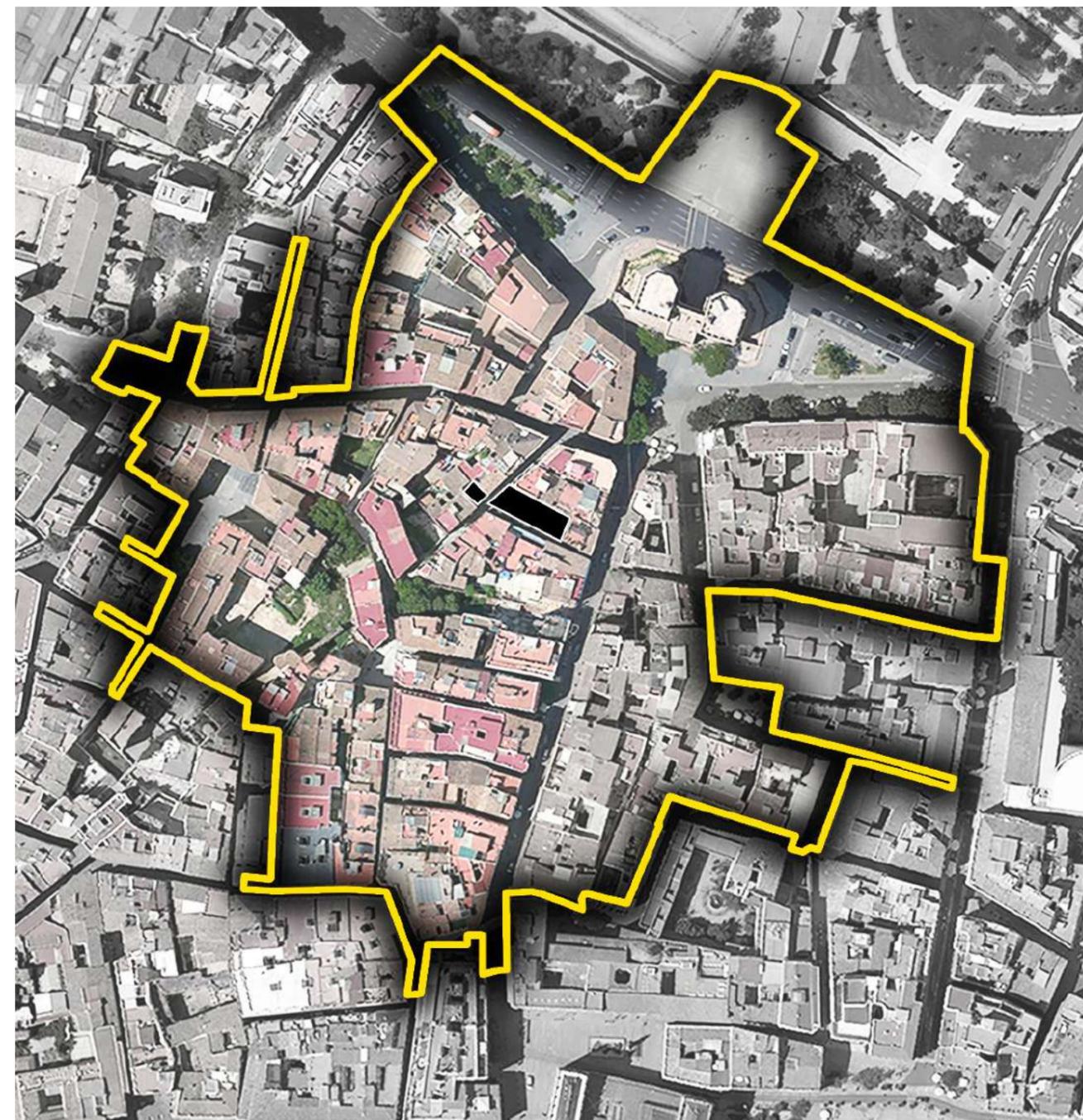
## Solares 18



-  Location: Cl Palomino 7 - Calle Fos 7
-  Area: 233 m<sup>2</sup>
-  Perimeter: 126.40 m
-  Propriety: Private
-  Number of Parcels: 4+1
-  Current Status: Abandoned

Distance to solares 16:	100 m
Distance to solares 17:	30 m
Distance to solares 19:	70 m
Distance to solares 20:	200 m
Distance to solares 21:	230 m
Distance to porta de Serrans:	105 m
Distance to plaça dels Navarros:	110 m
Distance to plaça de Beneyto i Coll:	130 m

Isochronous Dimension: 61809 m<sup>2</sup>  
Connectivity: MEDIUM



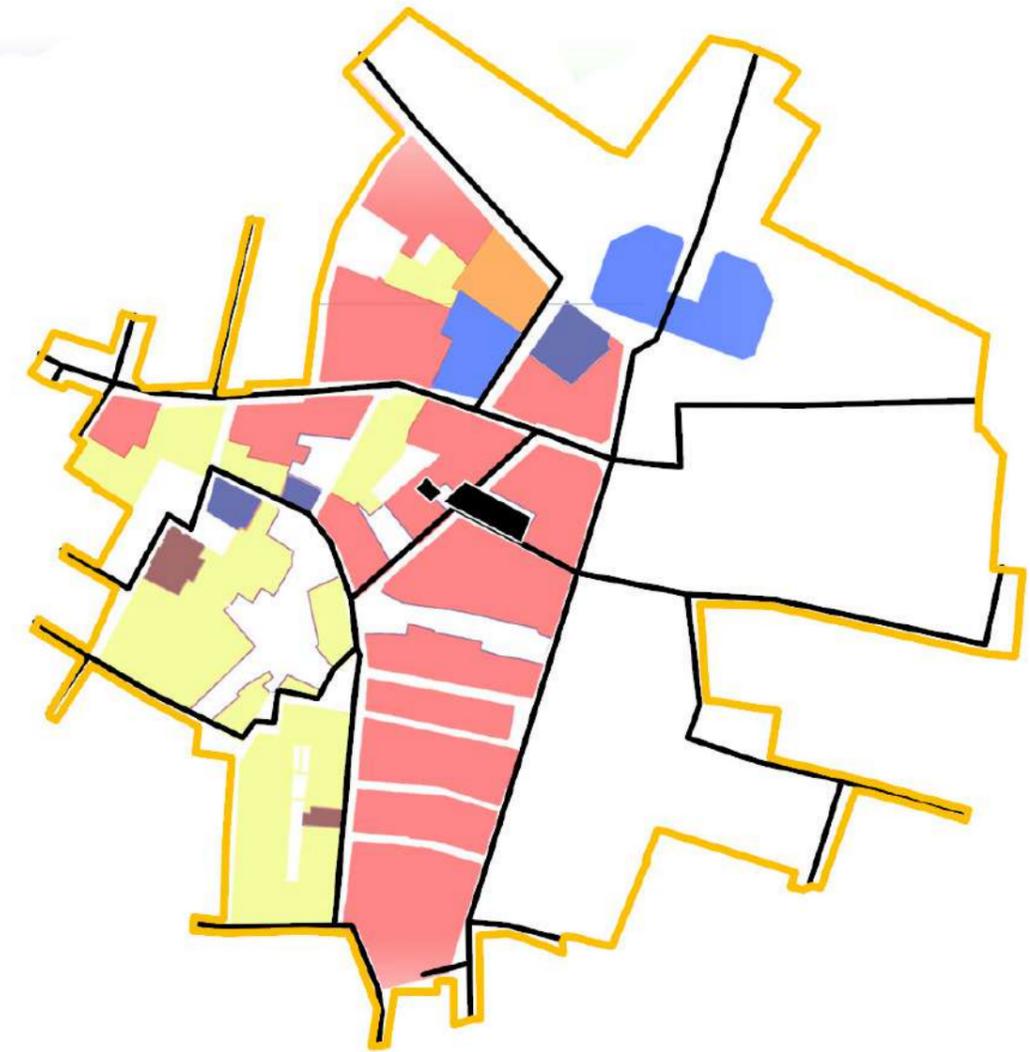
*Isocrona Solar 18*



Fronte strada Solar 18



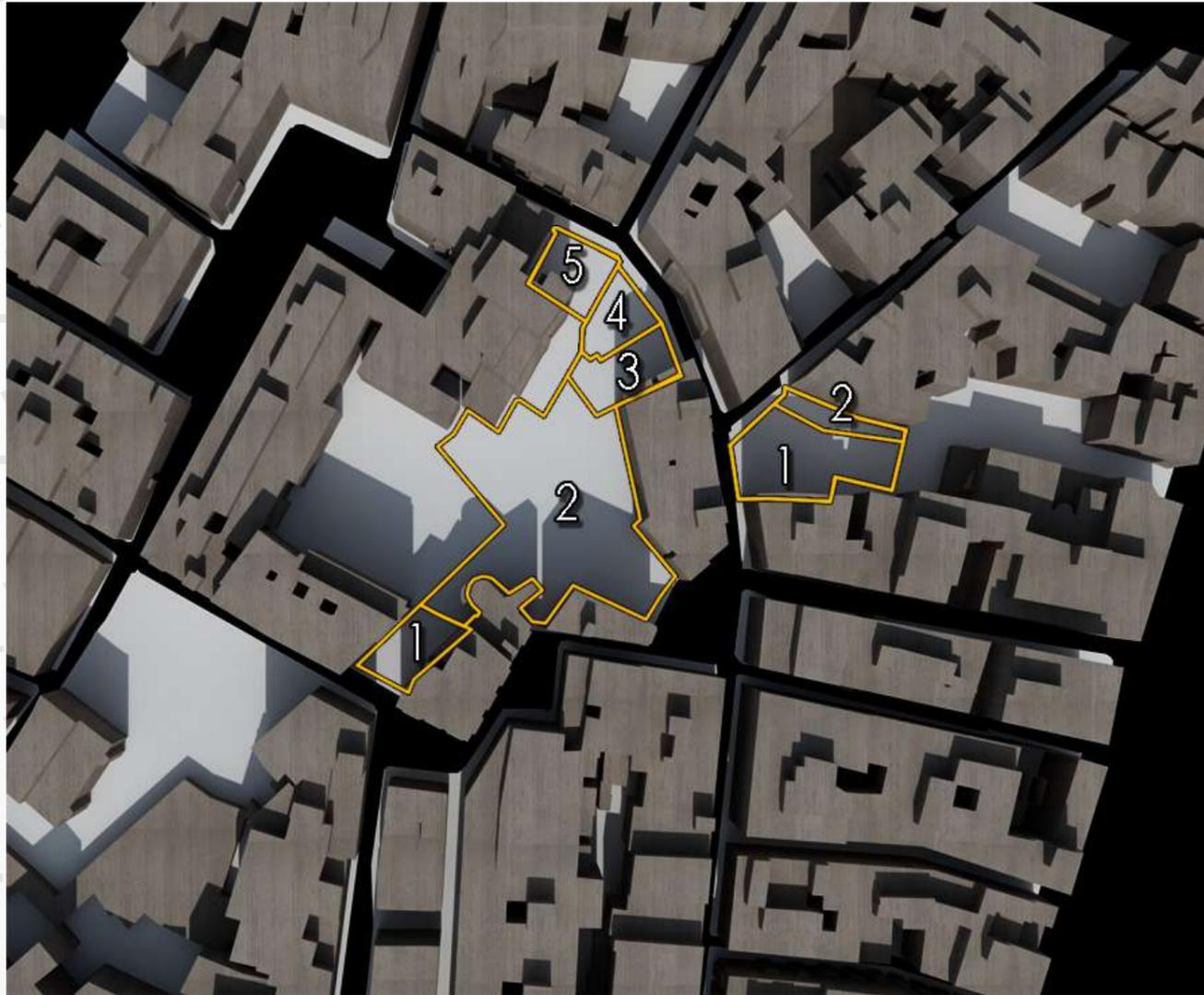
Pianta Solar 18



Area di pertinenza Solar 18



## Solares 19



Tipology: Irregular

 Location: Cl Cruz 5-Pz Angel 3 Cl En Borrás 2 - Cl Serranos 25 -Cl Cruz 2

 Area: 1462 m<sup>2</sup>

 Perimeter: 297.39 m

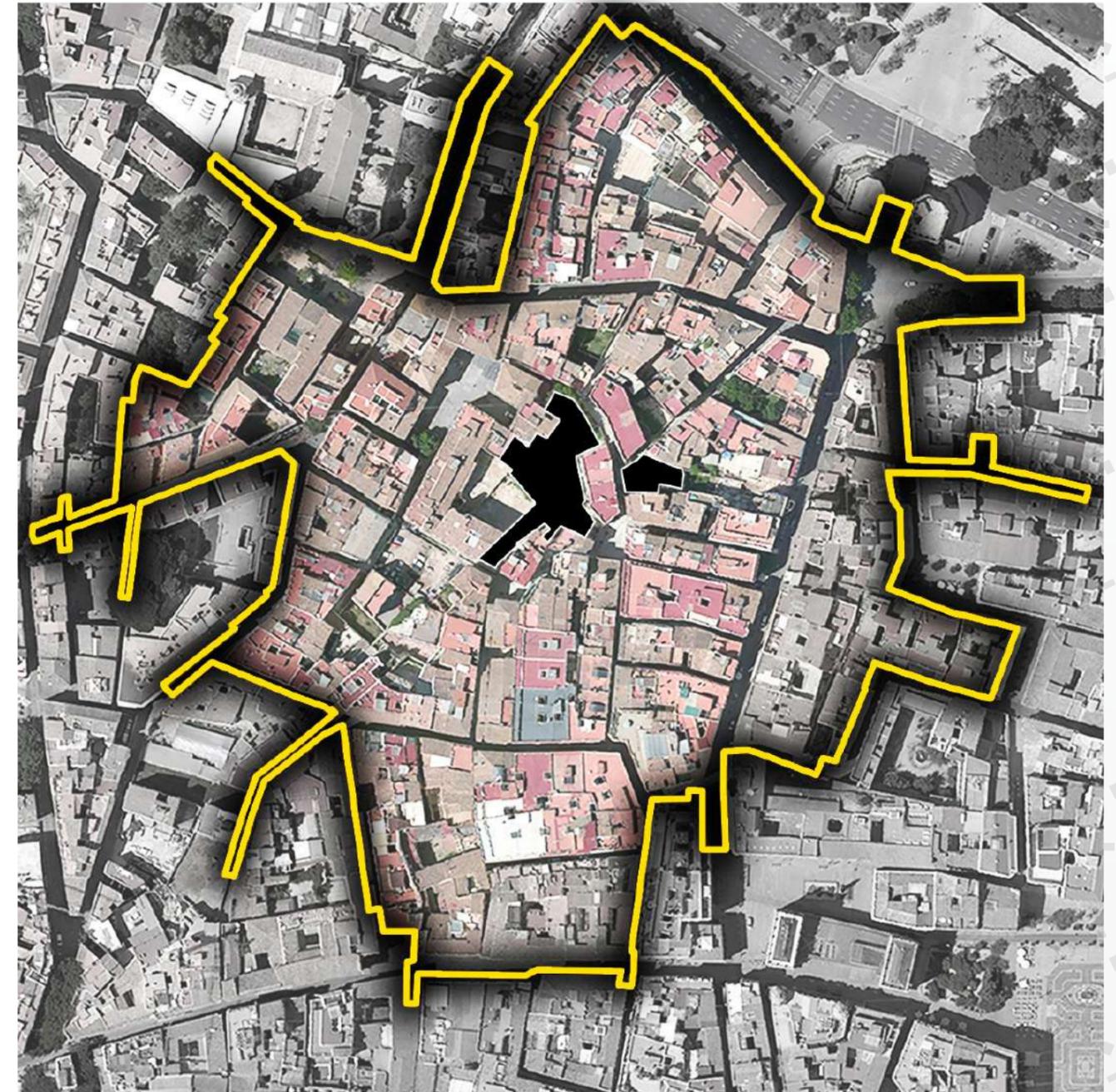
 Propriety: Private

 Number of Parcels: 5+2

 Current Status: Abandoned

Distance to solares 16:	32 m
Distance to solares 17:	40 m
Distance to solares 18:	70 m
Distance to solares 20:	50 m
Distance to solares 21:	80 m
Distance to porta de serrans:	175 m
Distance to plaça dels navarros:	35 m
Distance to plaça de beneyto i coll:	15 m

Isochronous Dimension: 75531 m<sup>2</sup>  
Connectivity: MEDIUM



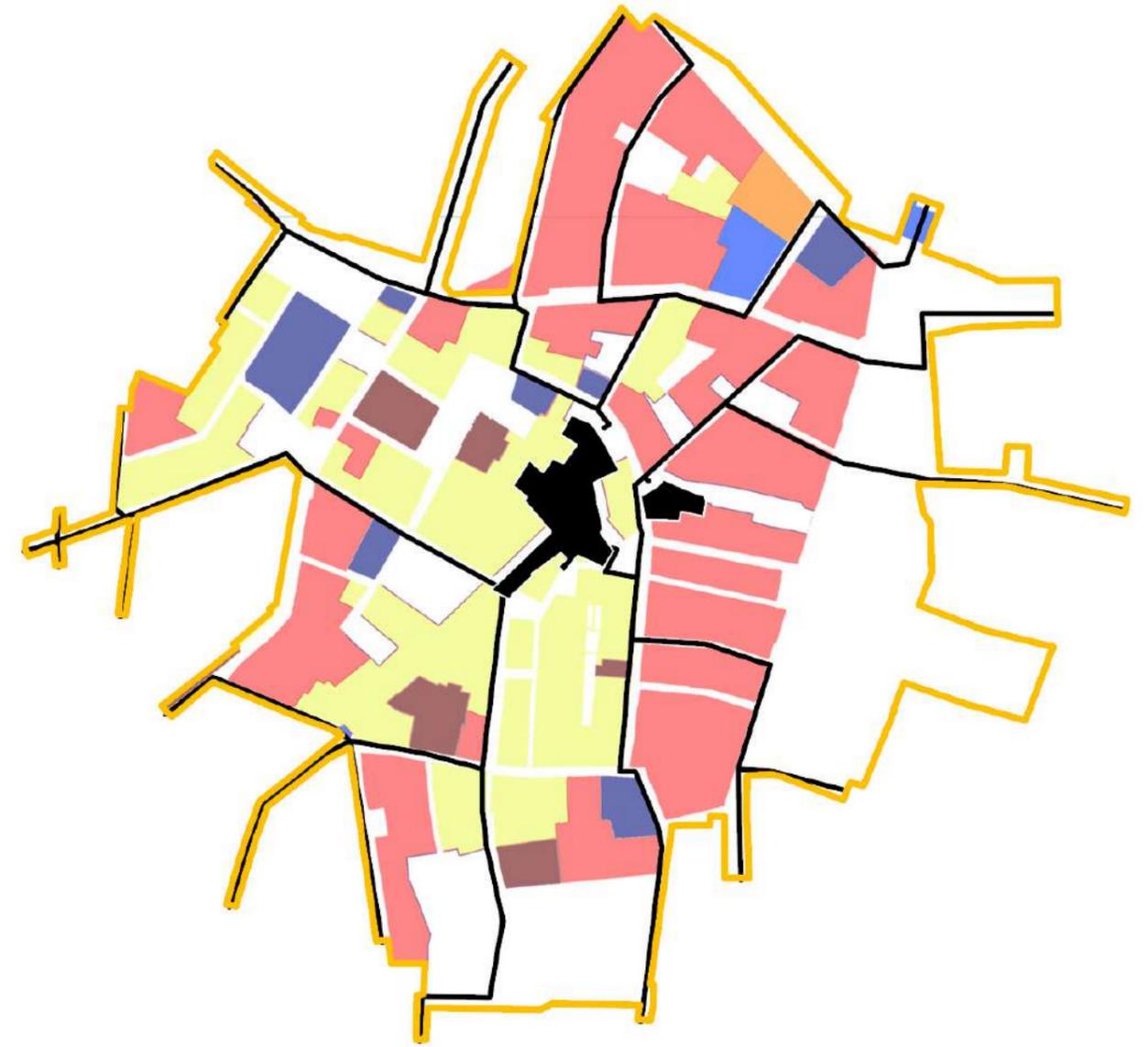
Isocrona Solar 19



Fronte strada Solar 19



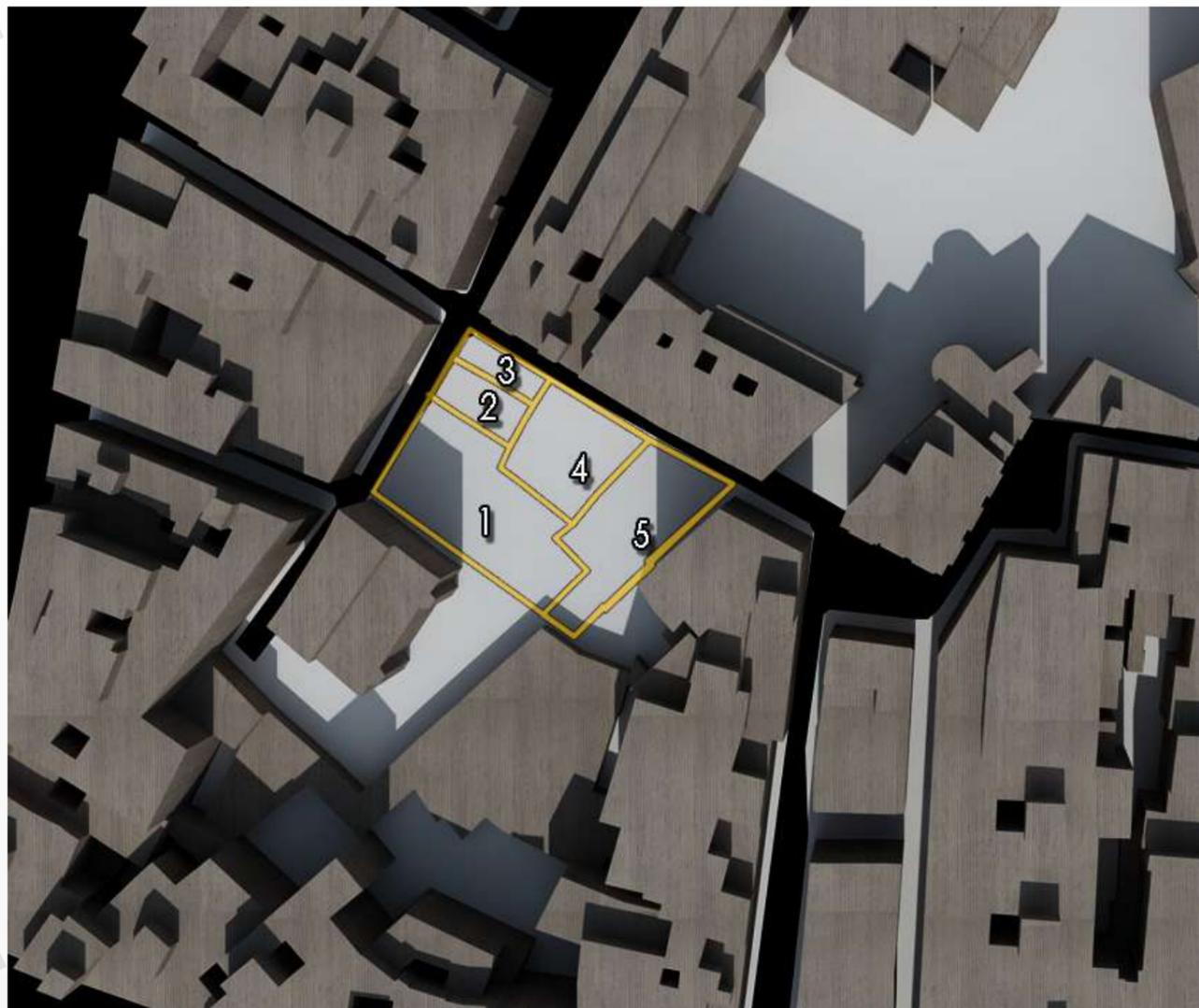
Pianta Solar 19



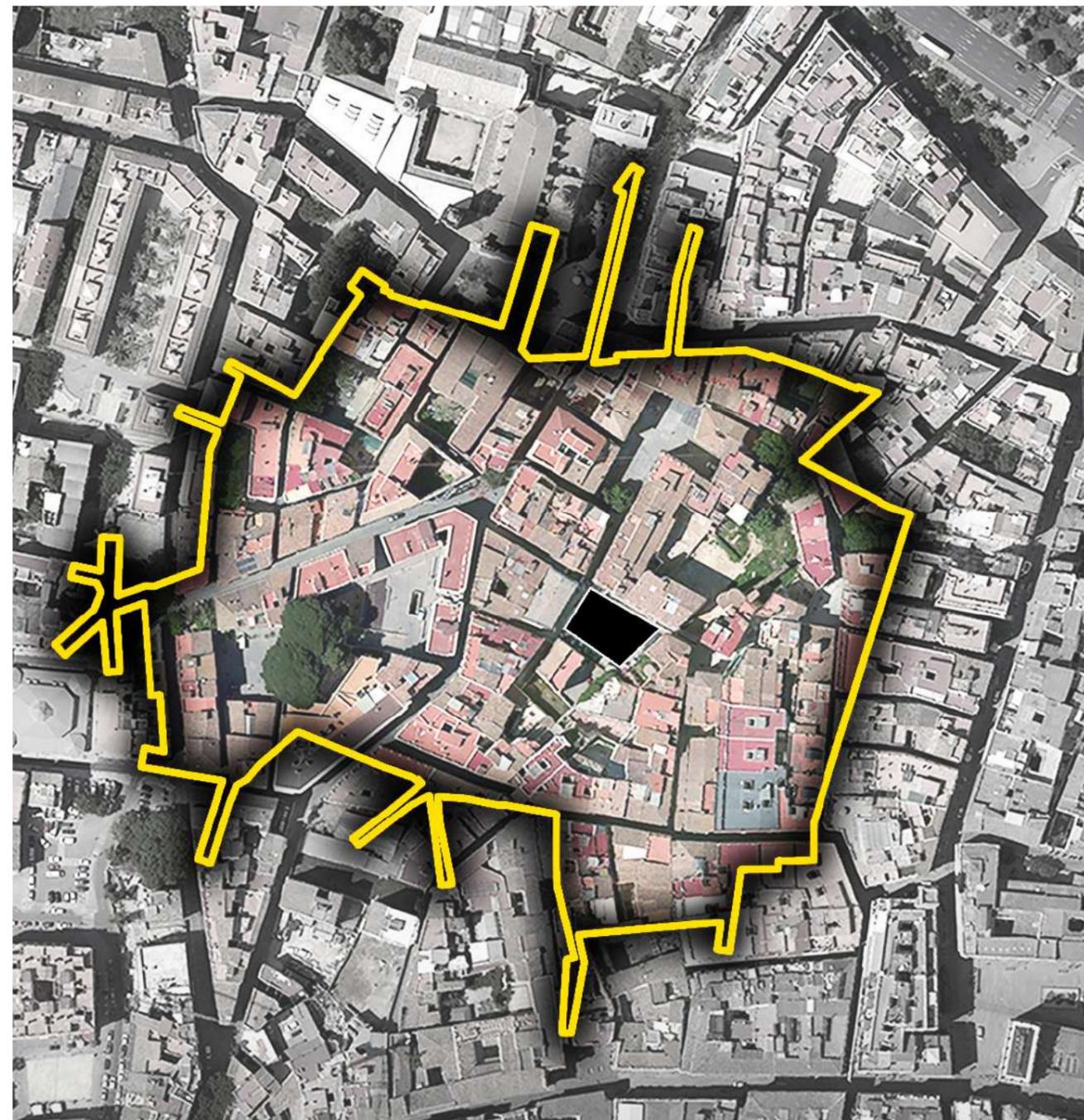
Area di pertinenza Solar 19



## Solares 20



Isochronous Dimension: 51663 m2  
Connectivity: LOW



Isocrona Solar 20

Tipology: Uniform

Location: Cl Tenerias 12 - Cl En Borrás 3

Area: 591.11 m2

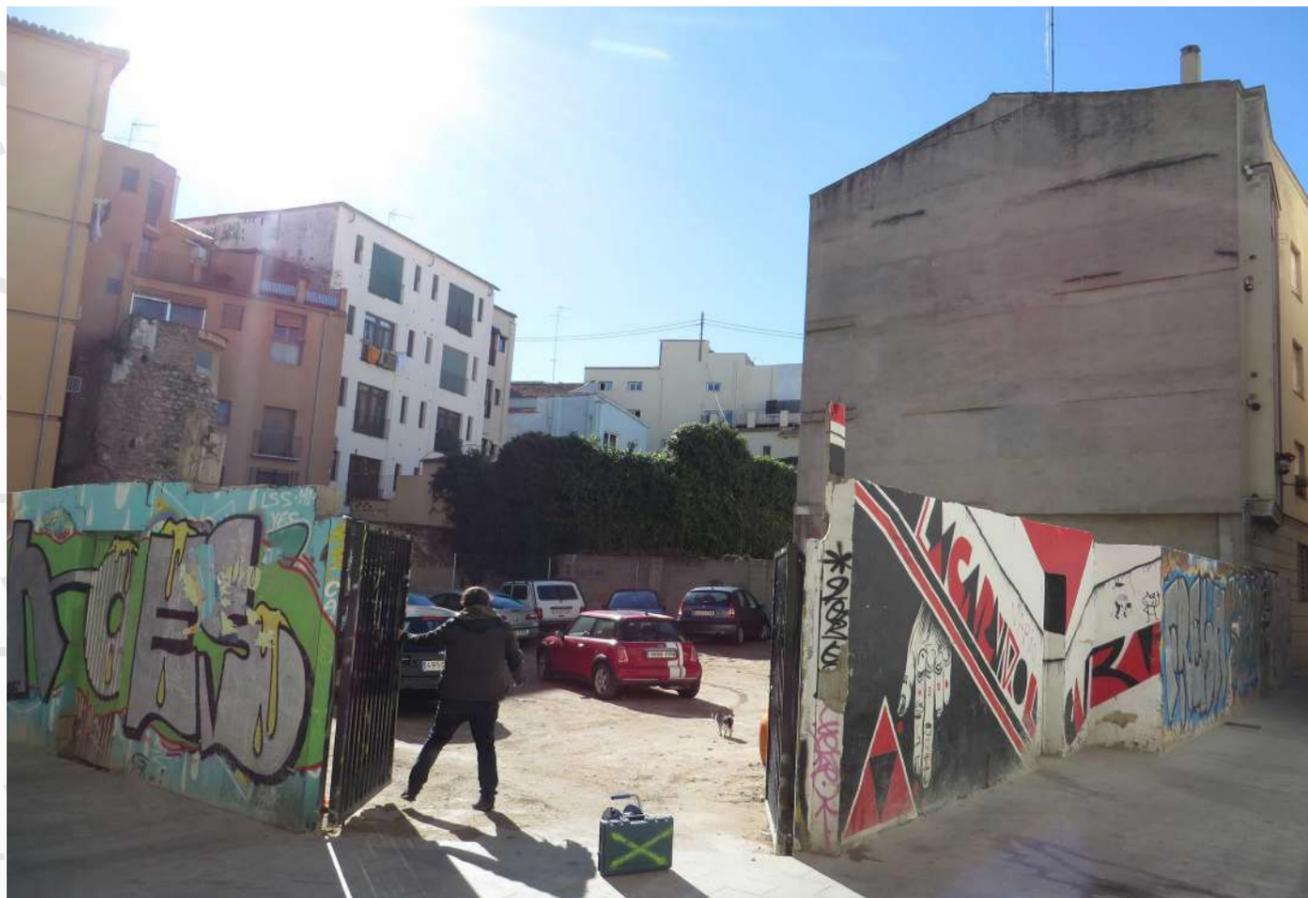
Perimeter: 100 m

Propriety: Private

Number of Parcels: 5

Current Status: Abandoned

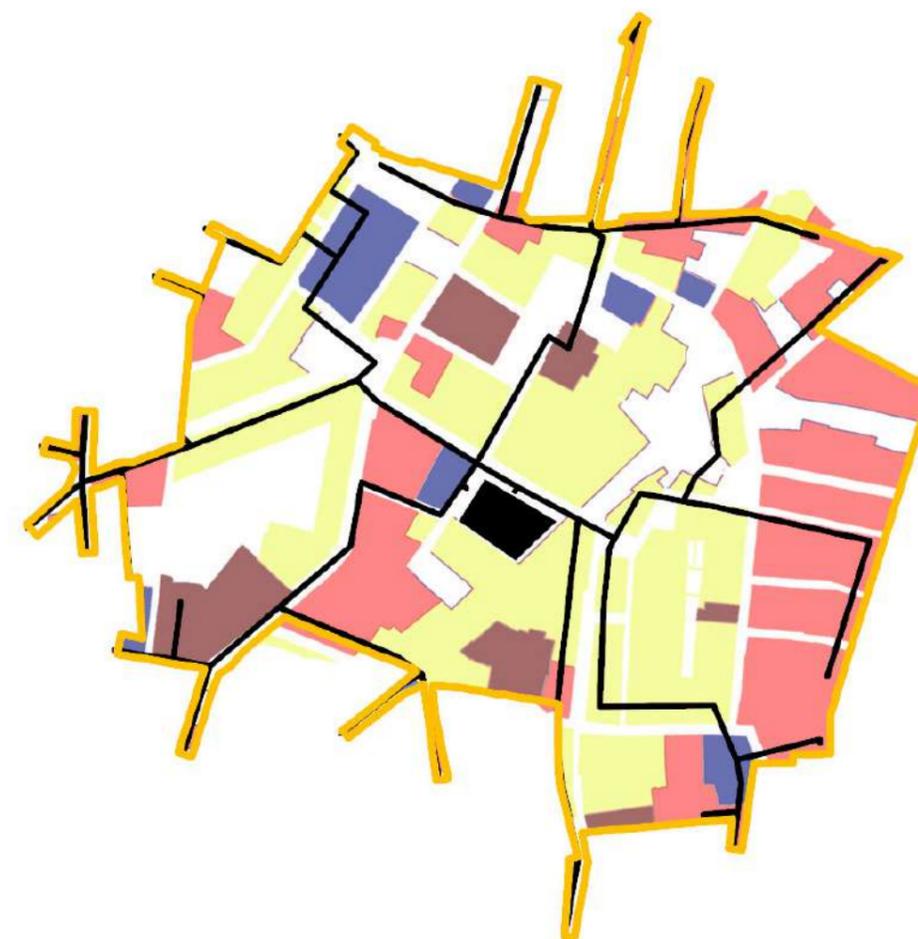
Distance to solares 16:	140 m
Distance to solares 17:	180 m
Distance to solares 18:	205 m
Distance to solares 19:	50 m
Distance to solares 21:	30 m
Distance to porta de serrans:	310 m
Distance to plaça dels navarros:	85 m
Distance to plaça de beneyto i coll:	65 m



Fronte strada Solar 20



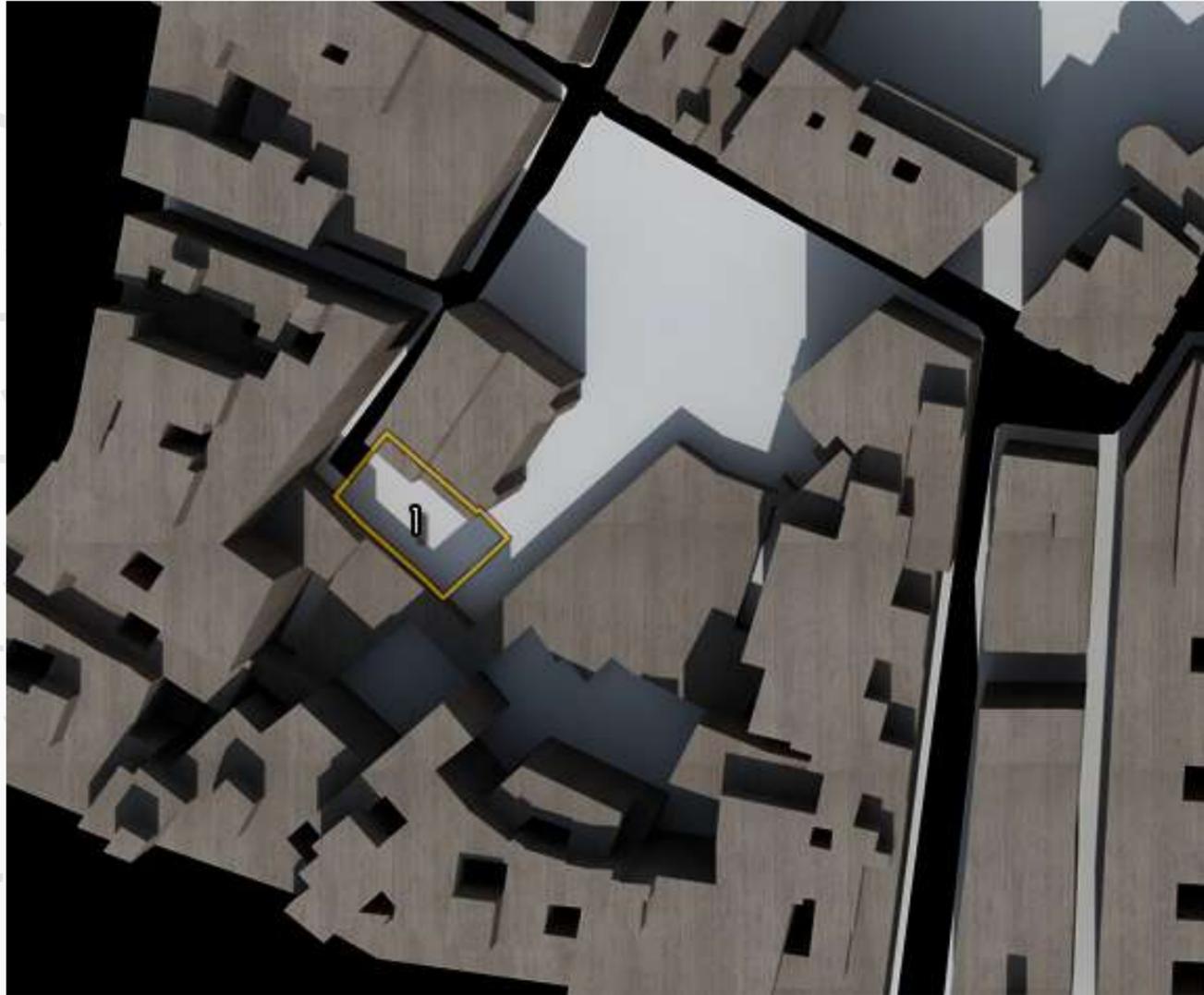
Pianta Solar 20



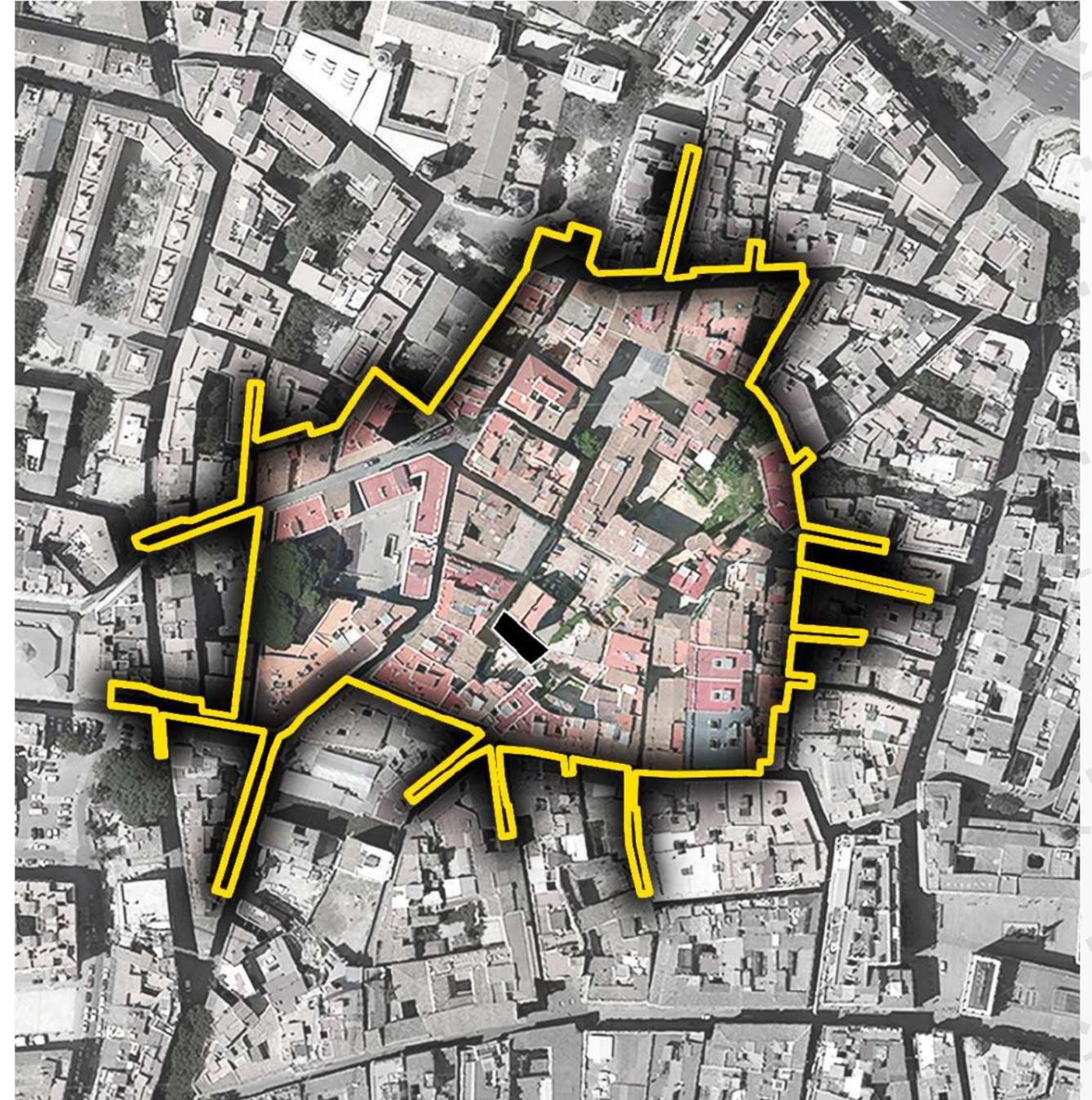
Area di pertinenza Solar 20



## Solares 21



Isochronous Dimension: 30814 m2  
Connectivity: LOW



Tipology: Uniform

 Location: Cl Tenerias 8

 Area: 170 m2

 Perimeter: 54.26 m

 Propriety: Private

 Number of Parcels: 1

 Current Status: Abandoned

Distance to solares 16:	175 m
Distance to solares 17:	205 m
Distance to solares 18:	230 m
Distance to solares 19:	80 m
Distance to solares 20:	30 m
Distance to porta de serrans:	340 m
Distance to plaça dels navarros:	115 m
Distance to plaça de beneyto i coll:	95 m

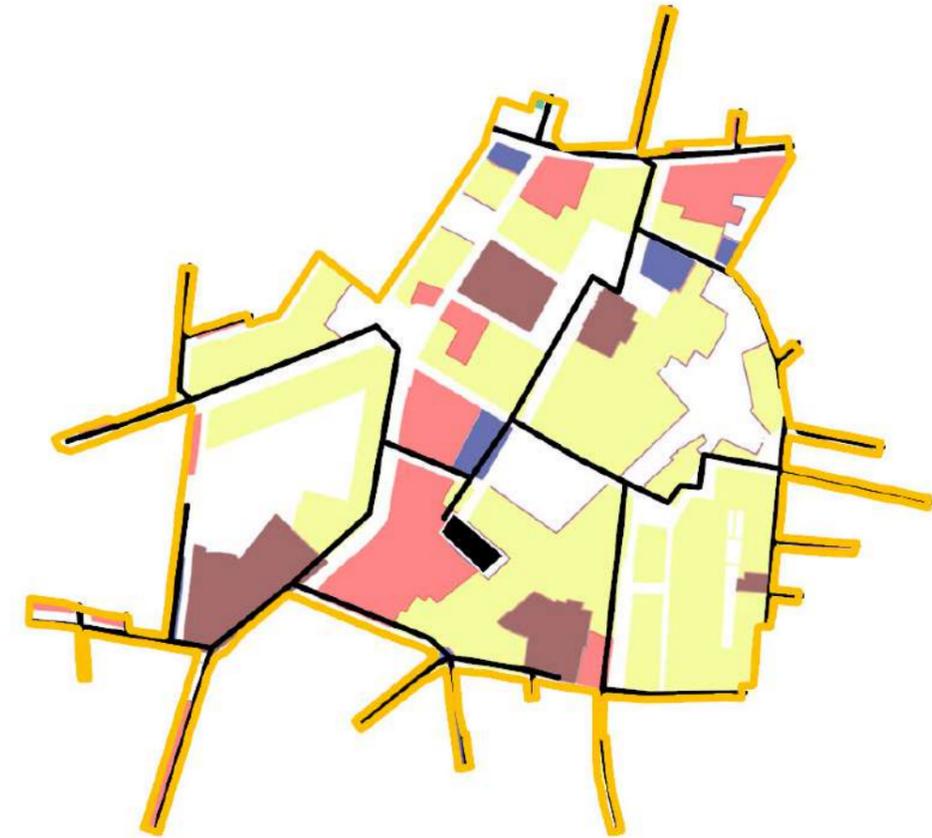
Isocrona Solar 21



Fronte strada Solar 20



Pianta Solar 20



Area di pertinenza Solar 20



### Un caso di applicazione progettuale

Le indagini su esposte sono state poi verificate attraverso diverse esperienze progettuali condotte, sui vari sub-ambiti e sui vari gruppi di solares, al fine di capire l'efficacia della metodologia messa in atto e comprenderne la capacità di indirizzare, senza vincolarle, le scelte d'intervento, sia a livello funzionale che socio-economico e formale. Per evidenti motivi di spazio il caso studio presentato in questo volume è limitato al sub-ambito 5 e al sistema fatto dai solares 16-19.

La loro disposizione all'interno del tessuto, la loro consistenza morfologica, il grado di connettività complessivo, infatti, ne fanno un sistema estremamente interessante per riconnettere, potenziare e dare nuova identità al sub-ambito.

Le scelte progettuali a scala urbana hanno quindi raccolto e verificato i dati analitici al fine di raccogliere e "attivare" il potenziale rigenerativo urbano dell'area d'intervento. A questo scopo si è resa evidente la possibilità/necessità di costituire un sistema gerarchizzato di solares radunato attorno alla preesistenza di un tratto delle mura arabe della città quale nuova Piazza principale del sub-ambito 5. È questo il centro vero e proprio del tessuto rigenerato, destinato allo svago ed al tempo libero con negozi, giardini, alberature ma anche residenze, nella consapevolezza che non esiste la città senza l'abitare e senza quella mixité di funzioni e usi che caratterizza i tessuti urbani consolidati. Tutto intorno a questa piazza "di vicinato", la localizzazione degli altri solares, la consistenza del tessuto edilizio e delle funzioni prevalenti nel contesto, ha suggerito la realizzazione di una serie di piazzette "specialistiche". Ognuna è caratterizzata da una funzione prevalente e costituisce una porta verso la piazza principale. Ognuna infatti s'inserisce in una parte specifica del tessuto urbano di cui riassume i caratteri salienti e li "traduce" per il vicinato. Così uno spazio passante a destinazione commerciale filtra il passaggio dalla importante Calle de Serranos recuperando e rifunzionalizzando un edificio preesistente e riqualificando tutti gli spazi pubblici di connessione. Dato il carattere eminentemente urbano della Calle, una serie di spazi commerciali definiscono e completano il vuoto spaziale. Un altro intervento di rifunzionalizzazione



Strategia di progetto

e recupero edilizio ha caratterizzato, più a sud, un vecchio edificio dismesso, recuperando la piccola piazzetta antistante e trasformando il volume architettonico in uno spazio di Co-working per il quartiere. Sempre a sud, l'altro grande vuoto che caratterizza il sub-ambito 5, date le sue caratteristiche dimensionali, la sua scarsa connettività e la presenza negletta di un altro tratto delle mura della città araba, è stato altresì pensato come una grande Factory per le Arti Contemporanee. Si tratta di un edificio a forte complessità spaziale e funzionale pensato per la produzione oltre che la promozione dell'arte contemporanea. Spazi espositivi, laboratori e Hub, alloggi per artisti e studenti, un caffè letterario ed un centro conferenze, garantiscono la rivitalizzazione di questo difficile spazio urbano, unitamente ad un nuovo sistema di spazi pubblici (due piazzette ed un giardino) che riscoprono la presenza delle antiche mura regalando un giardino urbano fatto di verde, acqua e rovine, secondo la più antica tradizione islamica e quale prezioso riparo dalla calura estiva. Due solares, di minore dimensione, ma

altrettanto rilevanti, si trovano poi a nord della Neighbourhood, verso l'antico alveo del Tura. Uno ha visto il progetto di una Biblioteca, con archivi e sale studio e con il suo spazio pubblico pertinenziale suddiviso tra, la piccola piazzetta antistante la biblioteca ed una corte-giardino, con portici e loggiati, destinata sia ai fruitori della biblioteca che ai cittadini. L'altro solares, ancora più piccolo e locale, ha visto invece il progetto di un piccolo Museo con una piazza pertinenziale rettangolare tutta interna al tessuto edilizio. Il dialogo dinamico tra pareti edilizie, spazio pubblico ed elementi naturali è alla base delle scelte progettuali e costituisce il punto di arrivo formale di tutte le analisi precedentemente svolte. Che si tratti di un ampio sistema di specchi d'acqua e di un giardino, come di fronte alla Factory, oppure di un insieme di elementi gerarchizzati di verde, ghiaia, sassi e acqua, con la rete delle palme a dare identità al tutto, come nella piazza principale e nel percorso "filtro" verso Calle de Serranos, o si tratti di una corte verde e intima come per la Biblioteca, tutti questi elementi, opportunamente calibrati e bilanciati, sono stati strumenti essenziali del progetto urbano di rigenerazione del Barrio del Carmen.

A scala architettonica l'idea era che il progetto di architettura dovesse nascere direttamente dalle scelte morfologiche. A questo scopo si è optato per un linguaggio eminentemente "sintetico"<sup>5</sup>, come quello di gran parte del centro storico valenciano, caratterizzato da pochissimi materiali quale l'intonaco chiaro, il vetro e l'acciaio Corten, sia in pannelli lisci che riccamente traforati, a recuperare l'idea delle Mashrabiyya islamiche in quanto importante elemento identitario oltretutto di controllo ambientale. In questo modo i nuovi volumi edilizi possono efficacemente definire i nuovi spazi pubblici, senza imporsi su di essi, ma entrando nel gioco dinamico e complesso della "vita dello spazio pubblico"<sup>6</sup>. A quest'ultimo è, infine, demandato il ruolo da protagonista, il luogo dove la vita della città prende forma, si articola e si declina nel tempo, sempre uguale e sempre differente. Al progetto dello spazio pubblico, quale spazio eminentemente riassuntivo di tutto il processo, sono affidati così

<sup>5</sup> Per un approfondimento sul concetto architettonico-linguistico di sintetico e analitico vedi Mareto, M., *Il Paesaggio delle differenze*, ETS Edizioni, Pisa, 2008

<sup>6</sup> Cfr. Gehl, J., *Life between buildings. Using public space*, Island Press, Washington, 1971

i maggiori livelli di complessità e ricchezza, materiale e formale, pur sempre all'interno di quei valori strutturali e morfologici definiti all'inizio del percorso di ricerca, alla scala urbana e di vicinato.

Il risultato finale è stato così quello di aver progettato un sistema policentrico gerarchizzato in grado di valorizzare i caratteri esistenti del tessuto urbano, sia dal punto di vista architettonico-morfologico che socio-economico e capace di "attivarne" le potenzialità inespresse, rinnovando completamente la neighbourhood pur secondo le logiche strutturali (morfologiche) che ne hanno veicolato la storia e l'identità nel tempo. Non solo, l'aver lavorato, sin dall'inizio, in senso pluriscalare ha consentito di creare una rete di solares, o meglio, una "rete di sistemi" (di solares) su cui innescare la rinascita consapevole e sostenibile dell'intero quartiere. Una prima applicazione di una metodologia di In-fill urbano che unisce morfologia, architettura e sostenibilità e Information Technology che crediamo possa rivelarsi utile per il progetto di rigenerazione di molti altri tessuti storici urbani contemporanei.



## Conclusioni

Un approccio multidisciplinare allo studio e al progetto della città appare ormai imprescindibile, soprattutto quando ci si confronta con le problematiche inerenti il consumo di suolo, la densità, la compattezza e la stratificazione della città storica.

La morfologia urbana, come descritto in precedenza, può essere la base della progettazione sostenibile delle città contemporanee in quanto affronta allo stesso tempo: la sostanza stessa dei tessuti urbani, la logica che ne ha determinato la trasformazione nel tempo, e viene utilizzata come strumento di pianificazione flessibile, dinamica e concreta. Un piano consapevole, dove si tengono conto tutte le diverse scale abitative, dove gli aspetti sociali, economici e culturali di una città sono legati alle sue caratteristiche fisiche, ambientali e tecnologiche. Senza mai perdere di vista il suo obiettivo finale: progettare la città intelligente, sostenibile, vivibile del XXI secolo.

Nel corso di questo studio si è cercato di dimostrare la tesi che è possibile implementare uno strumento, fondato su basi scientifiche, in grado di offrire ai progettisti o alle amministrazioni locali un format strategico col fine di guidare e indirizzare le scelte progettuali all'interno dei tessuti storici delle città contemporanee.

Attraverso la metodologia implementata in questa ricerca è possibile delineare un quadro analitico dei tessuti urbani, col fine di analizzare non solo le forme urbane ma anche il processo formativo che le ha generate, condizionato da tutti quei fattori appartenenti alla vita quotidiana dei cittadini, includendo quindi anche aspetti sociali, storici, economici e ambientali. La prima fase è stata legata alla ricerca "pura", analizzando quanto più a fondo possibile, lo stato dell'arte non solo delle differenti metodologie riguardanti la morfologia urbana, ma ci si è soffermati anche e soprattutto all'analisi di recenti esperienze di rigenerazione urbana. Nel caso specifico si sono studiati quattro episodi di rigenerazione urbana relative alle città di Helsinki, Oslo, Rotterdam e Amburgo. La scelta di queste città, piuttosto che altre, è legata non solo a una questione cronologica (interventi piuttosto recenti) ma anche a similitudini morfologiche con la città usata, in questo studio, come riferimento per l'applicazione della metodologia, Valencia.

Dallo studio delle diverse esperienze di rigenerazione urbana è emerso che nella maggior parte dei casi, le due fasi (analitica e sintetica) sono mantenute completamente separate, proprio per l'impossibilità pratica di passare dall'una all'altra senza perdere consistenza e affidabilità. La città, al contrario, è un'organizzazione complessa e dinamica, e non si presta ad approcci monodisciplinari e monoscalari. Inoltre, la città può vantare tremila anni di storia. Una storia creata dalle comunità che nel tempo hanno costruito, abitato e trasformato una città; una storia che coincide con la storia stessa dell'umanità. Pertanto, a nostro avviso, una metodologia scientifica su cui basare la progettazione urbana dovrebbe partire tenendo conto esattamente della realtà della città così com'è; la concretezza delle sue strutture fisiche, espressione di molti sistemi sociali, economici, culturali complessi; l'essenza dei suoi bisogni, esprimendo quelli delle perso-

ne che ci vivono e ci hanno vissuto nel tempo. La metodologia qui proposta è, in altre parole, in grado di risalire non tanto alle forme mutevoli della città, ma piuttosto alla logica alla base del suo processo di trasformazione urbana nel corso dei secoli. Una logica alla quale è affidato sia il successo che l'identità di ogni insediamento. Una logica da ricercare nella realtà stessa delle strutture urbane. Perché cercare altrove risposte che, se correttamente interpretate, sono proprio davanti ai nostri occhi? Questa è forse la caratteristica principale della metodologia qui proposta e ciò che ne contraddistingue la differenza rispetto a tutte le altre. L'approccio scientifico è realmente utilizzato per identificare la logica "strutturale" che ha convogliato per secoli le trasformazioni urbane e ha definito dinamicamente la loro identità. Su questa logica, opportunamente tracciata, è stato quindi possibile fondare il disegno della città. Qui, infatti, vediamo l'emergere di una struttura, a volte latente a volte esplicita ma rigorosamente viva e concreta, su cui si fonda la città contemporanea, così come tutte le precedenti città "contemporanee" hanno gradualmente costituito la città in cui viviamo oggi. Come anticipato il lavoro di tesi è iniziato da una prima fase di ricerca, seguito da un'analisi dettagliata dei fenomeni che hanno contribuito a creare delle situazioni di scompenso urbanistico nonché architettonico. Si è condotta una analisi ambientale su ogni singolo solare in modo tale da determinare se la presenza di un numero importante di vuoti urbani all'interno del tessuto urbano della città storica fosse in qualche modo assimilabile a squilibri e/o a situazioni ambientali sfavorevoli. Si è poi passato ad analizzare l'andamento del mercato immobiliare e dei relativi prezzi di mercato legati ai Solares, studio che ha, sin da subito, evidenziato che il problema della presenza di numerosi vuoti urbani non fosse affatto legato a questioni economiche, in quanto i prezzi medi sono in linea con il mercato immobiliare presente nell'area.

Tuttavia, a ben vedere, poiché siamo in presenza di una logica basata sul comportamento, legata al modo in cui i cittadini vivono e trasformano la loro città, quindi una logica puramente performativa, gli stessi elementi strutturali derivati dall'analisi scientifica si traducono in primari strumenti operativi su cui ba-

sare la fase progettuale vera e propria. Una fase progettuale, dunque, scientificamente fondata, e come tale aperta a tutte le potenzialità offerte dal processo creativo.

Il valore di nodalità è direttamente collegato al valore gerarchico del sistema stradale e quindi al tipo di funzioni in esso attive. Quindi, se ci troviamo di fronte ad un percorso matrice va da se che l'obiettivo da raggiungere è quello di ottenere un valore di nodalità alto. Nel caso in cui il valore di nodalità fosse tale, talmente elevato, da portare ad un sovraffollamento della strada è chiaro che l'upgrade di nodalità non sarà soltanto in termini di aumentare la densità edificata, ma, a nostro avviso, la soluzione congeniale sarebbe quella di estenderlo ad un sistema di percorsi nodali, percorsi matrice, in modo tale da ripartire l'affluenza ad un apparato in grado di assorbire il carico concentrato. Di contro, laddove ci troviamo d'avanti ad un tessuto residenziale, è chiaro che ci sarà un situazione di minore affollamento e quindi di minore nodalità. Il grado di specializzazione del tessuto, da residenziale a commerciale, considerando tutte le situazioni intermedie che si collocano nel mezzo, in qualche modo segue direttamente il discorso di nodalità. Si è quindi notato che è altamente improbabile che ci si possa trovare di fronte ad un sistema di percorsi residenziali o una situazione di quartiere che sia affetta da un affollamento di flussi di persone; questo deriva dalla considerazione che per avere uno spazio, strada o piazza, altamente fruito il valore della piazza e di tutti i percorsi che fanno parte del proprio sistema sono altamente nodali e quindi il suo intorno non può essere costituito prevalentemente da edifici ad esclusivo uso residenziale ma bensì si verifica una prevalenza di funzioni commerciali, con valore attrattivo ovviamente più alto. Gerarchia, Funzioni e Nodalità considerate nel loro insieme daranno vita ad un risultato virtuoso.

La metodologia implementata, come anticipato, ci fornisce dei dati riguardo il livello di nodalità e polarità di uno specifico tessuto urbano; una volta ottenuti questi dati la domanda che ci si è posti è stata: in che modo bisognerebbe usarli in modo tale da servire come base per una strategia di rigenerazione urbana? La risposta è appunto legata al sistema gerarchico del tessuto urbano. Ovvero, se si tratta di un percorso matrice o di un per-

corso specializzato l'obiettivo è quello di alzare o comunque di mantenere alto il livello di nodalità e polarità dello stesso; se viceversa ci troviamo di fronte a un sistema di percorsi urbani l'obiettivo sarebbe quello di controllare i livelli di nodalità e polarità cercando di mantenerli su un valore medio.

Per dimostrare questa teoria scientificamente si dovrebbe applicarla ad un numero consistente di casi per documentare la buona riuscita dello stesso, ma com'è abbastanza chiaro, in questa sede è impossibile; ragion per cui, come riferimento scientifico si è preso l'esempio della città storica. Tutto quanto esposto in precedenza deriva dalla lettura della città storica, quella che funziona, quando non si è in presenza di elementi di degrado. La città storica appunto ci fa notare che i percorsi ad alto valore di nodalità sono percorsi che collegano due situazioni polari in cui si riscontra una prevalenza di attività commerciali su quelle residenziali. Importante notare che nel tessuto compreso all'interno del centro storico è molto raro se non quasi impossibile che le funzioni residenziali scompaiano del tutto, solitamente ci si trova dinanzi ad una conformazione che vede i piani terra e i primi piani con funzioni commerciali e i piani superiori normalmente occupati da residenze di lusso.

Fermo restando che stiamo trattando argomenti legati al campo dell'architettura e della città, quindi viaggiando su binari diversi da quelli puramente scientifici, come potrebbero essere quelli matematici, il nostro intento è stato quello di portare, da un punto di vista empirico, utilizzando il funzionamento della città storica, da un punto di vista fisico nonché umano, come esempio di come tutti questi meccanismi si sono formati e funzionano.

Appare a questo punto chiaro che siamo chiamati ad imparare da un modello di città che funziona, come quello della città storica, per pensare e progettare la città contemporanea sebbene è abbastanza chiaro che non c'è alcuna differenza tra città storica e città contemporanea in quanto l'organismo città è uno solo, quello della città contemporanea, al cui interno troviamo la città storica. Va da sé che la metodologia qui proposta riguarda meccanismi propri della struttura urbana e la morfologia urbana intesa in senso strutturale, quindi, riguarda e può essere applicata a qualunque città passata o futura; che si tratti di processi di

rigenerazione urbana e quindi di interventi sul costruito o che si tratti di progettazione di città di nuova fondazione piuttosto che ampliamenti o nuovi quartieri

In conclusione, ci piacerebbe riportare la storia di Wilson Bentley, fotografo statunitense che dedicò la sua carriera a immortalare cristalli di ghiaccio che costituiscono i fiocchi di neve. Fu uno dei primi, alla fine del XIX secolo, a far posare la neve su un vassoio ricoperto di velluto posizionando i cristalli di ghiaccio su un vetrino per poi fotografarli attraverso un microscopio. Rimase affascinato dalla complessità della loro struttura e continuò a immortalarli per circa quarant'anni; oltre 5000 foto collezionate nel suo libro *Snow Crystal* (1931). Lui stesso notò come, nelle svariate migliaia di fotografie, non fu capace di trovare due cristalli di ghiaccio con la stessa forma o struttura; ogni singolo scatto era unico e irripetibile. Perché la storia di Bentley può essere associata a una ricerca scientifica che tratta di interventi di rigenerazione urbana nei centri storici? La risposta sta nell'attenzione che si pone quando si osserva e si analizza. Se guardiamo ad un manto nevoso, tutto ci appare uniforme, omogeneo e compatto, ma se si presta più attenzione e si analizzano gli elementi con un grado di approfondimento adeguato si è in grado di notare che ogni singolo elemento è unico ed esclusivo, quindi, andrebbe trattato come tale. Il fine ultimo di questo lavoro di ricerca è stato quello di fornire uno strumento scientifico e analitico per indirizzare gli interventi di rigenerazione urbana all'interno dei tessuti storici applicabile, in linea di principio, a qualsiasi tessuto ma senza dimenticare che ogni città, ogni quartiere, ogni isolato e ogni edificio o vuoto urbano è unico e irripetibile, e come tale andrebbe trattato.

Il caso dei solares del centro storico di Valencia è stato quindi il punto di partenza fondamentale per sviluppare un format strategico d'intervento in cui la Morfologia urbana facesse da base scientifica a discipline diverse e spesso non dialoganti tra loro. Così è stato possibile definire una prima Due Diligence dei vuoti urbani in cui le prescrizioni urbanistiche, i vincoli normativi, i dati socio-economici, le analisi ambientali, hanno potuto trasformarsi in elementi di uno stesso puzzle in grado di gettare

definire le condizioni al contesto caratterizzanti i solares urbani. Ognuno di essi presenta poi, evidentemente, caratteristiche sue peculiari tali da richiedere una soluzione specifica, ma all'interno di un format di base generalizzato capace di risolvere il tema dei solares a scala urbana, capace, in altre parole, di cogliere le potenzialità (oltre alle criticità) di un fenomeno che per dimensione temporale e diffusione nel tessuto svolge ormai un ruolo centrale nel processo di riqualificazione e rigenerazione della città di Valencia.



## Bibliografía

- AA. VV. *Parkinson e Harding (1998) The enterprise of narrative and the narrative of enterprise: place marketing and the entrepreneurial city.*, In book: *The entrepreneurial city (pp.77-99)* Publisher: Wiley Editors: T. Hall, P. Hubbard
- AA. VV., “*Ciutat Vella: Materiales para el urbanismo*”, CSI-COACV, Valencia, 1992.
- AA. VV., “*Les vistes valencianes d’Anthonie van den Wijngaerde*”, 1563, Generalitat Valenciana, Valencia, 1990.
- AA. VV., *5 años de intervenciones en Ciutat Vella. Valencia 1992-1997*, ICARO-CTAV, Valencia, 1998.
- AA. VV., *Espacio público, ciudad y conjuntos históricos. PH Cuadernos*, Junta de Andalucía, Sevilla, 2008.
- AA. VV., *Historia de la ciudad, Vol. II. Territorio, sociedad y patrimonio: una visión arquitectónica de la historia de la ciudad de Valencia*, COACV; Universitat de València, Ajuntament de València, Valencia, 2002.
- AA. VV., *Historia de la ciudad, Vol. VI. Proyecto y complejidad*, CTAV, Ajuntament de València, Valencia, 2010, pp. 198-212.

- AA. VV., *La ciudad de Valencia. Geografía y Arte*, Universitat de València, Valencia, 2009.
- AA. VV., *Los Centros Históricos, motores de las ciudades. Jornadas sobre revitalización de ciudades históricas europeas*, ARCHIVAL, Valencia, 1997.
- AA. VV., *Manual de casos prácticos de gestión urbanística*, UPV, Valencia, 2011, pp. 205-209.
- AA. VV., *Otra lectura de la Reforma Interior. En torno al proyecto de Luis Ferreres*, Ajuntament de València, Valencia, 2009.
- AA.VV., *I Congreso Internacional sobre permanencia y transformación en conjuntos históricos*, UPV, Valencia, 2012, pp. 24-35.
- ALEMANY CLIMENT S., *El Registro Municipal de Solares y Edificios a Rehabilitar en la Comunidad Valenciana*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2005.
- ALEXANDER, C. *A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction*, Oxford University Press, 1977
- AMEEL, L., "It's Six AM Do You Know Where You Are? Urban Peripherality and the Narrative Framing of Literary Beginnings", London, 2015
- AMEEL, L., *Helsinki in Early Twentieth-Century Literature Urban Experiences in Finnish Prose Fiction 1890-1940*. Helsinki, 2014
- ARGAN G. C., "Città antica e città moderna", en *Quaderns científics i tècnics de restauració monumental*, vol. n.º. 12, 2001, pp.115-122.
- BAHRDT, H. P. *Lineamenti di sociologia della città*, Marsilio, Padova, 1966
- BALCHIN, P., "Housing policy in Europe", Routledge, London, 1996
- BATTY, M. *The New Science of Cities*, The MIT Press, London, 2013
- BATTY, M., Longley, P. *Fractal cities: a geometry of form and function*, Academic Press, London, 1994
- BAUMAN, Z., *Modernity and Ambivalence*. Cambridge: Polity Press, 1991
- BEAUREGARD, R. A. *From place to site: negotiating narrative complexity*, London: Routledge, 2005
- BELLINI A., *Il restauro architettonico*", en AA. VV., *La difesa del patrimonio artistico*, Mondadori, Milano, 1978, pp. 97-201.
- BERG A., "National Urban Policies in the EU", Euricur, Erasmus University, 2004
- BLOK, H; Botman, S; van Kempen,R; Langemeijer,M; Musterd,S and Ostendorf,W
- BOIRA I MAIQUES J.V., *La ciudad de Valencia y su imagen pública*, Departamento de Geografía, Universitat de València, Valencia, 1992.
- BOIRA I MAIQUES J.V., *La rehabilitación urbana en los centros históricos valencianos. Los casos de Valencia, Alicante y Alcoi*, en "Cuadernos de Geografía" n.58, Valencia, 1995, pp. 241-258.
- BORSA D., D'Amia G. (a cura di), *Il Fiordo di Oslo. Un laboratorio europeo di trasformazione urbana in Spazio Aperto*, sezione Territorio, Franco Angeli Editore, Milano, 2010
- BOTMAN, S & van Kempen,R., "The spatial dimensions of Urban Exclusion and Integration, The case of Rotterdam" URBEX series, Urbex series no.19, Amsterdam, 2001
- BOYER, M.C., *Dreaming the Rational City: The Myth of American City Planning*. Cambridge, MA: MIT Press, 1997
- BRANDI C., *Teoría de la restauración*, Alianza, Madrid, 1999.
- Bridge, G. T. Butler, L. Lees. *Mixed Communities: Gentrification by stealth. Pragmatic social model for a new downtown: The example of HafenCity Hamburg*, The policy press, Bristol, 2012
- CANIGGIA, G., Maffei G. L. *Composizione architettonica e tipologia edilizia. Lettura dell'edilizia di base*, Marsilio, Venezia, 1979
- CARBONARA G., "Cesare Brandi", en Casiello S. (a cura de), *La cultura del restauro. Teorie e fondatori*, Marsilio, Venezia, 1986, pp. 339-355.
- CARBONARA G., *Avvicinamento al restauro. Teoria, storia, monumenti*, Liguori, Napoli, 1997.
- CASTELLS, M. , *The Information Age: Economy, Society and Culture (volume 1) - The Rise of the Network Society*. New York: Blackwell Publishers, 2000
- CECCARELLI, P., Francesco INDOVINA, *Risanamento e speculazione nei centri storici*, Franco Angeli, Milano, 1978.
- CERVELLATI P.L., SCANNAVINI R., "Bologna: política y metodología de la restauración de centros Históricos", Gustavo Pili, Barcelona, 1976.
- CHILDS, M. C., "Storytelling and Urban Design", *Journal of Urbanism* 1/2, pp. 173-86, 2008
- CIARDINI, F., Paola FAUNI (a cura di), *I centri storici. Política urbanística e programmi di intervento pubblico*, Mazzotta, Roma 1978.
- City of Oslo, "The Fjord City" - *The Plans for Urban Development of The Waterfront*, Oslo, 2014
- City of Oslo, *Fjord City: A waterfront urban renewal project*, Oslo, 2014
- COENEN,F; Denters, B; Klof, P.J., "Participation, Leadership and Urban Sustainability (PLUS)", (EU) Dutch Case Study Report, 2004
- COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE LA COMUNIDAD VALENCIANA, *Ciutat Vella. Materiales para el urbanismo*, Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana ed., Valencia 1992.
- COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE LA COMUNIDAD VALENCIANA, *Historia de la Ciudad, Recorrido histórico por la arquitectura y el urbanismo de la ciudad de Valencia*, Vol. I, COACV, Valencia 2002.
- COMMISSIONE EUROPEA, *Il partenariato con le città L'Iniziativa comunitaria URBAN*, Lussemburgo, 2003
- CONSTRUCTION OF CHICAGO'S ELECTRIC FUTURE. Chicago, IL: University of Chicago Press, 1996
- CORBIN FERRER, J.L., *Barrio del Pilar, antiguo de Velluters*, Federico Domenech, Valencia 1991.
- COUNCIL OF EUROPEAN MUNICIPALITIES AND REGIONS, "Financial relation between central government and municipalities" document from seminar 'Local finances' Europe's local government demands better financing, 2005

- Council of the European Union, "Joint report on social inclusion", 2001
- CRESTI, C., *Centro storico restauro o progetto? : i confini della città*, La Casa Usher, Firenze 1990.
- CUPPINI, G., *Progettare nel costruito: recupero e restauro nelle città storiche*, Moretti & Vitali, Bergamo 1999.
- DAAMEN, T.A. & I. Vries, *Governing the European Port-City Interface: Institutional Impacts on Spatial Projects between City and Port*. *Journal of Transport Geography*, 2012
- DAAMEN, T.A. (2010), *Strategy as Force. Towards Effective Strategies for Urban*
- DAAMEN, T.A., *Sustainable Development of the European Port-City Interface*.
- DE CERTEAU, M., *The Practice of Everyday Life*. Berkeley, CA: University of California Press, 1984
- DE MIGUEL E., *Ciudades históricas ante el siglo XXI*, CTAV, Valencia, 2004.
- DE TERAN, F., *Siglo XIX y XX*, in *Historia del urbanismo en España*, Vol. 3, Càtedra, Madrid 1999.
- Desfor, G., J. Laidley, Q. Stevens, D. Schubert. *Transforming Urban Waterfronts: Fixity and Flow*, Routledge. New York, 2011
- DEVELOPMENT PROJECTS: *The Case of Rotterdam CityPorts*. Amsterdam, 2010
- DI MONTE P., GRÁVALOS I., "Estonoesunsolar. Zaragoza", en *Paisea* n°. 16, Gustavo Gili, Barcelona, 2011, pp. 95-99.
- DOCUMENTO COMMISSIONE EUROPEA: "Ex-post evaluation Urban Community Initiative, (1994-1999)", Lussemburgo, 2003
- ECKSTEIN, B. J. & Throgmorton J. A., *Story and Sustainability: Planning, Practice, and Possibility for American Cities*. Cambridge, MA: MIT Press, 2003
- ENGUITA MAYO, N., *La ciudad, disciplina de conoci-mientoylugardeaccion*, in <<(SIC) Societat I Cultura>>, num.4, MUVIM, Valencia, 2009.
- ENHR: *European Network of Housing Research Conference 2007, June 25-28, Rotterdam*, 2007
- ESTEVE DE QUESADA, A. *Transformaciones urbanas y percepcion ciudadana: el caso del complejo de Velluters*, <<(SIC) Sociedad I Cultura>>, num.4, MUVIM, Valencia 2009.
- FISCHER, F. & Forester, J., *The Argumentative Turn in Policy Analysis and Planning*. London: Duke University Press, 1993
- Florida, Richard. *Cities and the Creative Class*. New York: Routledge. 2005
- FORESTER, J., *The Deliberative Practitioner: Encouraging Participatory Planning Processes*. Cambridge, MA: MIT Press, 1999
- GAJA I DÍAZ F., *Intervenciones en centros históricos de la Comunidad Valenciana*, Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte, UPV, Valencia, 2001.
- GAJA I DÍAZ F., *Un futuro para el pasado. Un diagnóstico para la Ciutat Vella de Valencia*, UPV, IVVSA, COICCP, Valencia, 2009.
- GARCÍA CODONER A. (a cura de), *El color del centro histórico: arquitectura histórica y color en el Barrio del Carmen de Valencia*, Ayuntamiento de Valencia, Valencia, 1995
- GARCIA CODONER, A., *El color en el barrio de Velluters*, Ajuntament de Valencia, Valencia 2000.
- GEHL J., *La humanización del espacio urbano*, Reverté, Barcelona, 2006.
- GIOVANNONI, G., *Vecchie città ed edilizia nuova*, UTET, Milano, 1932.
- GOERLICH D., *Societat i patrimoni*, Universitat de València, Valencia, 2006
- GOTTMANN, J., *La Citta Invincibile: Una Confutazione Del'urbanistica Negativa*, Franco Angeli Editore, Milano, 1983
- HAJER, M., "Doing discourse analysis: coalitions, practices, meaning", in M. van den Brink & T. Metzke (eds.). *Words Matter in Policy and Planning. Discourse Theory and Method in the Social Sciences*. Utrecht: Netherlands Geographical Studies, 2006
- HAJER, M.A. (1993) *Rotterdam: re-designing the public domain*, "Cultural Policy and Urban Regeneration: The West European Experience", eds. F. Bianchini, M. Parkinson, Manchester University Press, Manchester, 1993
- HALL, P., *Good Cities, Better Lives. How Europe Discovered the Lost Art of Urbanism*. London, 2013
- HARVEY, D., *THE RIGHT TO THE CITY*, London and New York, 2012
- HEALEY, P., "Building Institutional Capacity through Collaborative Approaches to Urban Planning", *Environment and Planning A* 30/9, 1998
- HEALEY, P., "Planning in Relational Space and Time: Responding to New Urban Realities", in G. Bridge & S. Watson (eds.) *A Companion to the City*. Oxford: Blackwell, 2000
- HEGYI, L., "Solares (La ciudad ideal o del optimismo)", en Settembrini L. (a cura de), *2ª Bienal de Valencia - La ciudad ideal*, Generalitat Valenciana - Charta, Valencia - Milán, 2003, pp.140-225.
- HELLWEG, U., *Building the City Anew: the International Building Exhibition in Hamburg*, PORTUS 26, November. 2013
- HERNBERG, H., "Kalasatama Temporary", in H. Hernberg (ed.). *Helsinki Beyond Dreams*. Helsinki: Urban Dream Management, 2012
- HK/ Helsingin kaupunki., "Kalasatama. Culture and life close to the heart of the city". Helsinki, 2014
- HKSV/ Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. *From City to City-Region*. City of Helsinki Strategic Spatial Plan. Helsinki: Helsinki City Planning Department Publications, 2009
- HOEK, R.M., "Redevelopment of Large Harbour Cities, the case of Kop van Zuid in Rotterdam", Euricur, Erasmus University, 2000
- HOYLE, B.S., "The redevelopment of derelict port areas". *The Dock & Harbour* Ilse Helbrecht, Peter Dirksmeier: *New Urbanism. Life, Work and Space in the New Downtown*. Farnham, 2012
- Innes, J.E. & Booher, D.E. (2010). *Planning with Complexity: An Introduction*
- ISTITUTO EUROPEO DI INNOVAZIONE E TECNOLOGIA (EIT), *Programma quadro per la competitività e l'innovazione*, Lussemburgo, 2007

- JAÉN G., "El olvido y la memoria del presente. ¿De la nostalgia estéril al recuerdo útil?", en *Quaderns científics i tècnics de restauració monumental*, volumen n.º. 12, 2001, pp.163-172.
- JIMÉNEZ ALCANÍZ C., "Actuaciones en Ciutat Vella", en *Informes de la Construcción*, Vol. 52, n.º. 469-470, IETCC-CSIC, Madrid, 2000. pp. 53-59.
- JOSEPH ROWNTREE FOUNDATION, *Regeneration in european cities: Making Connections Case Study of Kop van Zuid, Rotterdam (The Netherlands)*, 2007
- JUHEL, M. H., *Globalisation, privatisation and restructuring of ports. International Journal of Maritime Economics*. 2001
- Jürgen B.B., *HafenCity Hamburg - Identity, Sustainability and Urbanity*. Amburgo, 2014
- KAPLAN, T.J., "Reading Policy Narratives: Beginnings, Middles, and Ends", in F. Fischer & J. Forester (eds.) *The Argumentative Turn in Policy Analysis and Planning*. London: UCL Press, 1993
- KNIELING, J. & Othengrafen F., "En Route to a Theoretical Model for Comparative Research on Planning Cultures", in J. KNIELING & F. Othengrafen (eds.) *Planning Cultures in Europe: Decoding Cultural Phenomena in Urban and Regional Planning*. Farnham: Ashgate, 2009
- KRIVÝ, M., "Don't Plan! The Use of the Notion of 'Culture' in Transforming Obsolete Industrial Space", *International Journal of Urban and Regional Research* 37/5, 2013
- LABASTIDA, Velluters Ilora, in <<(SIC) Societat y Cultura>>, num.3, MUVIM, Valencia, 2009.
- LALANA SOTO J. L., "El paisaje urbano histórico: modas, paradigmas y olvidos", en *Ciudades*, n.º.14, Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid, Valladolid, 2011, pp. 15- 38.
- LIEVEN, A., *Emplotting Urban Regeneration: Narrative Strategies in the Case of Kalasatama, Helsinki, Helsinki*, 2018
- LLOPIS, A., PERDIGÓN FERNÁNDEZ L., *Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944)*, UPV, Valencia, 2010.
- LLOPIS, A., PERDIGON, L., TABER-NER, F., *Cartografía histórica de la ciudad de Valencia*, Faximil Edicions Digitals, Valencia 2004.
- LYNCH, K. *The image of the city*, Technology Press & Harvard University Press, Cambridge, 1960
- MARETTO, M., "Sustainable urbanism: the role of urban morphology", *Urban Morphology* 18(2), 69-70. Roma, 2014
- MARETTO, M., *Ecocities. Il progetto urbano tra morfologia e sostenibilità*, Franco Angeli, Roma-Milano, 2012
- MARETTO, M., *Saverio Muratori. A legacy in urban design*, Franco Angeli, Roma-Milano, 2012
- MARTINEZ LÓPEZ, M. A., "Conflictos sociales en la re-estructuración de la ciudad fragmentada"
- MARTINEZ, A., *Guía básica para el diseño de espacios públicos urbanos. Criterios y recomendaciones*, CTAV, Valencia, 2011.
- MASTROPIETRO, E., *L'Europa progetta la città. Politiche e pratiche di riqualificazione urbana*, Editore Mimesis, Milano, 2013
- MAZZA, L., *Limiti e capacità della pianificazione dello spazio in Territorio*, n. 52, Franco Angeli, Milano, 2010
- METSELAAR, G & Priemus, H., "Urban Renewal Policy in a European Perspective an International Comparative Analysis" Delft: Delft University Press, 1992
- MILETO, C., VEGAS F., "Blancos en el plano. Edificios desprotegidos del centro histórico de Valencia", en Huerta MARÍN, R., Soler R., Zaragoza A., *Actas del Sexto Congreso Nacional de Historia de la construcción*, Instituto Juan de Herrera, Madrid, 2009, pp. 869-879.
- MILETO, C., VEGAS, F., *Blancos en el plano. Edificios desprotegidos del centro histórico de Valencia*, artículo publicado en *Actas del Sexto Congreso Nacional de Historia de la Construcción*, vol. 2, Valencia, 21-24 octubre 2009.
- MILETO, C., VEGAS, F., *Estudio y elaboración de instrumentos de protección de la edificación del centro histórico de Valencia. Memoria justificativa*, Instituto de Restauración del Patrimonio-Universitat Politècnica de Valencia, Valencia 2009.
- MONTESINOS I MARTÍNEZ, J., "Ciudad, patrimonio y ciudadanía", en *Ingeniería y Territorio*, n.º. 75, CICCIP, Barcelona, 2006, pp. 96-103.
- MYERSON, G. & Rydin, Y., *The Language of Environment. A New Rhetoric*. London: UCL Press, 1996
- NEEDHAM, B; Koenders, P; Kruijt, B., "The Netherlands in Urban land and property markets", UCL Press, London, 1993
- NORCLIFFE, G., K. Basset & T. Hoare, "The Emergence of Postmodernism on the Urban Waterfront". *Journal of Transport Geography*, 4(2), 123-134, 1996
- NOTTEBOOM & WINKELMANS, *Structural changes in logistics: how the port authorities face the challenge? Maritime Management and Policy*, 2001
- NUNNING, V., "The Making of Fictional Worlds: Processes, Features, and Functions", in V. Nünning, A. Nünning & B. Neumann (eds.). *Cultural Ways of Worldmaking: Media and Narratives*. Berlin: De Gruyter, 2010
- ODPM, "Case study of Rotterdam" (Bristol Accord, Ministerial informal meeting on Sustainable Communities in Europe), 2005
- PANE, A., "Dal monumento all'ambiente urbano: la teoria del diradamento edilizio", en Casiello S. (a cura de), *La cultura del restauro. Teorie e fondatori*, Marsilio, Venezia, 1986, pp. 293-312.
- PARKINSON, M., "Urban Renaissance Characteristics of the EU Non-Capital Cities", report for the Core Cities Group, 2003
- PECK, J., 2005. *Struggling with the creative class*. *International Journal of Urban and Regional Research*. 29(4): 740-770.
- PERULLI, P., *Piani Strategici. Governare la città*, Franco Angeli, Milano, 2004
- PINDER, D., *Visions of the City: Utopianism, Power and Politics in Twentieth-Century Urbanism*. New York, NY: Routledge, 2005

PORTAS, N., "El espacio público en la recuperación de la ciudad", en AA.VV., *Accesibilidad y calidad ambiental*, Monografías del MOPTMA, Madrid, 1995.

REGIONALES ENTWICKLUNGSKONZEPT (REK), *Metropolregion Hamburg, Hamburg, Hannover, Kiel* 2000.

RICOEUR, P., *Time and Narrative*. Chicago, IL: University of Chicago Press, 1990

ROCA CALDERA, J., *Rehabilitación urbana. Análisis comparado de algunos países de la U.E.*, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, Madrid, 1995.

ROS PASTOR, A., *5 años de intervenciones en Ciutat Vella : 1992-1997*, Icaro-Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia, Valencia 1998-1999.

SANCHIS GUARNER, M., *La ciudad de Valencia: síntesis de Historia y geografía Urbana*, Ayuntamiento de Valencia, Valencia, 1999.

SANDERCOCK, L., "From the Campfire to the Computer: An Epistemology of Multiplicity and the Story Turn in Planning", in L. Sandercock & G. Attili (eds.). *Multimedia Explorations in Urban Policy and Planning: Beyond the Flatlands*. Heidelberg: Springer, 2010

Schubert, D., *Three contrasting approaches to urban redevelopment and waterfront transformations in Hamburg: "String of Pearls", Hafencity and IBA (International Building Exhibition)*, 2014

SCHUBERT, D., *Transformation processes on waterfronts in seaport cities: Causes and trends between divergence and convergence*, In: *Port Cities as Areas of Transition*. 2008

Smith, H., M. Soledad Garcia Ferrari. *Waterfront regeneration. Experiences in city building*, Routledge, London, 2012

STEK Stadtentwicklungskonzept - Räumliches Leitbild, Hamburg 2007.

TABERNER PASTOR, F., "Cambio y continuidad en la configuración de la escena urbana", en TERÉS ARMILLAS, J., "Intervenciones en el centro histórico de Lleida", en *Paisea*, n.º. 12, Gustavo Gili, Barcelona, 2010, pp. 40-43.

THROGMORTON, J., *Planning as Persuasive Storytelling: The Rhetorical to Collaborative Rationality for Public Policy*. London, 2010

TROITIÑO VINUESA M. A., "La protección, recuperación y revitalización funcional de los centros históricos" en *Mediterráneo Económico. Ciudades, arquitectura y espacio urbano*, n.º. 3, Caja Rural Intermediterránea, 2006.

TROITINO VINUESA, M.A., *La protección, recuperación y revilitación funcional de los centros históricos*, artículo publicado in *Ciudades, arquitectura y espacio urbano*, vol.3 di Collección Mediterraneo Económico, Caja Rural Intermediterránea, 2003.

ULZEN, V. P., *Imagine a metropolis Rotterdams, creative class 1970-2000*, OIO Publishers, Rotterdam, 2007

URBEX Series, No 6 "Comparative Statistical Analysis at National, Metropolitan, Local and Neighbourhood Level: The Netherlands/Amsterdam and Rotterdam", Amsterdam: Amsterdam study centre for the Metropolitan Environment, 2000

VAN DEN BERG, L; Van der Meer, J & M.J Pol, P., "Social challenges and organising capacity in cities: experiences in eight European cities", Ashgate publishing ltd, Aldershot, 2003

VAN HOOIJDONK, E., *Soft Values of Seaports. A Strategy for the Restoration of public support for seaports*. Antwerpen: Garant Publishers, 2007

VAN HOOYDONK, E., 'Soft Values of Sea Ports: A Plea for Soft Values Management by Port Authorities'. In: Notteboom, T. (ed), *Ports are more than Piers*. Antwerpen: Uitgeverij De Lloyd, 2006

VAN KLINK, H.A. & De Langen, P.W. , *Scale and scope in mainport Rotterdam. Final report*. Rotterdam: ETECA, 1999

VICENT BOIRA, J., *Velluters o el drama del reformisme*, in <<(SIC) Societat I Cultura>>, num.2, MUVIM, Valencia, 2009.

VILHENA DA CUNHA, I., Selada C., *Creative urban regeneration: the case of innovation hubs*, *Int. J. Innovation and Regional Development*, Vol. 1 No. 4, 2009, Lisboa, 2009

VILLASANTE, T. R., "Transformar para educar, caminar preguntando", en AA.VV., *I Congreso Internacional sobre permanencia y transformación en conjuntos históricos*, UPV, Valencia, 2012, pp. 36-49.

VINCI, I. , *Politica urbana e dinamica dei sistemi territoriali. Attori e strategie nell'Europa degli anni Novanta*, Franco Angeli, Milano, 2002

WARD, S. V., *Planning the Twentieth-Century City: The Advanced Capitalist World*. John Wiley & Sons. Chichester, 2002.

ZABALBEASCOA, A., "La arquitectura de la red social", pp. 20-24., en *El País Semanal*, n.1799, 2011





Annex

# RIFERIMENTI CATASTALI



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE HACIENDA

SECRETARÍA DE ESTADO DE HACIENDA

DIRECCIÓN GENERAL DEL CATASTRO

# CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES DE BIEN INMUEBLE

Referencia catastral: 5634704YJ2753D0001MA

## DATOS DESCRIPTIVOS DEL INMUEBLE

### Localización:

CL EN RODA 7 Suelo  
46003 VALENCIA [VALENCIA]

Clase: URBANO

Uso principal: Suelo sin edif.

Superficie construida:

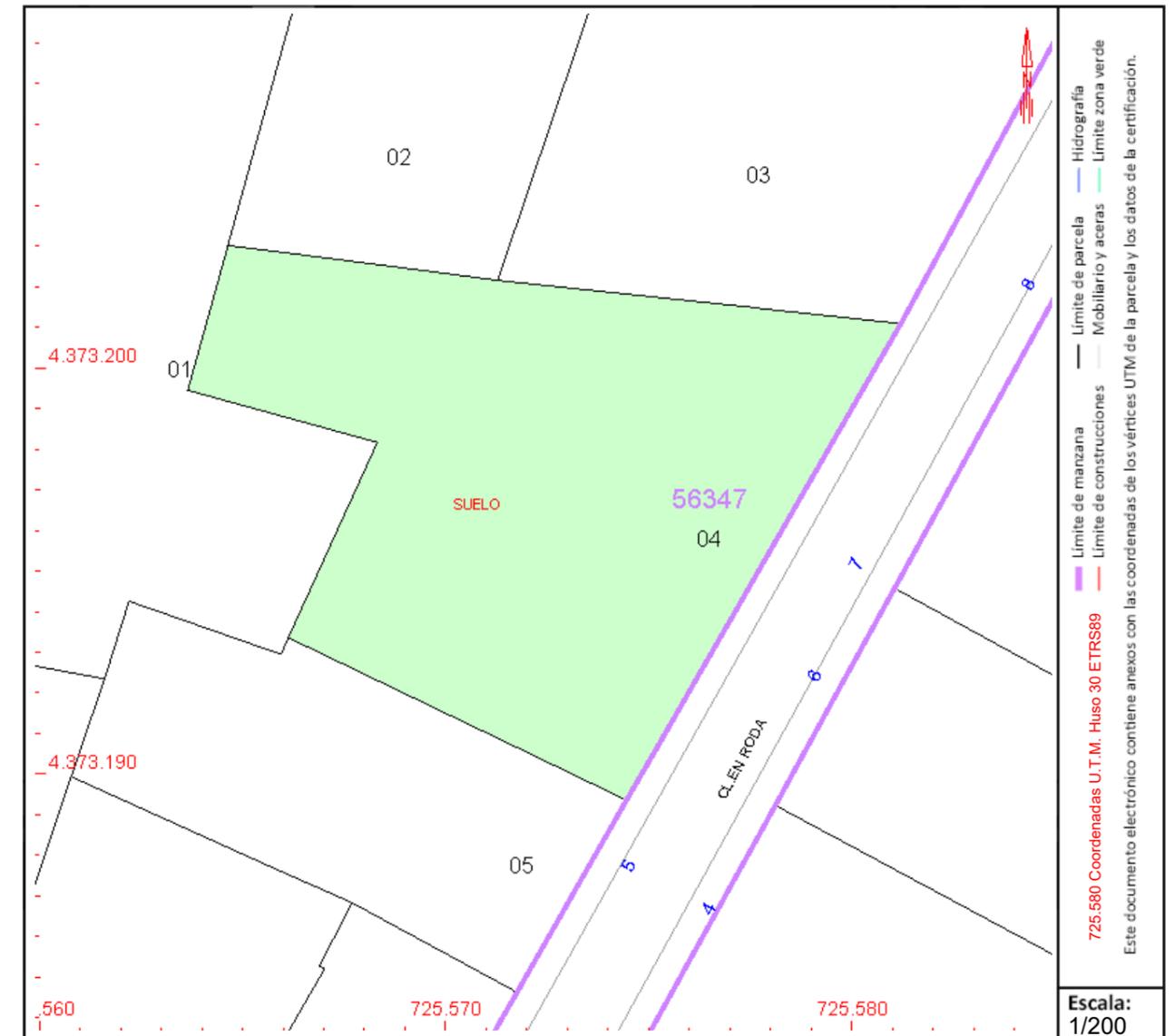
Año construcción:

## PARCELA

Superficie gráfica: 135 m2

Participación del inmueble: 100,00 %

Tipo:



Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del "Acceso a datos catastrales no protegidos de la SEC"



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE HACIENDA

SECRETARÍA DE ESTADO DE HACIENDA

DIRECCIÓN GENERAL DEL CATASTRO

# CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES DE BIEN INMUEBLE

Referencia catastral: 5634705YJ2753D0001OA

## DATOS DESCRIPTIVOS DEL INMUEBLE

### Localización:

CL EN RODA 5 Suelo  
46003 VALENCIA [VALENCIA]

Clase: URBANO

Uso principal: Suelo sin edif.

Superficie construida:

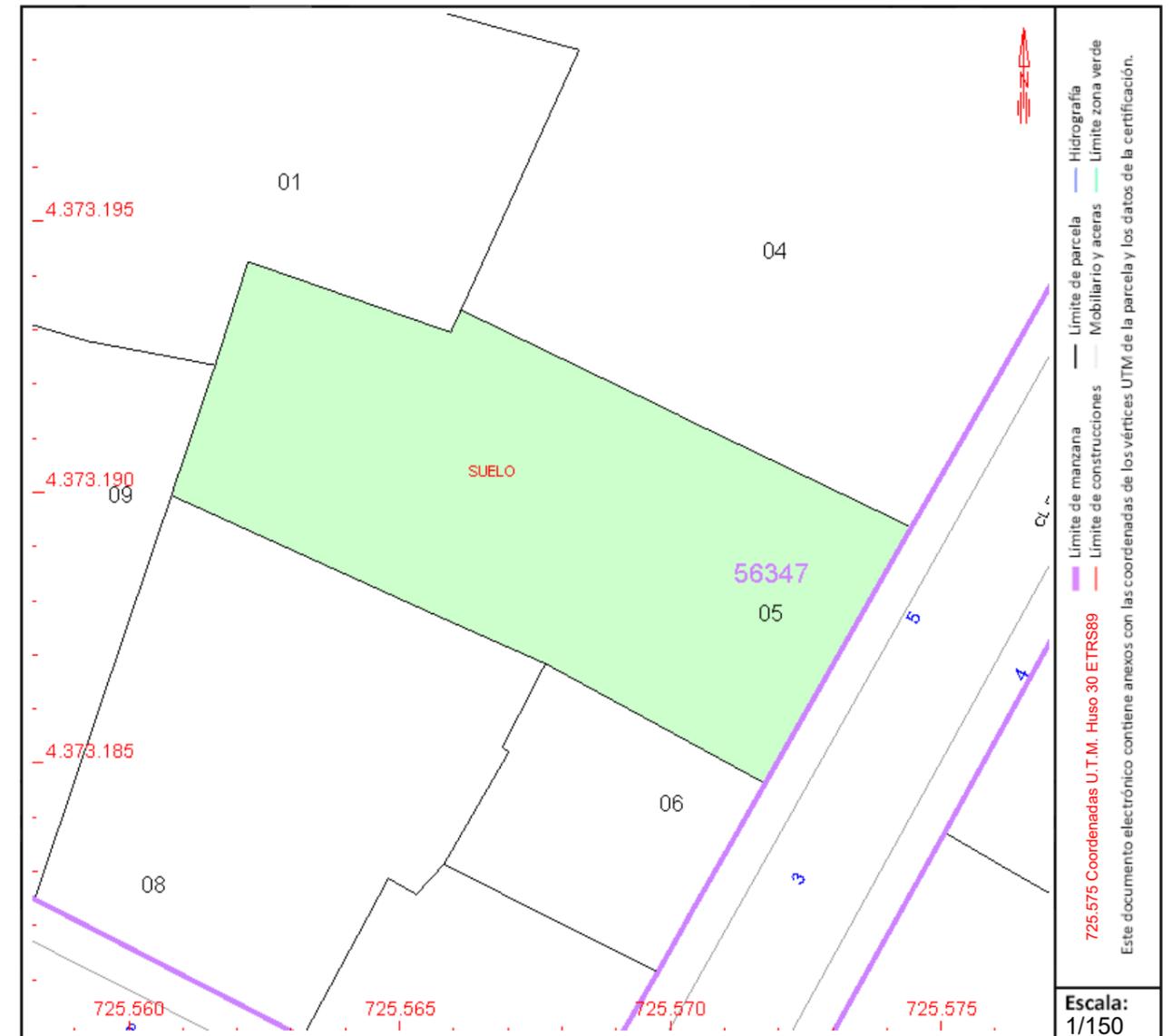
Año construcción:

## PARCELA

Superficie gráfica: 65 m2

Participación del inmueble: 100,00 %

Tipo:



Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del "Acceso a datos catastrales no protegidos de la SEC"



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE HACIENDA

SECRETARÍA DE ESTADO DE HACIENDA

DIRECCIÓN GENERAL DEL CATASTRO

# CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES DE BIEN INMUEBLE

Referencia catastral: 5733311YJ2753D0001UA

## DATOS DESCRIPTIVOS DEL INMUEBLE

### Localización:

CL PALOMINO 3 Suelo  
46003 VALENCIA [VALENCIA]

Clase: URBANO

Uso principal: Suelo sin edif.

Superficie construida:

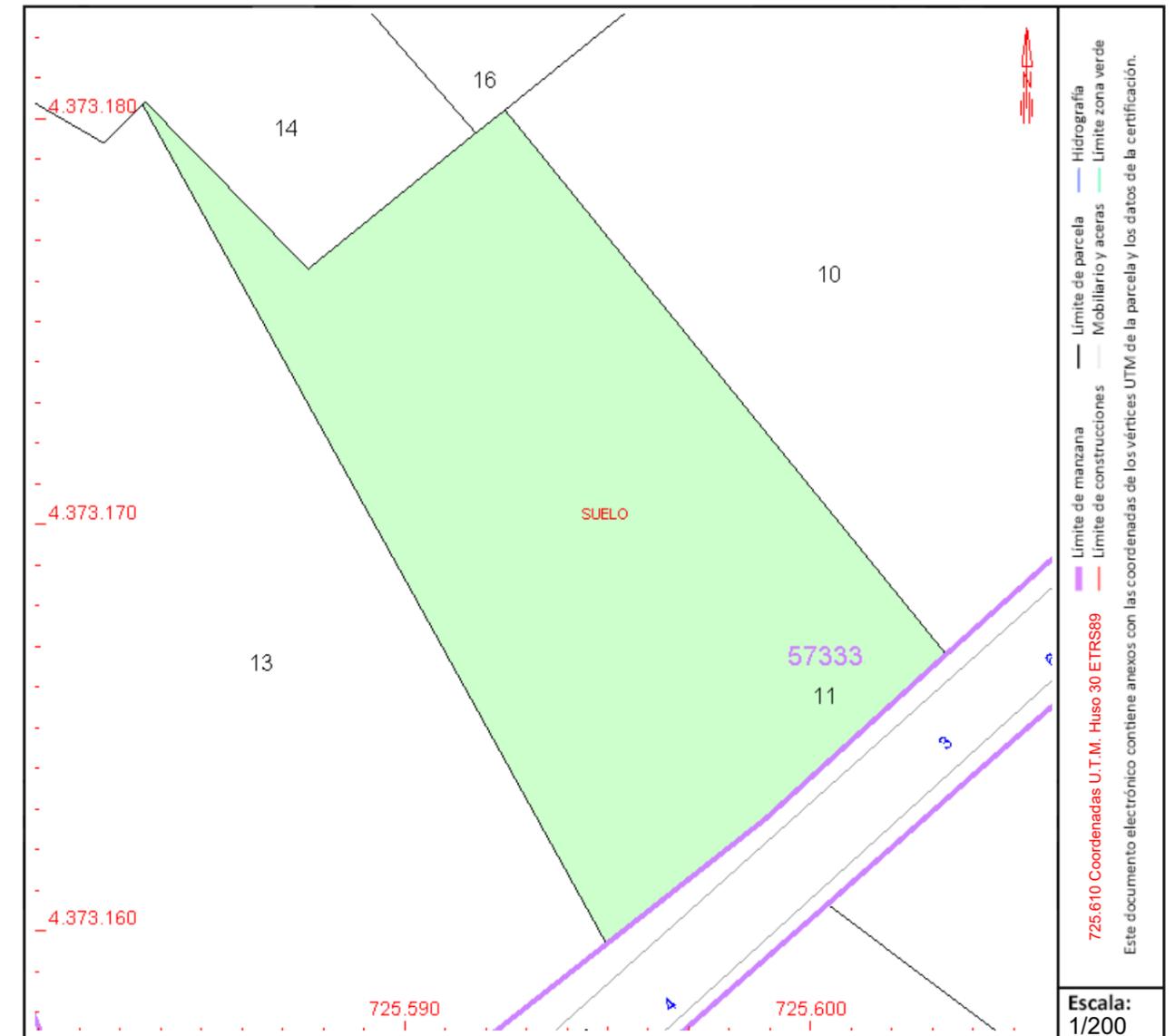
Año construcción:

## PARCELA

Superficie gráfica: 169 m2

Participación del inmueble: 100,00 %

Tipo:



Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del "Acceso a datos catastrales no protegidos de la SEC"



# CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES DE BIEN INMUEBLE

Referencia catastral: 5733408YJ2753D0001AA

## DATOS DESCRIPTIVOS DEL INMUEBLE

### Localización:

CL PALOMINO 10 Suelo  
46003 VALENCIA [VALENCIA]

Clase: URBANO

Uso principal: Suelo sin edif.

Superficie construida:

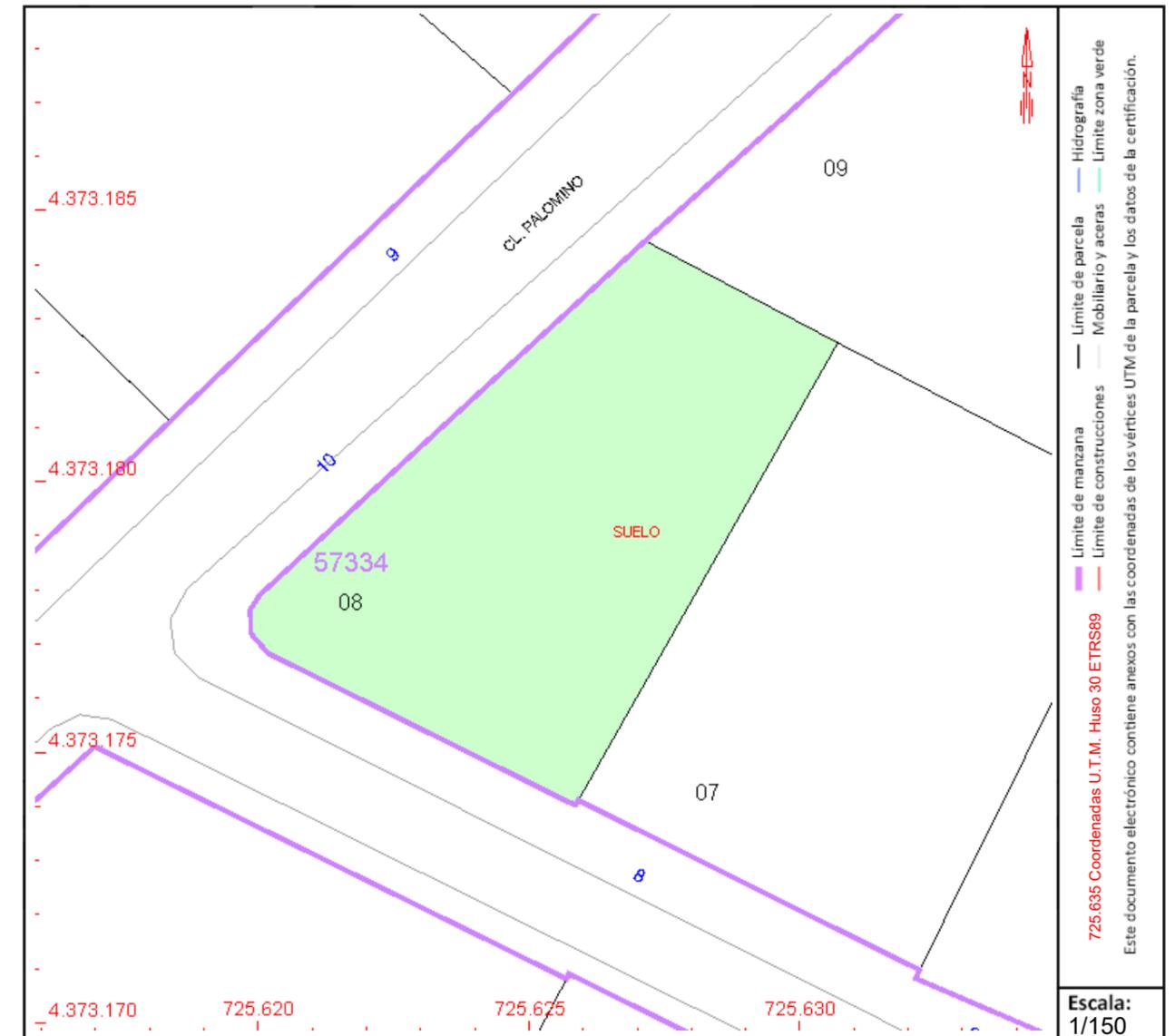
Año construcción:

## PARCELA

Superficie gráfica: 56 m2

Participación del inmueble: 100,00 %

Tipo:



Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del "Acceso a datos catastrales no protegidos de la SEC"



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE HACIENDA

SECRETARÍA DE ESTADO DE HACIENDA

DIRECCIÓN GENERAL DEL CATASTRO

# CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES DE BIEN INMUEBLE

Referencia catastral: 5733407YJ2753D0001WA

## DATOS DESCRIPTIVOS DEL INMUEBLE

### Localización:

CL PADRE TOSCA 8 Suelo  
46003 VALENCIA [VALENCIA]

Clase: URBANO

Uso principal: Suelo sin edif.

Superficie construida:

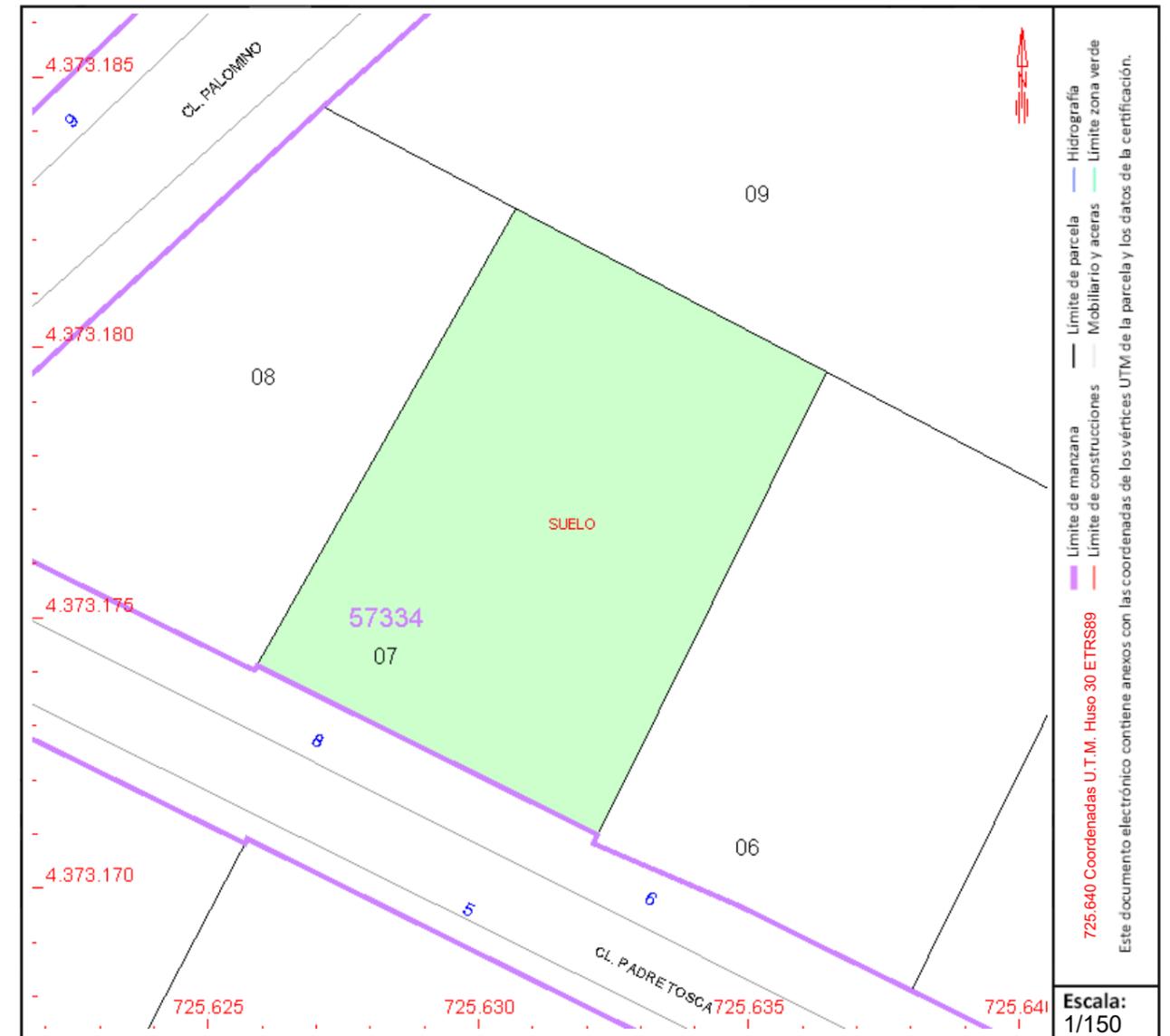
Año construcción:

## PARCELA

Superficie gráfica: 65 m<sup>2</sup>

Participación del inmueble: 100,00 %

Tipo:



Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del "Acceso a datos catastrales no protegidos de la SEC"



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE HACIENDA

SECRETARÍA DE ESTADO DE HACIENDA

DIRECCIÓN GENERAL DEL CATASTRO

# CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES DE BIEN INMUEBLE

Referencia catastral: 5733406YJ2753D0001HA

## DATOS DESCRIPTIVOS DEL INMUEBLE

### Localización:

CL PADRE TOSCA 6 Suelo  
46003 VALENCIA [VALENCIA]

Clase: URBANO

Uso principal: Suelo sin edif.

Superficie construida:

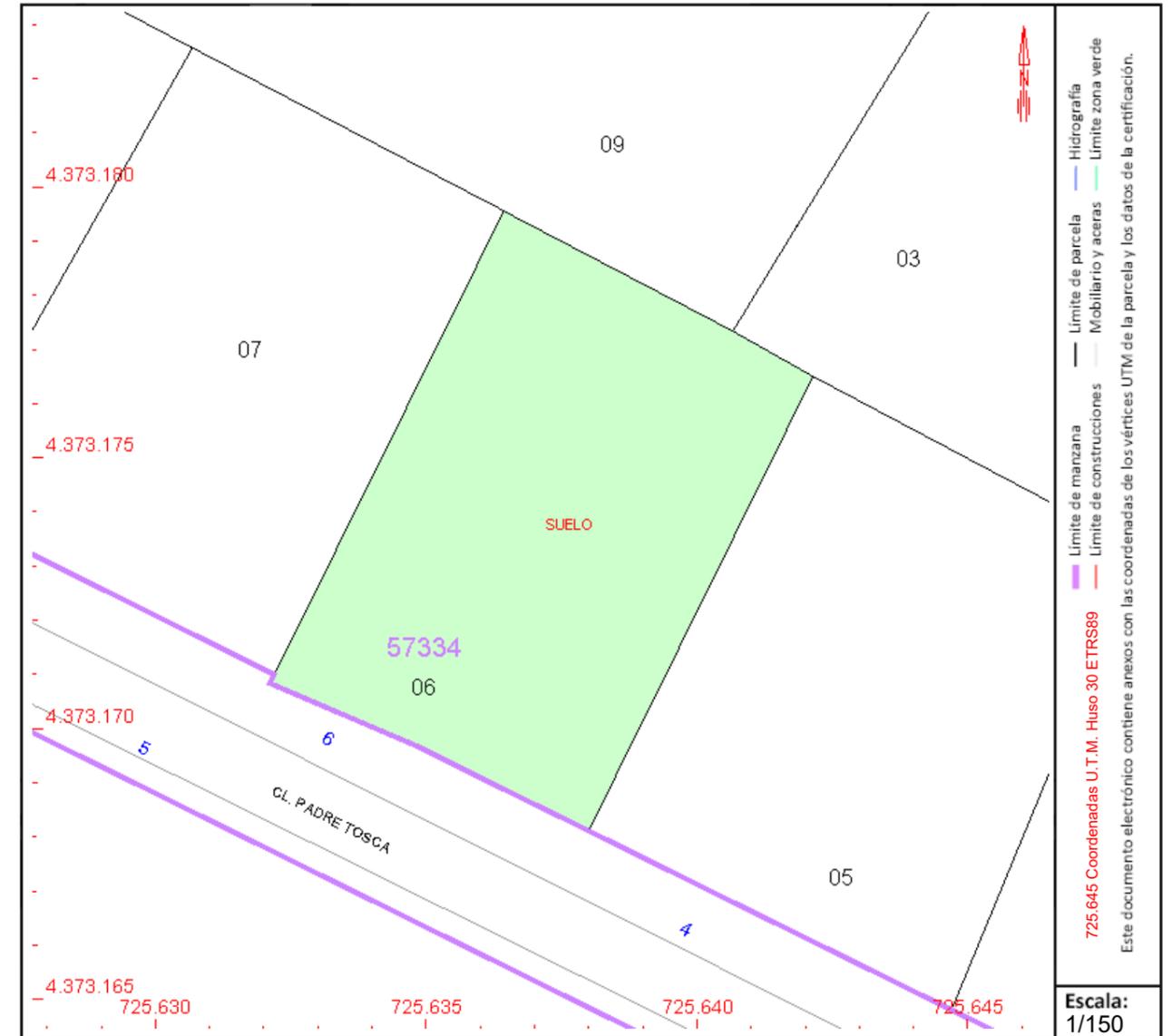
Año construcción:

## PARCELA

Superficie gráfica: 61 m<sup>2</sup>

Participación del inmueble: 100,00 %

Tipo:



Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del "Acceso a datos catastrales no protegidos de la SEC"



# CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES DE BIEN INMUEBLE

Referencia catastral: 5733405YJ2753D0001UA

## DATOS DESCRIPTIVOS DEL INMUEBLE

### Localización:

CL PADRE TOSCA 4 Suelo  
46003 VALENCIA [VALENCIA]

Clase: URBANO

Uso principal: Suelo sin edif.

Superficie construida:

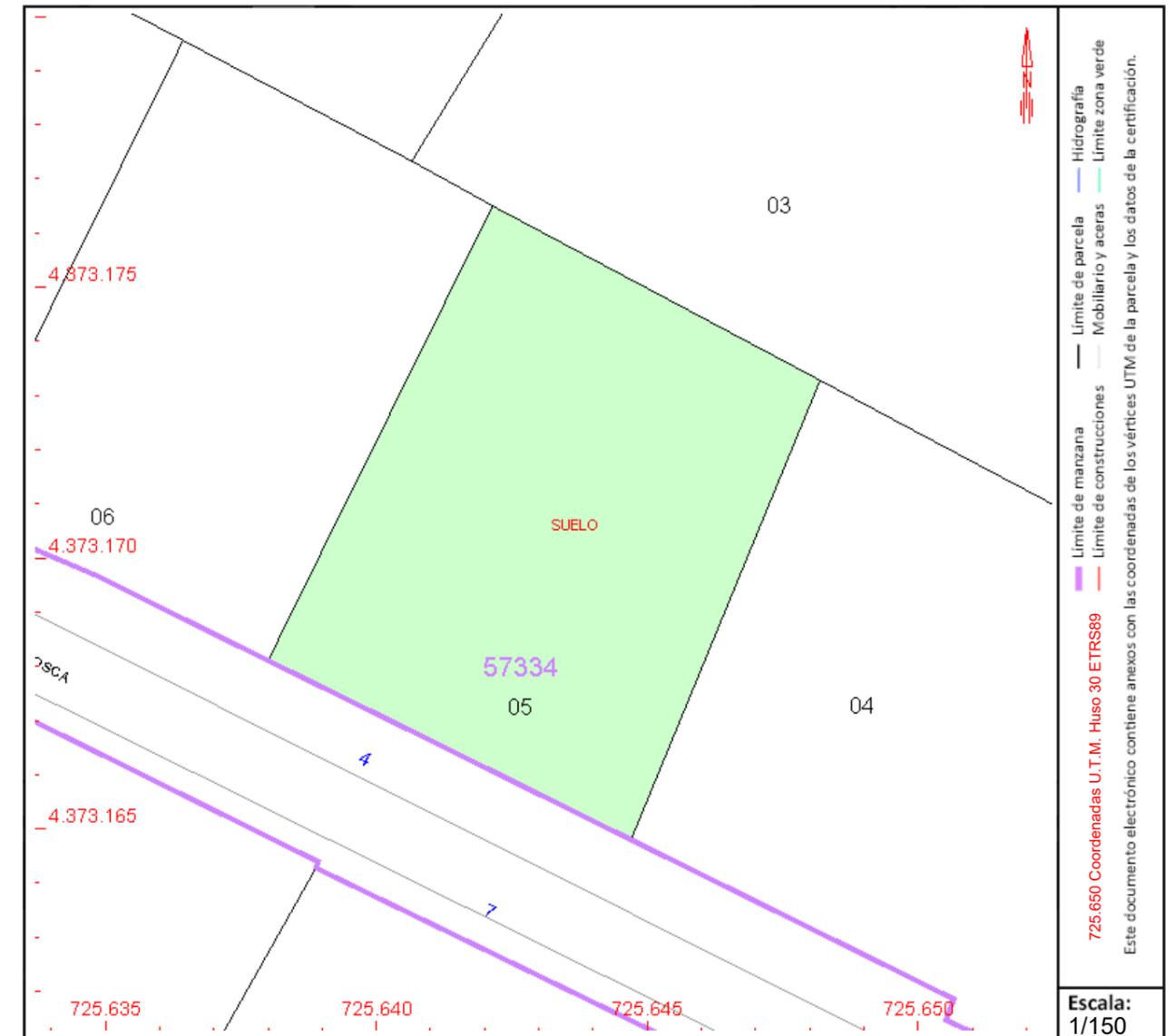
Año construcción:

## PARCELA

Superficie gráfica: 66 m2

Participación del inmueble: 100,00 %

Tipo:



Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del "Acceso a datos catastrales no protegidos de la SEC"



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE HACIENDA

SECRETARÍA DE ESTADO DE HACIENDA

DIRECCIÓN GENERAL DEL CATASTRO

# CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES DE BIEN INMUEBLE

**REFERENCIA CATASTRAL DEL INMUEBLE**  
**5633912YJ2753D0001WA**

## DATOS DESCRIPTIVOS DEL INMUEBLE

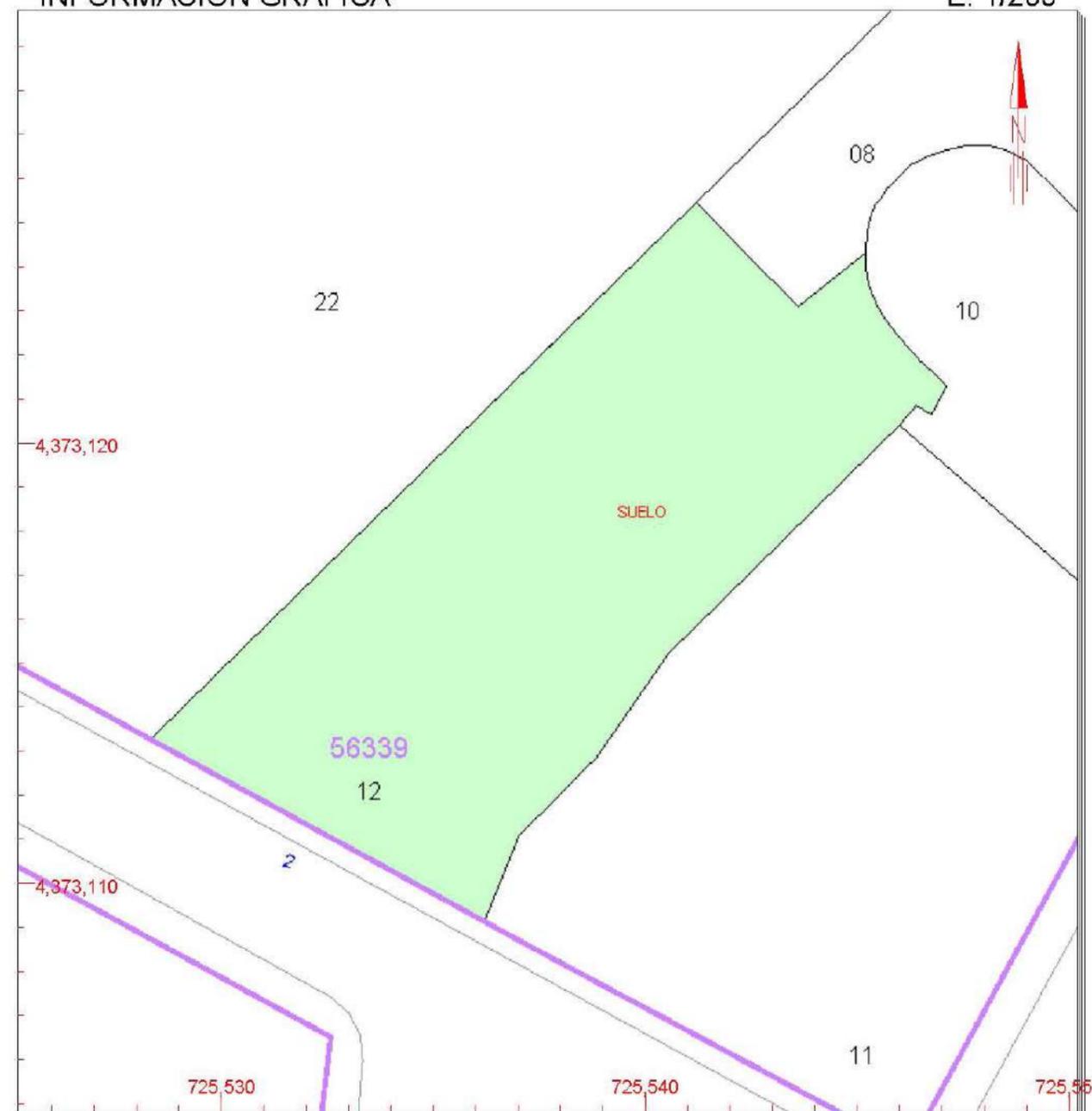
LOCALIZACIÓN	
CL EN BORRAS 2 Suelo	
46003 VALENCIA [VALENCIA]	
USO PRINCIPAL	AÑO CONSTRUCCIÓN
Suelo sin edif.	
COEFICIENTE DE PARTICIPACIÓN	SUPERFICIE CONSTRUIDA [m <sup>2</sup> ]
100,000000	--

## PARCELA CATASTRAL

SITUACIÓN		
CL EN BORRAS 2		
VALENCIA [VALENCIA]		
SUPERFICIE CONSTRUIDA [m <sup>2</sup> ]	SUPERFICIE GRÁFICA PARCELA [m <sup>2</sup> ]	TIPO DE FINCA
0	126	Suelo sin edificar

## INFORMACIÓN GRÁFICA

E: 1/200



Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del 'Acceso a datos catastrales no protegidos' de la SEC.

725,550 Coordenadas U.T.M. Huso 30 ETRS89

Domingo , 9 de Junio de 2019



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE HACIENDA

SECRETARÍA DE ESTADO DE HACIENDA

DIRECCIÓN GENERAL DEL CATASTRO

# CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES DE BIEN INMUEBLE

**REFERENCIA CATASTRAL DEL INMUEBLE**  
**5633908YJ2753D0001HA**

## DATOS DESCRIPTIVOS DEL INMUEBLE

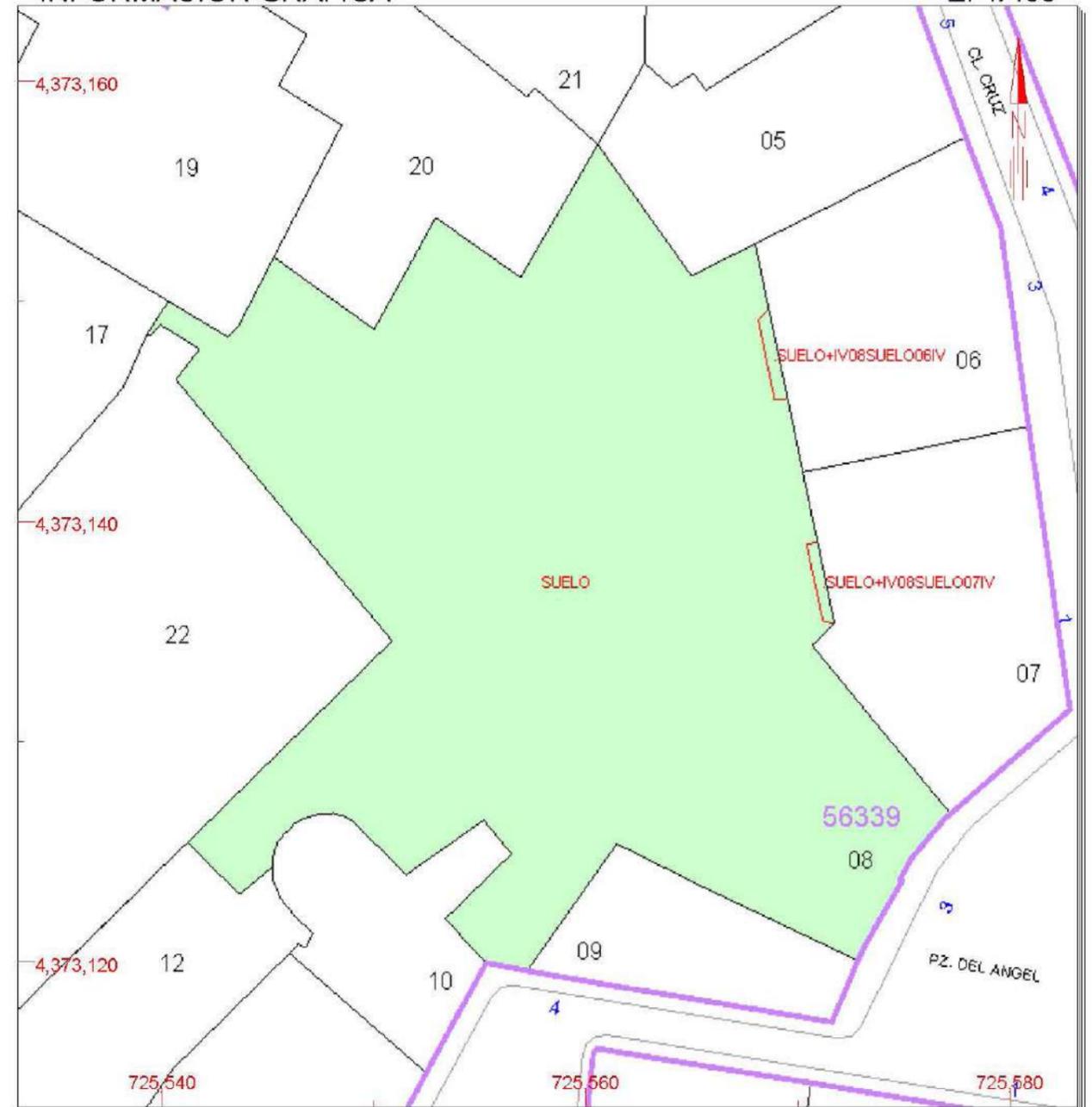
LOCALIZACIÓN	
PZ ANGEL 3 Suelo	
46003 VALENCIA [VALENCIA]	
USO PRINCIPAL	AÑO CONSTRUCCIÓN
Suelo sin edif.	
COEFICIENTE DE PARTICIPACIÓN	SUPERFICIE CONSTRUIDA [m <sup>2</sup> ]
100,00000	--

## PARCELA CATASTRAL

SITUACIÓN		
PZ ANGEL 3		
VALENCIA [VALENCIA]		
SUPERFICIE CONSTRUIDA [m <sup>2</sup> ]	SUPERFICIE GRÁFICA PARCELA [m <sup>2</sup> ]	TIPO DE FINCA
0	774	Suelo sin edificar

## INFORMACIÓN GRÁFICA

E: 1/400



Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del 'Acceso a datos catastrales no protegidos' de la SEC.

725,580 Coordenadas U.T.M. Huso 30 ETRS89

Domingo , 9 de Junio de 2019



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE HACIENDA

SECRETARÍA DE ESTADO DE HACIENDA

DIRECCIÓN GENERAL DEL CATASTRO

# CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES DE BIEN INMUEBLE

## REFERENCIA CATASTRAL DEL INMUEBLE

**5633905YJ2753D0001SA**

## DATOS DESCRIPTIVOS DEL INMUEBLE

LOCALIZACIÓN

CL CRUZ 5 Suelo

46003 VALENCIA [VALENCIA]

USO PRINCIPAL

Suelo sin edif.

AÑO CONSTRUCCIÓN

COEFICIENTE DE PARTICIPACIÓN

100,00000

SUPERFICIE CONSTRUIDA [m²]

--

## PARCELA CATASTRAL

SITUACIÓN

CL CRUZ 5

VALENCIA [VALENCIA]

SUPERFICIE CONSTRUIDA [m²]

0

SUPERFICIE GRÁFICA PARCELA [m²]

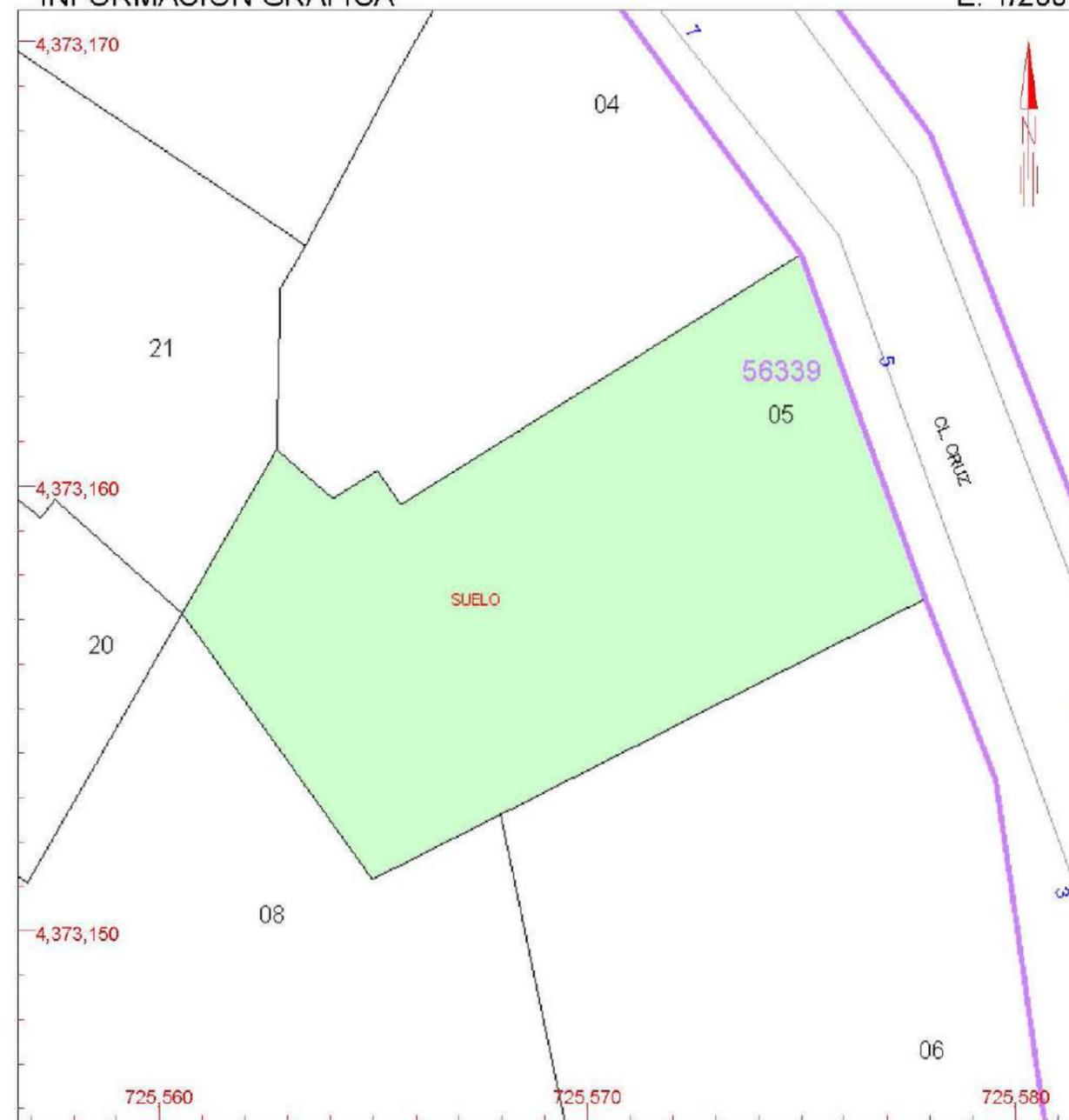
124

TIPO DE FINCA

Suelo sin edificar

## INFORMACIÓN GRÁFICA

E: 1/200



Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del 'Acceso a datos catastrales no protegidos' de la SEC.

725,580 Coordenadas U.T.M. Huso 30 ETRS89

Domingo , 9 de Junio de 2019



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE HACIENDA

SECRETARÍA DE ESTADO DE HACIENDA

DIRECCIÓN GENERAL DEL CATASTRO

# CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES DE BIEN INMUEBLE

## REFERENCIA CATASTRAL DEL INMUEBLE

**5633904YJ2753D0001EA**

## DATOS DESCRIPTIVOS DEL INMUEBLE

LOCALIZACIÓN

CL CRUZ 7 Suelo

46003 VALENCIA [VALENCIA]

USO PRINCIPAL

Suelo sin edif.

AÑO CONSTRUCCIÓN

COEFICIENTE DE PARTICIPACIÓN

100,000000

SUPERFICIE CONSTRUIDA [m²]

--

## PARCELA CATASTRAL

SITUACIÓN

CL CRUZ 7

VALENCIA [VALENCIA]

SUPERFICIE CONSTRUIDA [m²]

0

SUPERFICIE GRÁFICA PARCELA [m²]

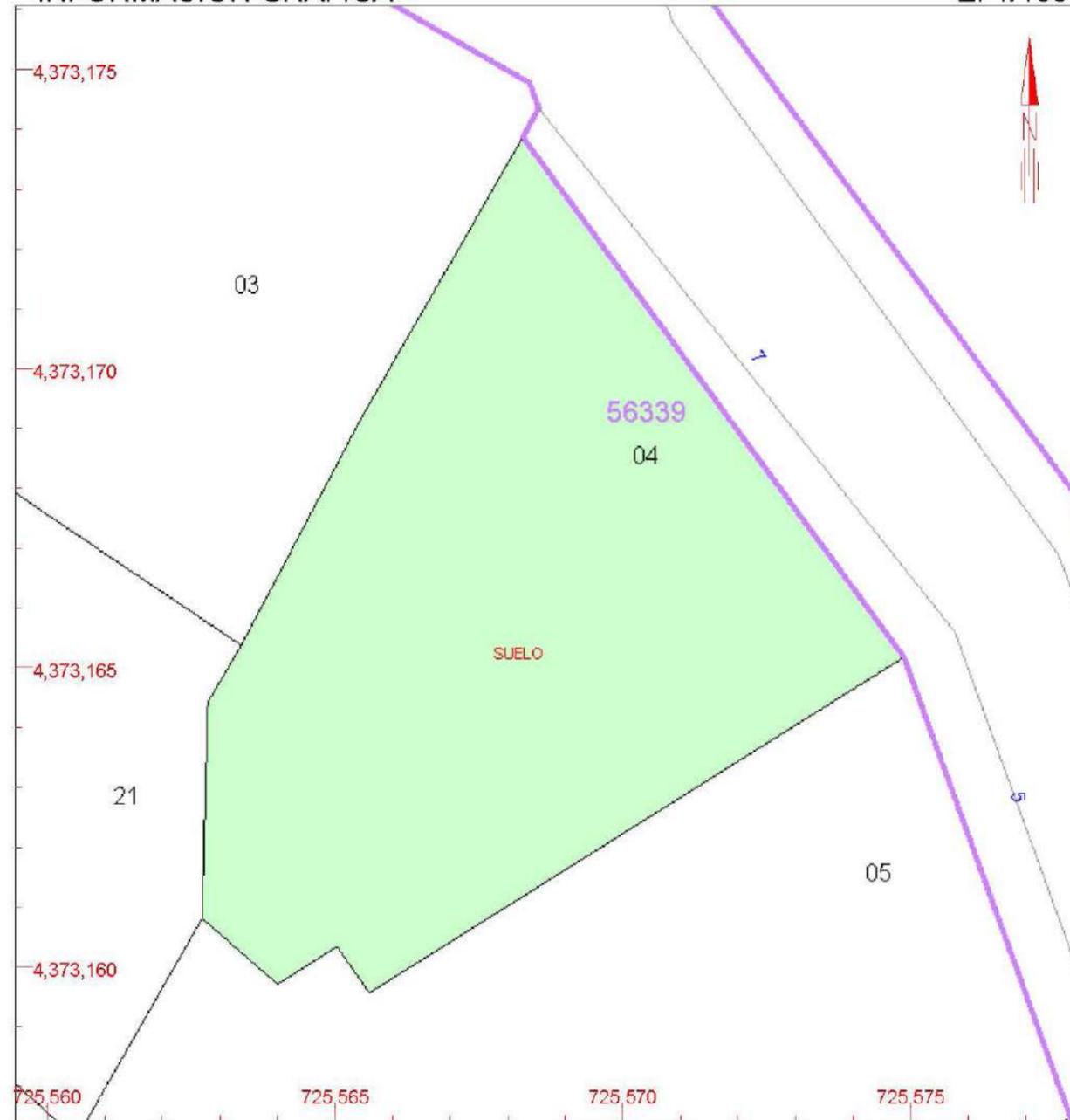
92

TIPO DE FINCA

Suelo sin edificar

## INFORMACIÓN GRÁFICA

E: 1/150



Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del 'Acceso a datos catastrales no protegidos' de la SEC.

725,575 Coordenadas U.T.M. Huso 30 ETRS89

Domingo , 9 de Junio de 2019



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE HACIENDA

SECRETARÍA DE ESTADO DE HACIENDA

DIRECCIÓN GENERAL DEL CATASTRO

# CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES DE BIEN INMUEBLE

## REFERENCIA CATASTRAL DEL INMUEBLE

**5633903YJ2753D0001JA**

## DATOS DESCRIPTIVOS DEL INMUEBLE

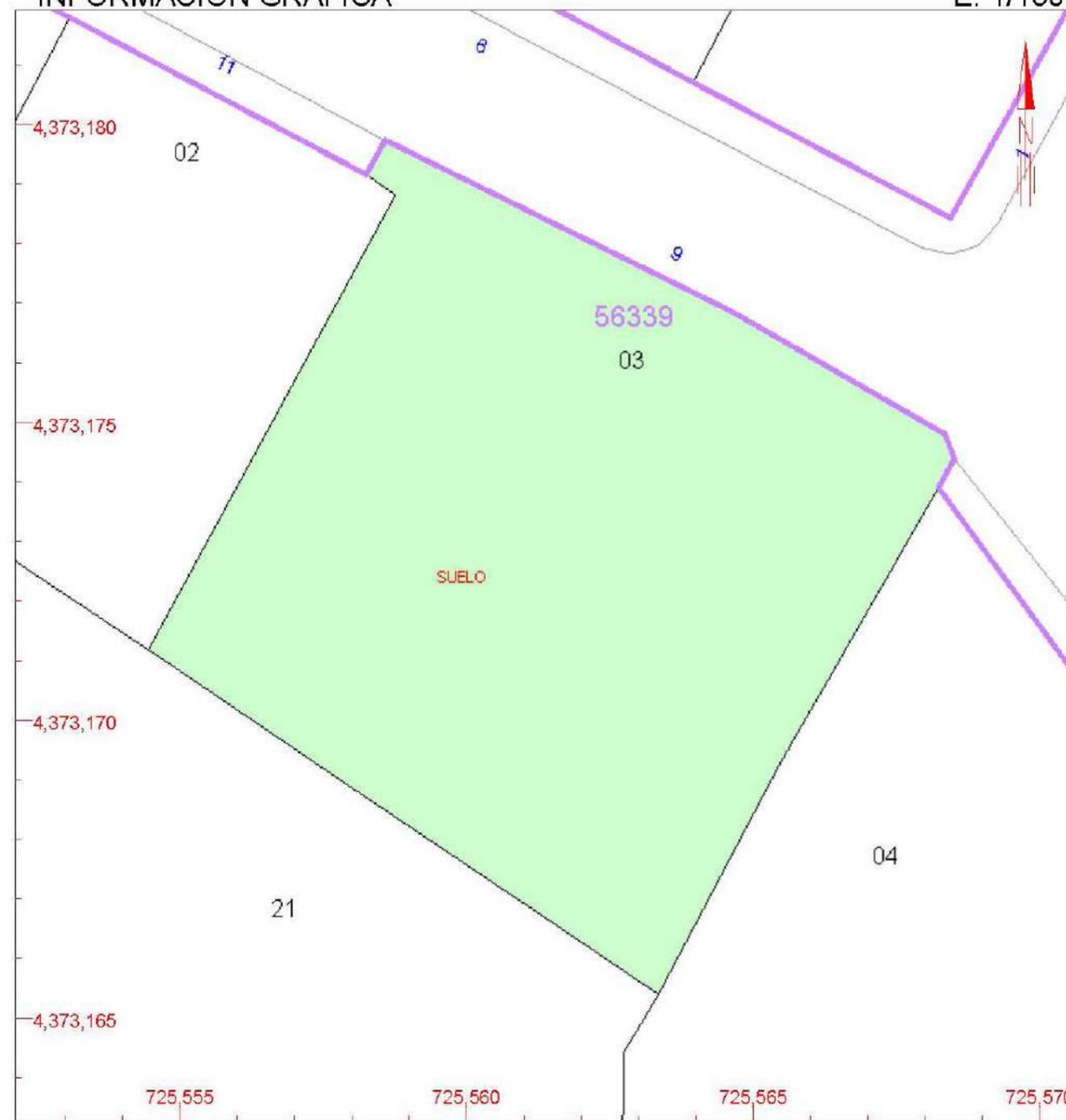
LOCALIZACIÓN	
CL CRUZ 9 Suelo	
46003 VALENCIA [VALENCIA]	
USO PRINCIPAL	AÑO CONSTRUCCIÓN
Suelo sin edif.	
COEFICIENTE DE PARTICIPACIÓN	SUPERFICIE CONSTRUIDA [m <sup>2</sup> ]
100,000000	--

## PARCELA CATASTRAL

SITUACIÓN		
CL CRUZ 9		
VALENCIA [VALENCIA]		
SUPERFICIE CONSTRUIDA [m <sup>2</sup> ]	SUPERFICIE GRÁFICA PARCELA [m <sup>2</sup> ]	TIPO DE FINCA
0	109	Suelo sin edificar

## INFORMACIÓN GRÁFICA

E: 1/150



Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del 'Acceso a datos catastrales no protegidos' de la SEC.

725,570 Coordenadas U.T.M. Huso 30 ETRS89

Domingo , 9 de Junio de 2019



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE HACIENDA

SECRETARÍA DE ESTADO DE HACIENDA

DIRECCIÓN GENERAL DEL CATASTRO

# CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES DE BIEN INMUEBLE

## REFERENCIA CATASTRAL DEL INMUEBLE

**5632301YJ2753D0001HA**

## DATOS DESCRIPTIVOS DEL INMUEBLE

LOCALIZACIÓN

CL EN BORRAS 7 Suelo

46003 VALENCIA [VALENCIA]

USO PRINCIPAL

Suelo sin edif.

AÑO CONSTRUCCIÓN

COEFICIENTE DE PARTICIPACIÓN

100,00000

SUPERFICIE CONSTRUIDA [m²]

--

## PARCELA CATASTRAL

SITUACIÓN

CL EN BORRAS 7

VALENCIA [VALENCIA]

SUPERFICIE CONSTRUIDA [m²]

0

SUPERFICIE GRÁFICA PARCELA [m²]

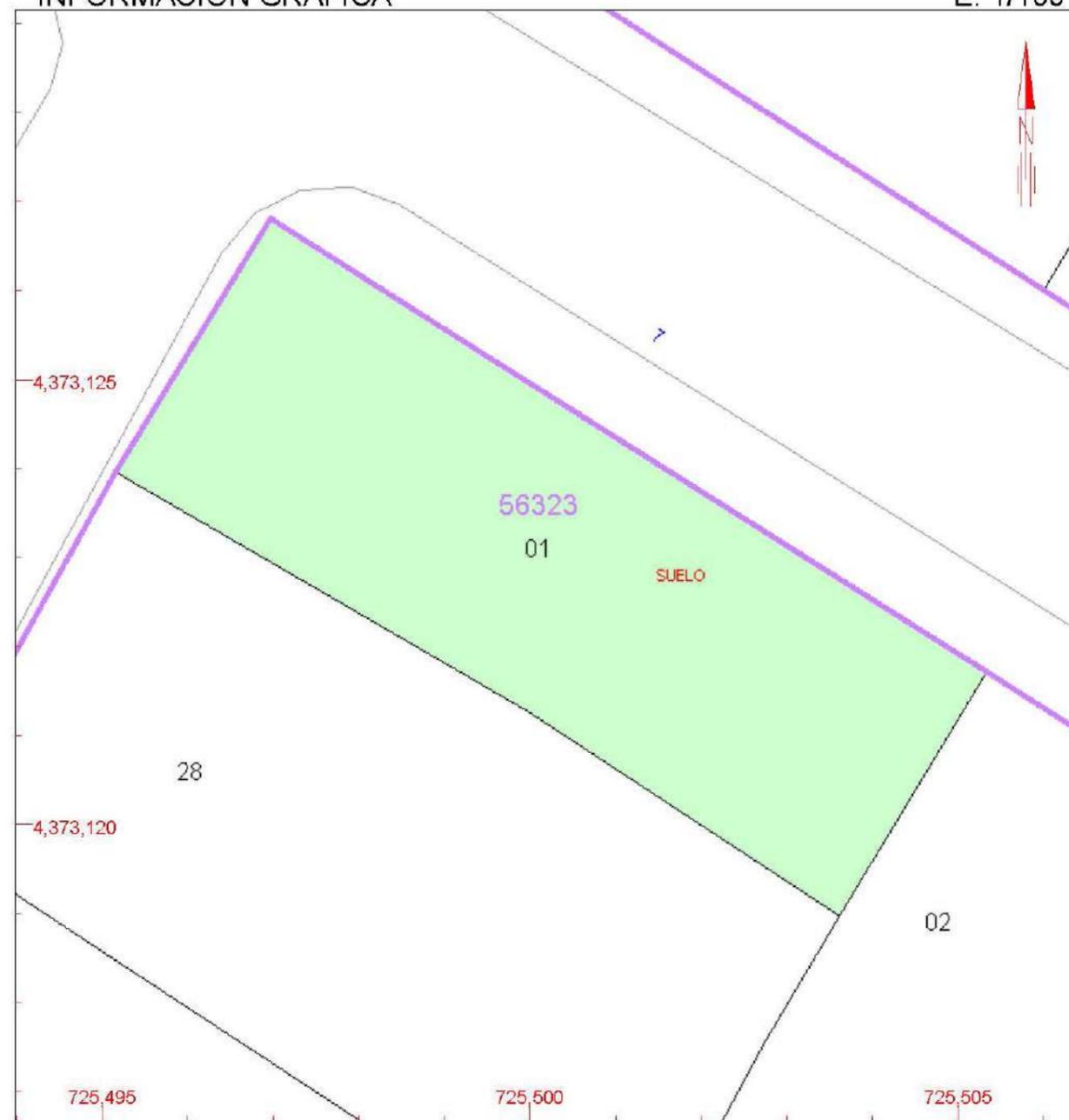
32

TIPO DE FINCA

Suelo sin edificar

## INFORMACIÓN GRÁFICA

E: 1/100



Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del 'Acceso a datos catastrales no protegidos' de la SEC.

725,505 Coordenadas U.T.M. Huso 30 ETRS89

Domingo , 9 de Junio de 2019



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE HACIENDA

SECRETARÍA DE ESTADO DE HACIENDA

DIRECCIÓN GENERAL DEL CATASTRO

# CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES DE BIEN INMUEBLE

## REFERENCIA CATASTRAL DEL INMUEBLE

**5632328YJ2753D0001ZA**

## DATOS DESCRIPTIVOS DEL INMUEBLE

LOCALIZACIÓN

CL TENERIAS 14 Suelo

46003 VALENCIA [VALENCIA]

USO PRINCIPAL

Suelo sin edif.

AÑO CONSTRUCCIÓN

COEFICIENTE DE PARTICIPACIÓN

100,00000

SUPERFICIE CONSTRUIDA [m²]

--

## PARCELA CATASTRAL

SITUACIÓN

CL TENERIAS 14

VALENCIA [VALENCIA]

SUPERFICIE CONSTRUIDA [m²]

0

SUPERFICIE GRÁFICA PARCELA [m²]

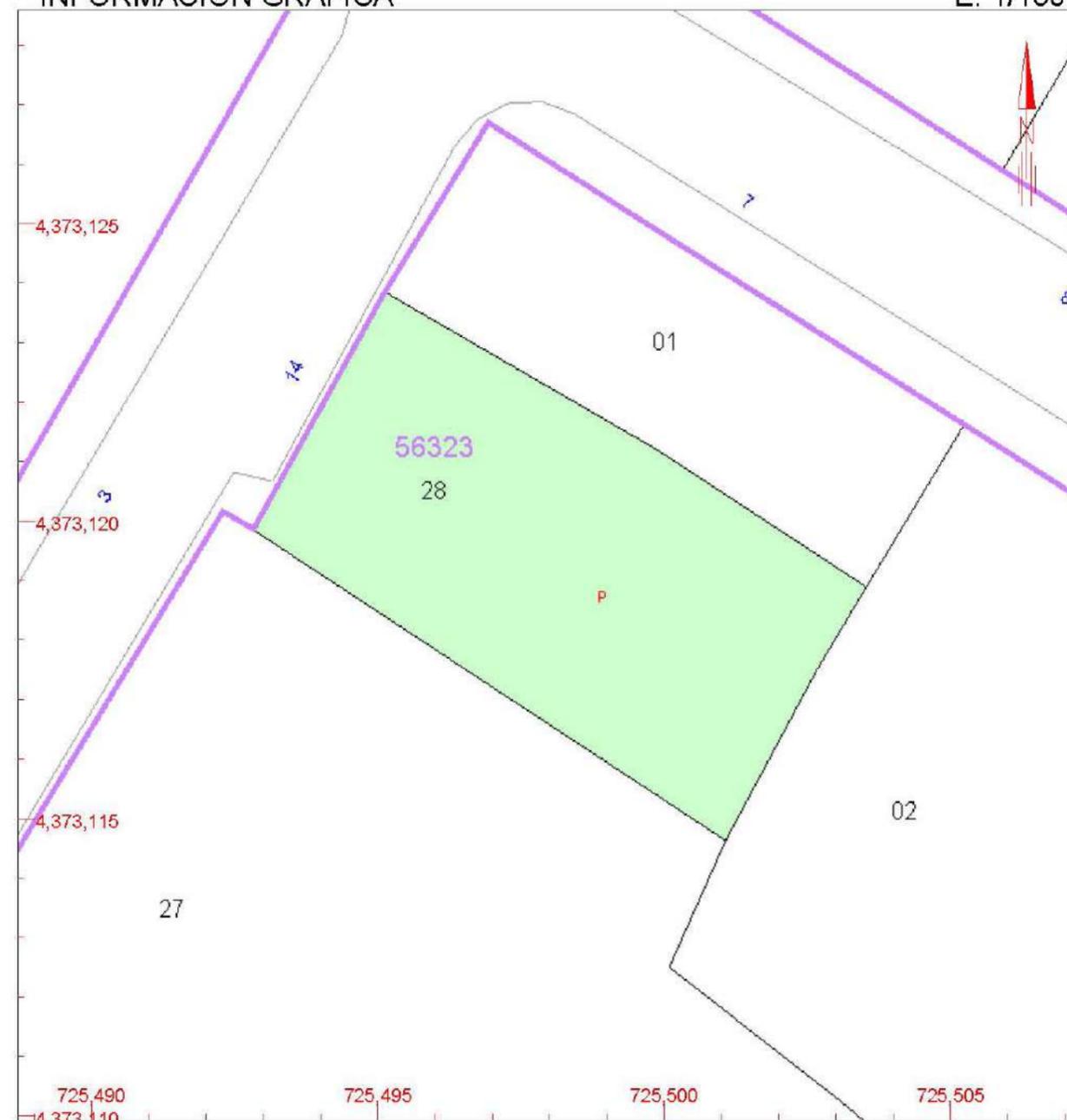
48

TIPO DE FINCA

Suelo sin edificar

## INFORMACIÓN GRÁFICA

E: 1/150



Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del 'Acceso a datos catastrales no protegidos' de la SEC.

725,505 Coordenadas U.T.M. Huso 30 ETRS89

Domingo , 9 de Junio de 2019



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE HACIENDA

SECRETARÍA DE ESTADO DE HACIENDA

DIRECCIÓN GENERAL DEL CATASTRO

# CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES DE BIEN INMUEBLE

## REFERENCIA CATASTRAL DEL INMUEBLE

**5632327YJ2753D0001SA**

## DATOS DESCRIPTIVOS DEL INMUEBLE

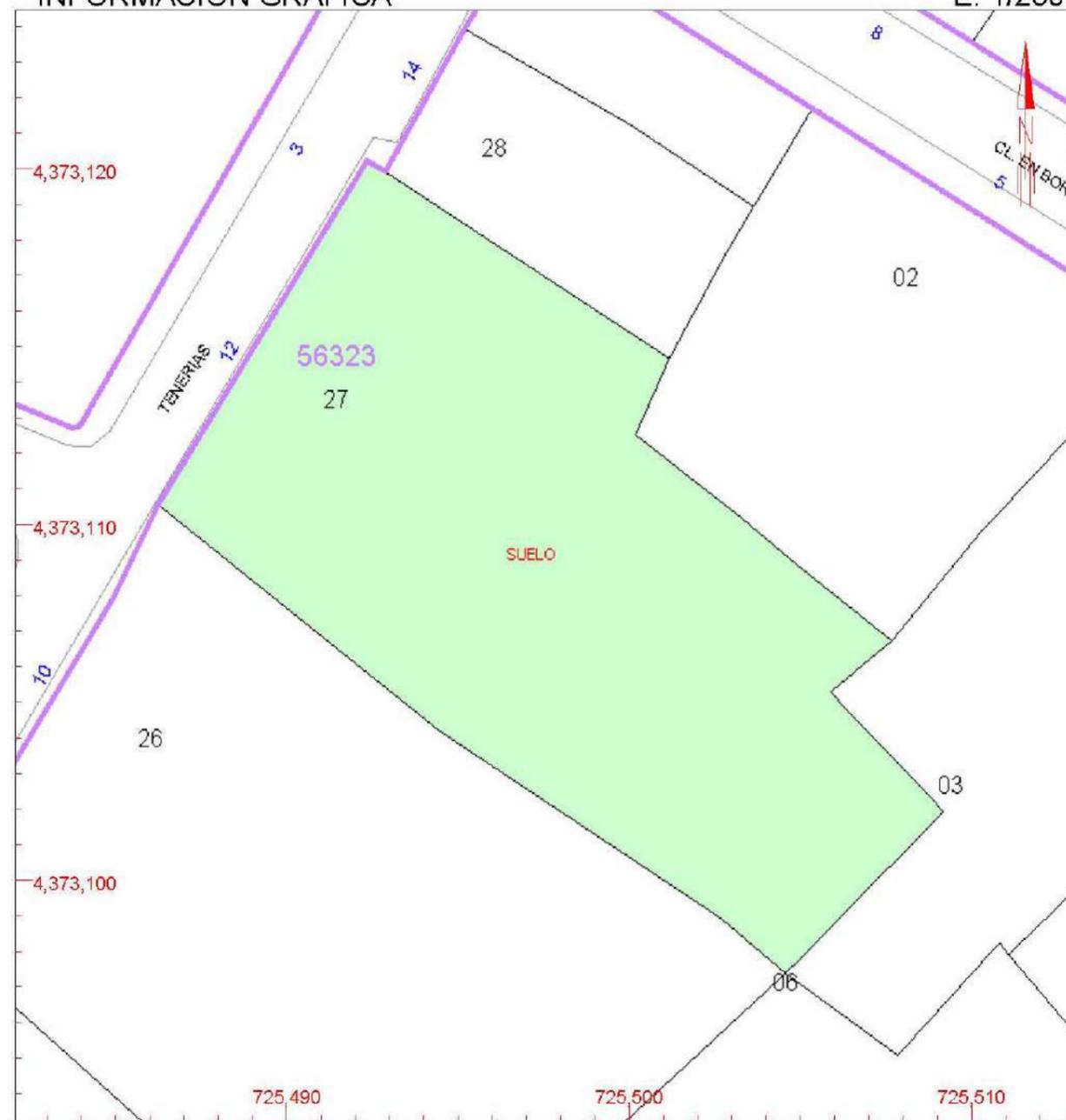
LOCALIZACIÓN	
CL TENERIAS 12 Suelo	
46003 VALENCIA [VALENCIA]	
USO PRINCIPAL	AÑO CONSTRUCCIÓN
Suelo sin edif.	
COEFICIENTE DE PARTICIPACIÓN	SUPERFICIE CONSTRUIDA [m <sup>2</sup> ]
100,000000	--

## PARCELA CATASTRAL

SITUACIÓN		
CL TENERIAS 12		
VALENCIA [VALENCIA]		
SUPERFICIE CONSTRUIDA [m <sup>2</sup> ]	SUPERFICIE GRÁFICA PARCELA [m <sup>2</sup> ]	TIPO DE FINCA
0	239	Suelo sin edificar

## INFORMACIÓN GRÁFICA

E: 1/250



Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del 'Acceso a datos catastrales no protegidos' de la SEC.

725,510 Coordenadas U.T.M. Huso 30 ETRS89

Domingo , 9 de Junio de 2019



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE HACIENDA

SECRETARÍA DE ESTADO DE HACIENDA

DIRECCIÓN GENERAL DEL CATASTRO

# CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES DE BIEN INMUEBLE

**REFERENCIA CATASTRAL DEL INMUEBLE**  
**5632302YJ2753D0001WA**

## DATOS DESCRIPTIVOS DEL INMUEBLE

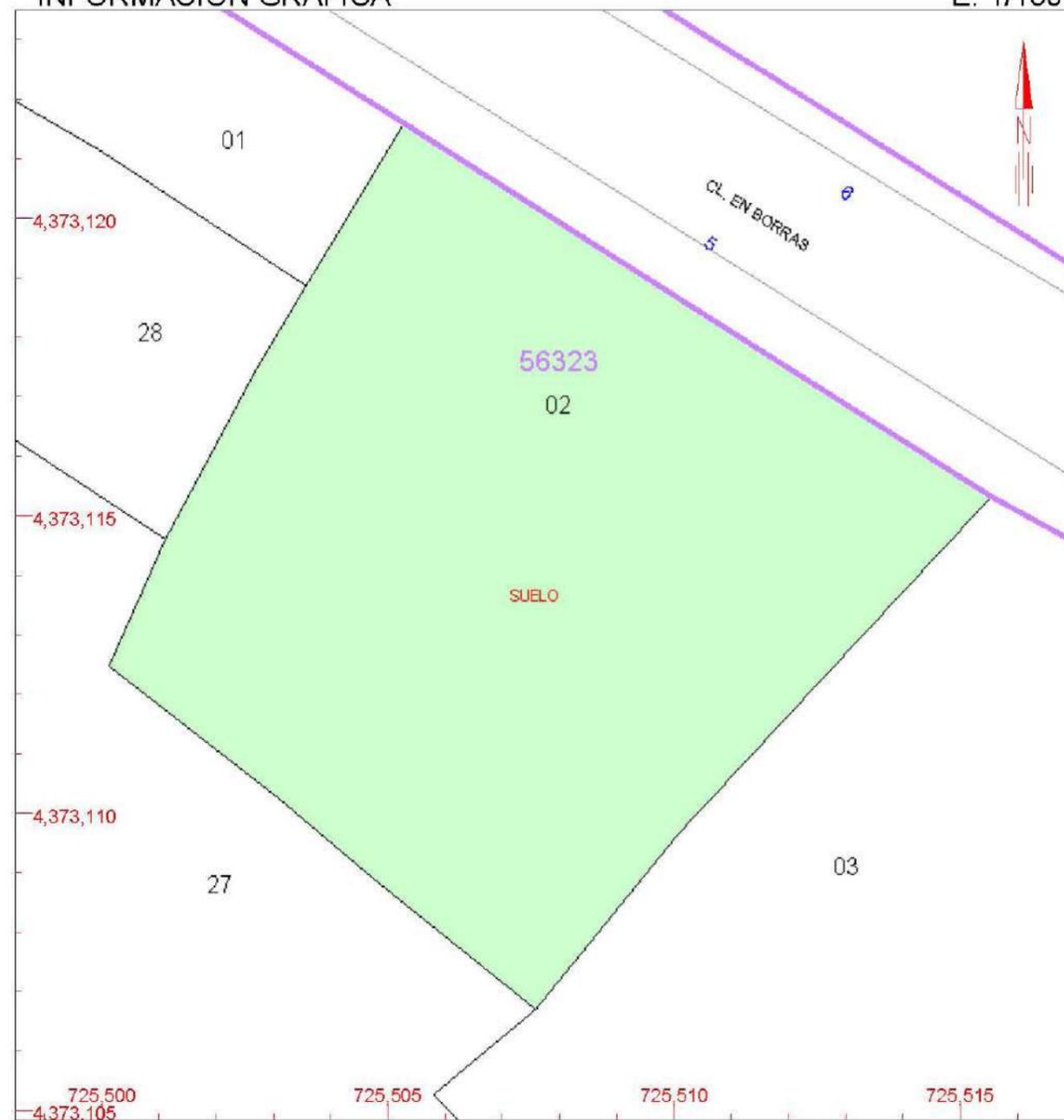
LOCALIZACIÓN	
CL EN BORRAS 5 Suelo	
46003 VALENCIA [VALENCIA]	
USO PRINCIPAL	AÑO CONSTRUCCIÓN
Suelo sin edif.	
COEFICIENTE DE PARTICIPACIÓN	SUPERFICIE CONSTRUIDA [m <sup>2</sup> ]
100,000000	--

## PARCELA CATASTRAL

SITUACIÓN		
CL EN BORRAS 5		
VALENCIA [VALENCIA]		
SUPERFICIE CONSTRUIDA [m <sup>2</sup> ]	SUPERFICIE GRÁFICA PARCELA [m <sup>2</sup> ]	TIPO DE FINCA
0	119	Suelo sin edificar

## INFORMACIÓN GRÁFICA

E: 1/150



Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del 'Acceso a datos catastrales no protegidos' de la SEC.

725,515 Coordenadas U.T.M. Huso 30 ETRS89

Domingo , 9 de Junio de 2019



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE HACIENDA

SECRETARÍA DE ESTADO DE HACIENDA

DIRECCIÓN GENERAL DEL CATASTRO

# CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES DE BIEN INMUEBLE

**REFERENCIA CATASTRAL DEL INMUEBLE**  
**5632303YJ2753D0001AA**

## DATOS DESCRIPTIVOS DEL INMUEBLE

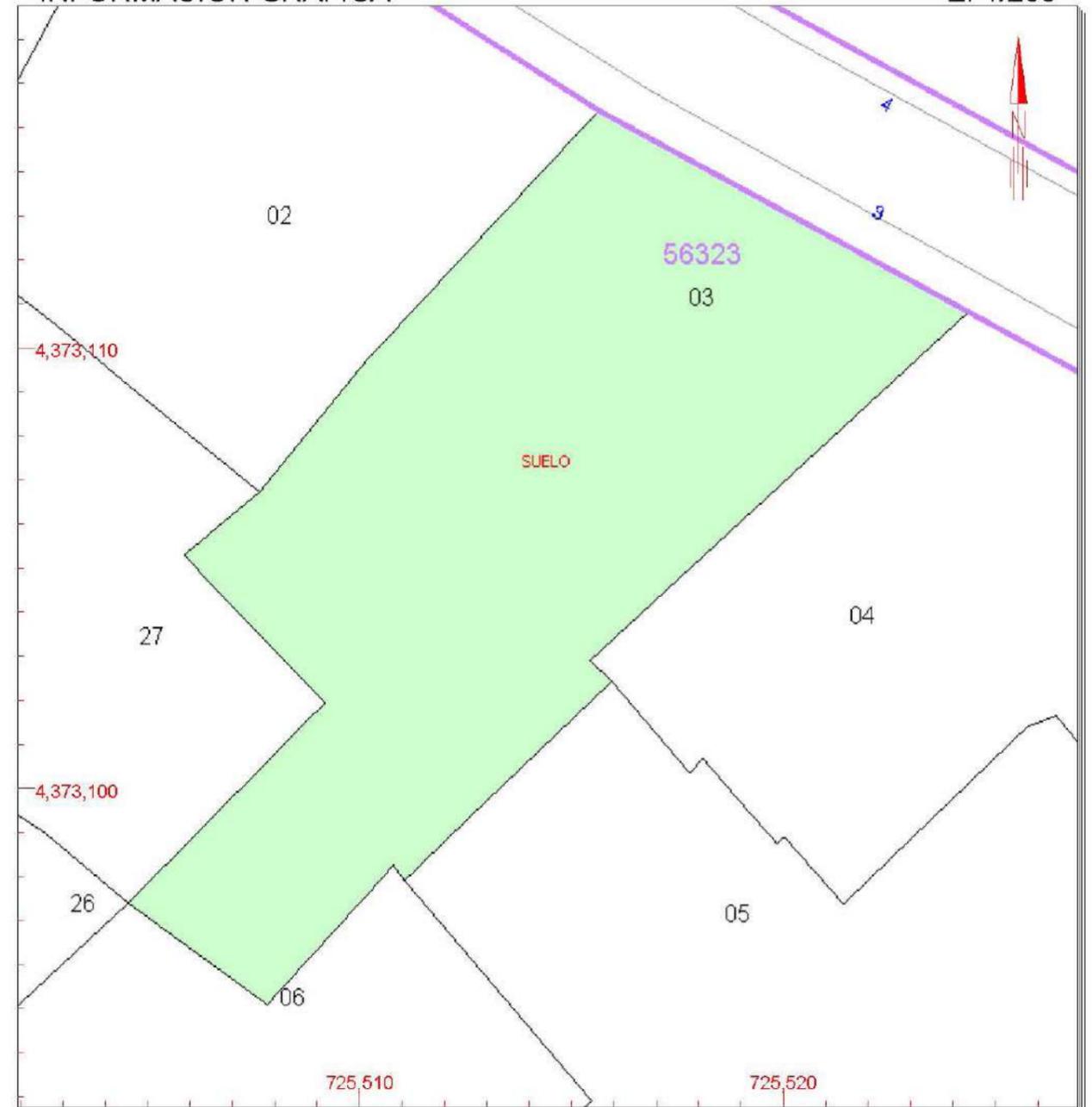
LOCALIZACIÓN	
CL EN BORRAS 3 Suelo	
46003 VALENCIA [VALENCIA]	
USO PRINCIPAL	AÑO CONSTRUCCIÓN
Suelo sin edif.	
COEFICIENTE DE PARTICIPACIÓN	SUPERFICIE CONSTRUIDA [m <sup>2</sup> ]
100,000000	--

## PARCELA CATASTRAL

SITUACIÓN		
CL EN BORRAS 3		
VALENCIA [VALENCIA]		
SUPERFICIE CONSTRUIDA [m <sup>2</sup> ]	SUPERFICIE GRÁFICA PARCELA [m <sup>2</sup> ]	TIPO DE FINCA
0	163	Suelo sin edificar

## INFORMACIÓN GRÁFICA

E: 1/200



Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del 'Acceso a datos catastrales no protegidos' de la SEC.

725,520 Coordenadas U.T.M. Huso 30 ETRS89

Domingo , 9 de Junio de 2019



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE HACIENDA

SECRETARÍA DE ESTADO DE HACIENDA

DIRECCIÓN GENERAL DEL CATASTRO

# CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES DE BIEN INMUEBLE

## REFERENCIA CATASTRAL DEL INMUEBLE

**5632325YJ2753D0001JA**

## DATOS DESCRIPTIVOS DEL INMUEBLE

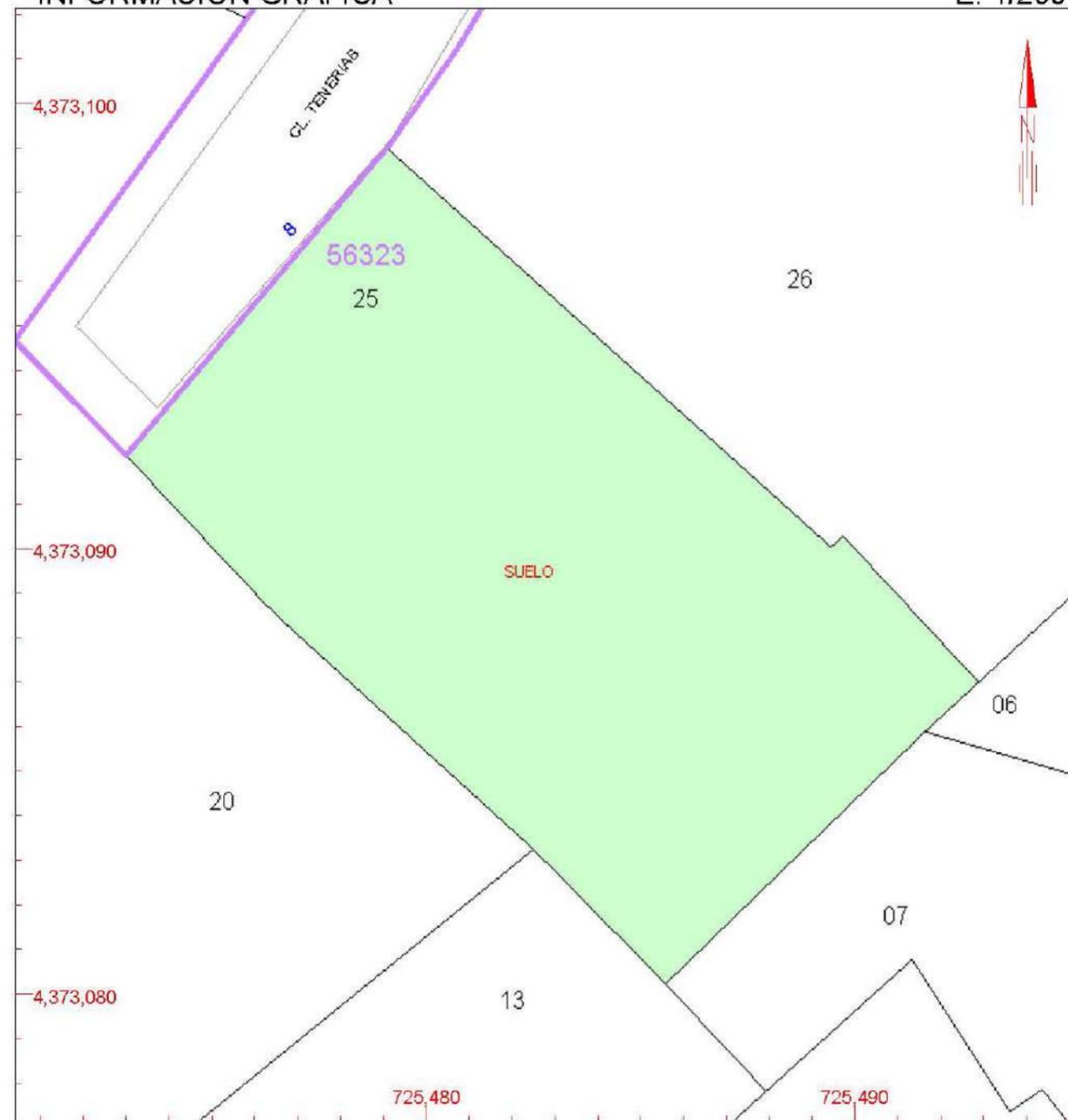
LOCALIZACIÓN	
CL TENERIAS 8 Suelo	
46003 VALENCIA [VALENCIA]	
USO PRINCIPAL	AÑO CONSTRUCCIÓN
Suelo sin edif.	
COEFICIENTE DE PARTICIPACIÓN	SUPERFICIE CONSTRUIDA [m²]
100,000000	--

## PARCELA CATASTRAL

SITUACIÓN		
CL TENERIAS 8		
VALENCIA [VALENCIA]		
SUPERFICIE CONSTRUIDA [m²]	SUPERFICIE GRÁFICA PARCELA [m²]	TIPO DE FINCA
0	172	Suelo sin edificar

## INFORMACIÓN GRÁFICA

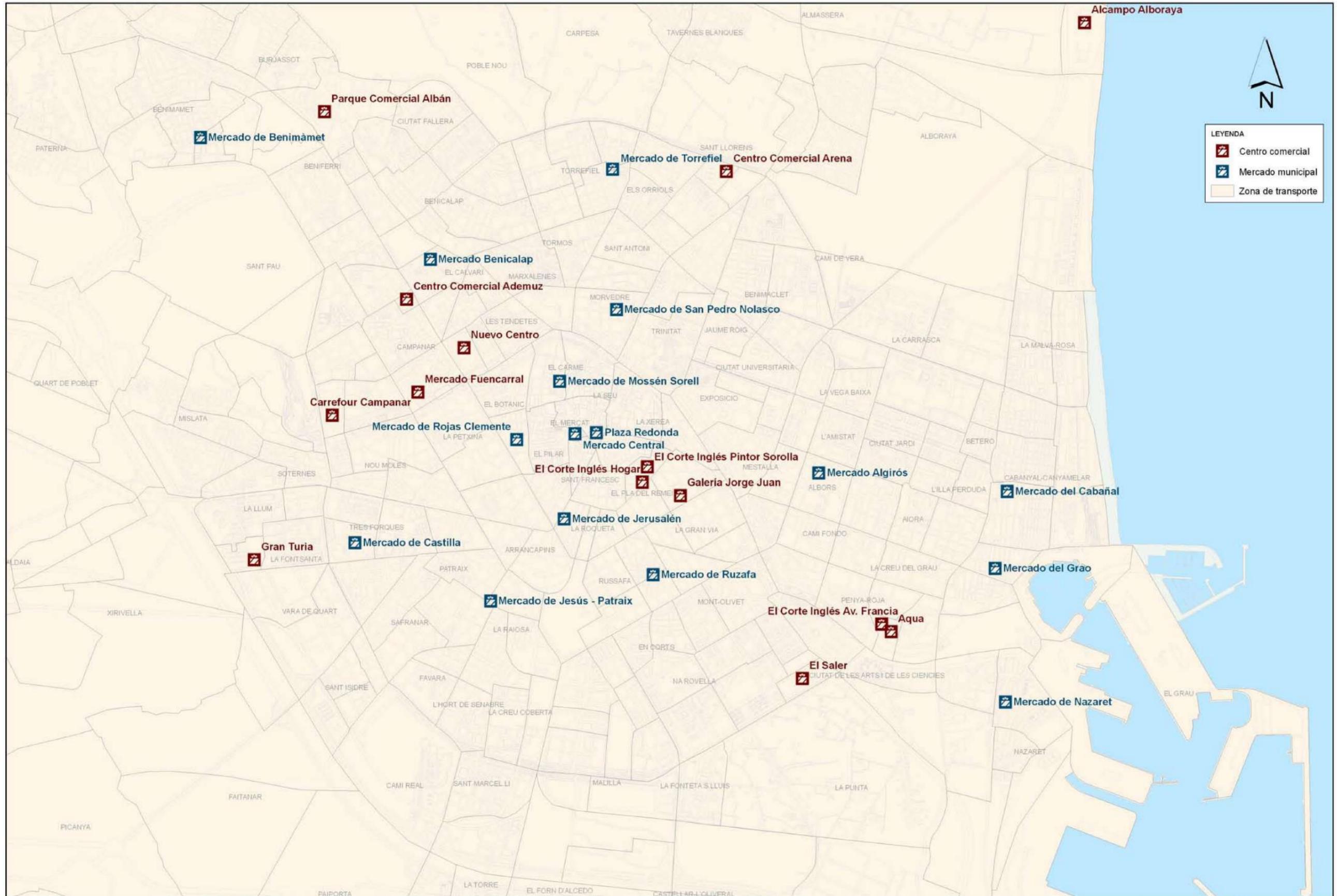
E: 1/200



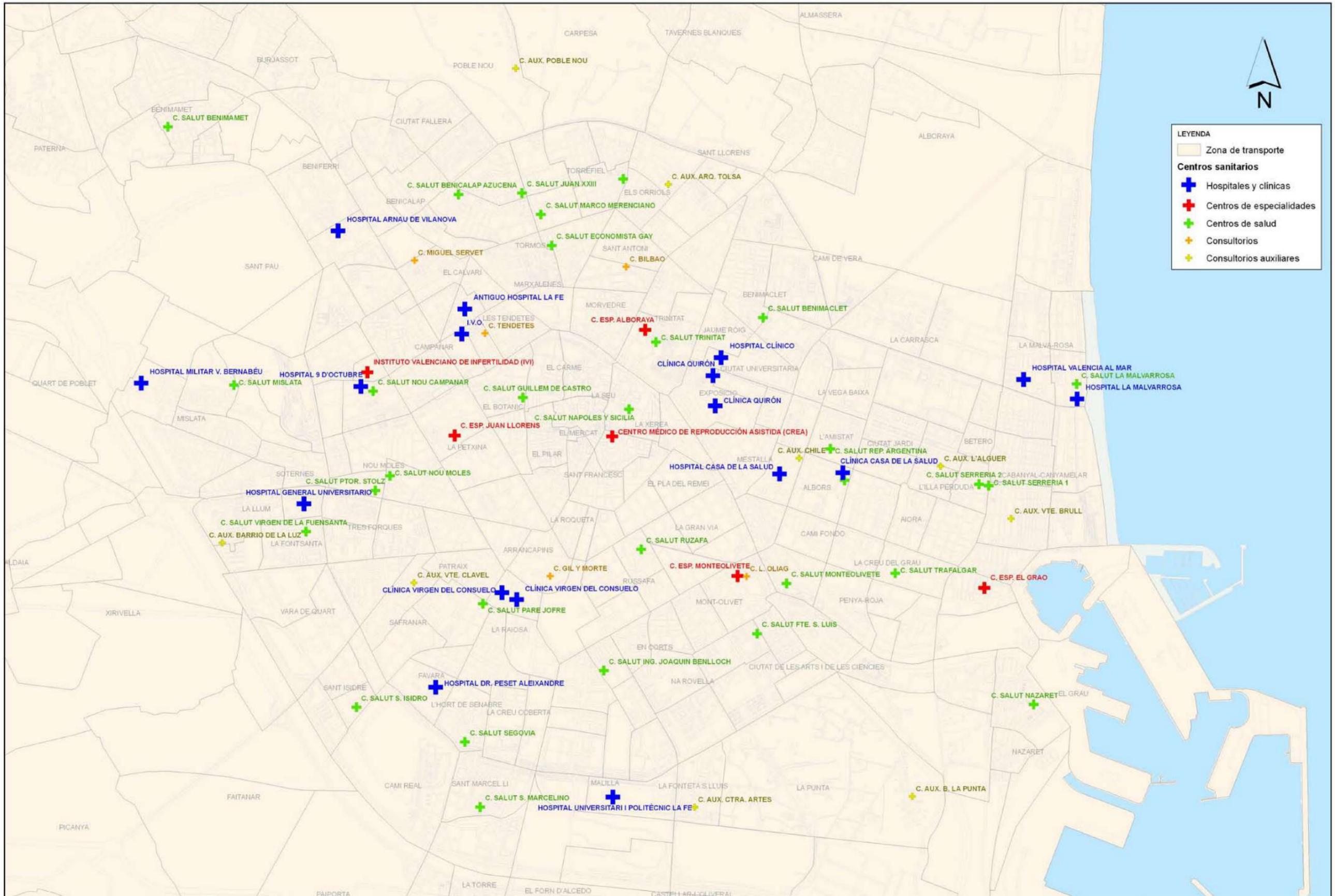
Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del 'Acceso a datos catastrales no protegidos' de la SEC.

725,490 Coordenadas U.T.M. Huso 30 ETRS89

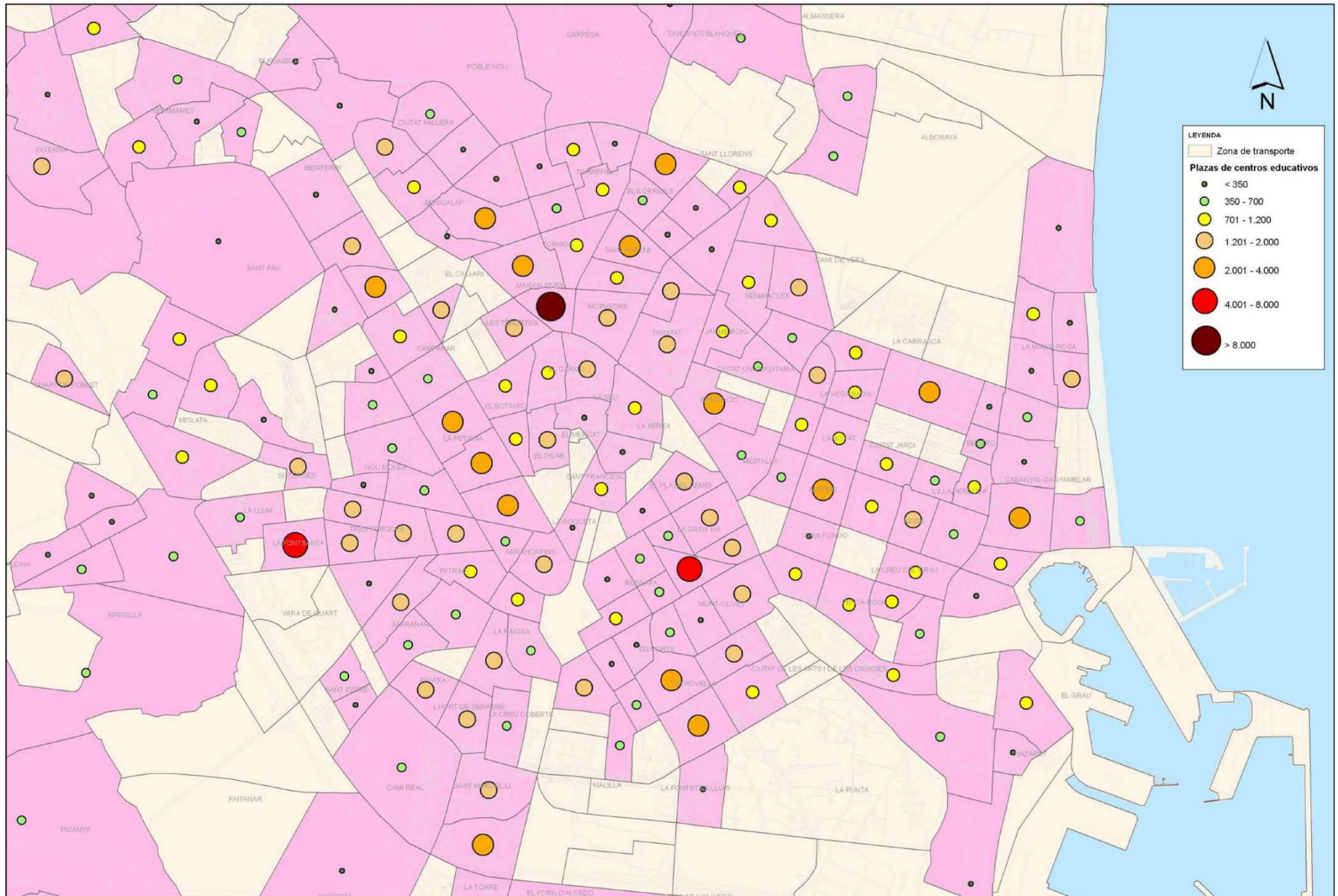
Domingo , 9 de Junio de 2019



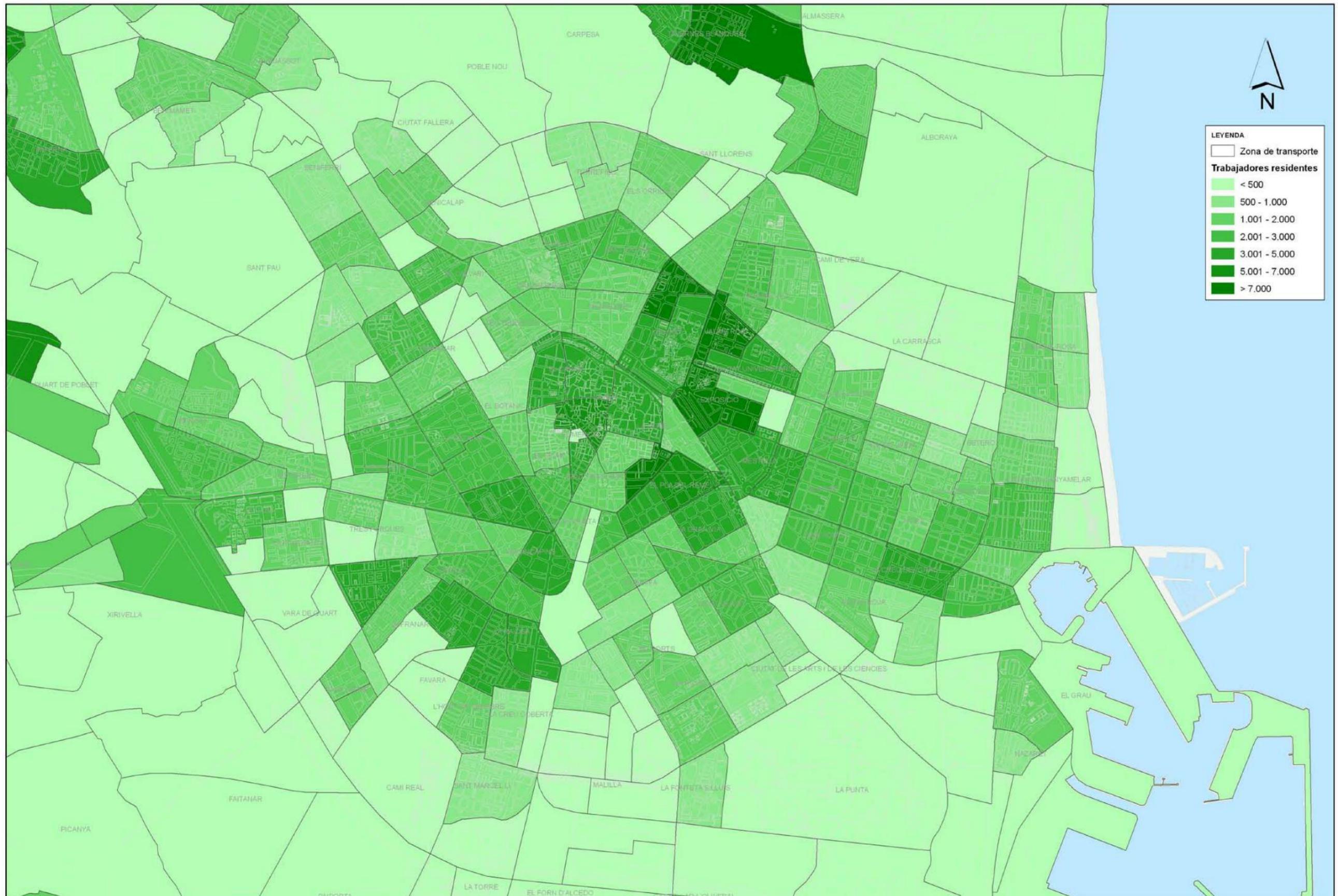
CENTRI COMMERCIALI E MERCATI MUNICIPALI



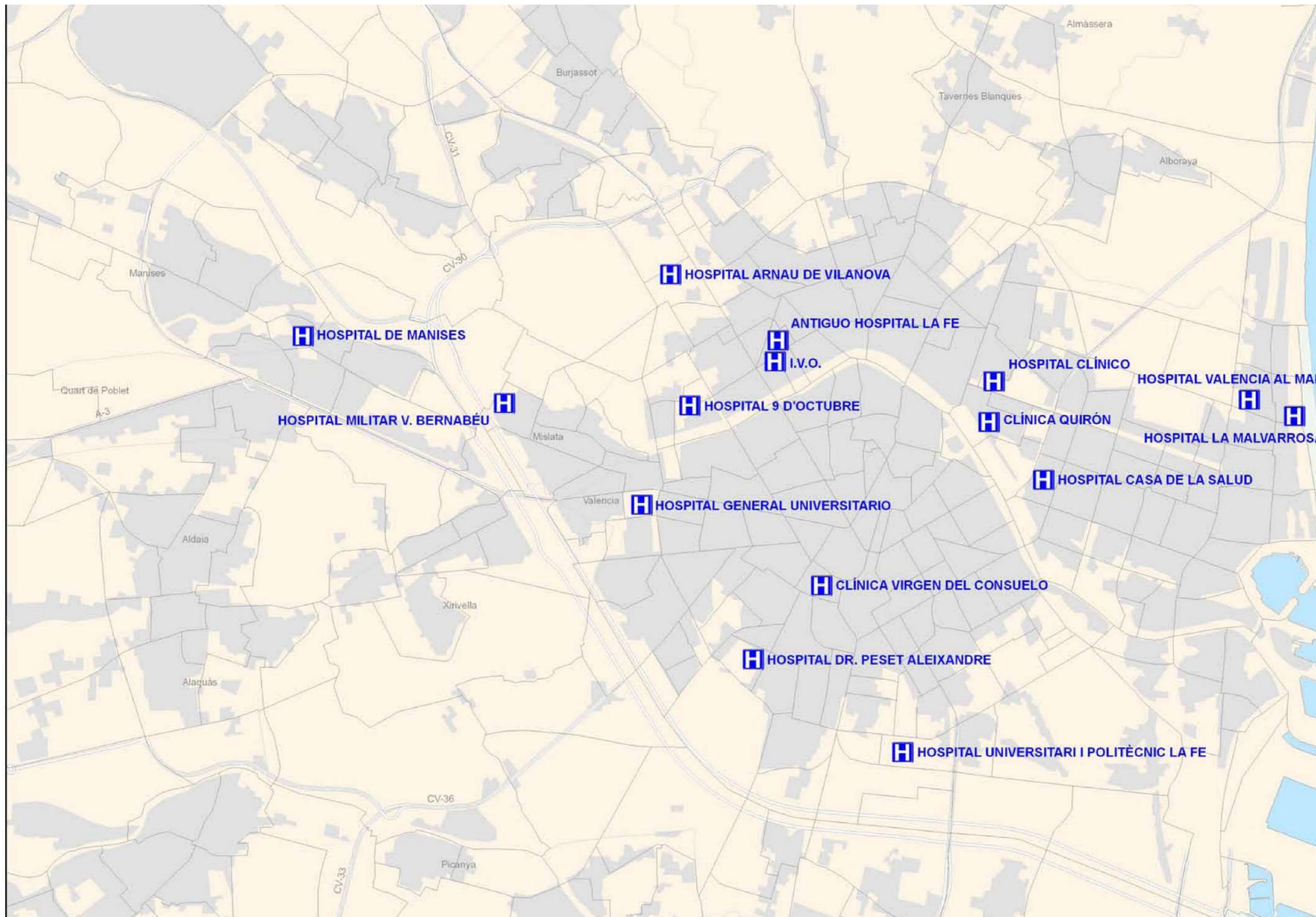
CENTRI SANITARI



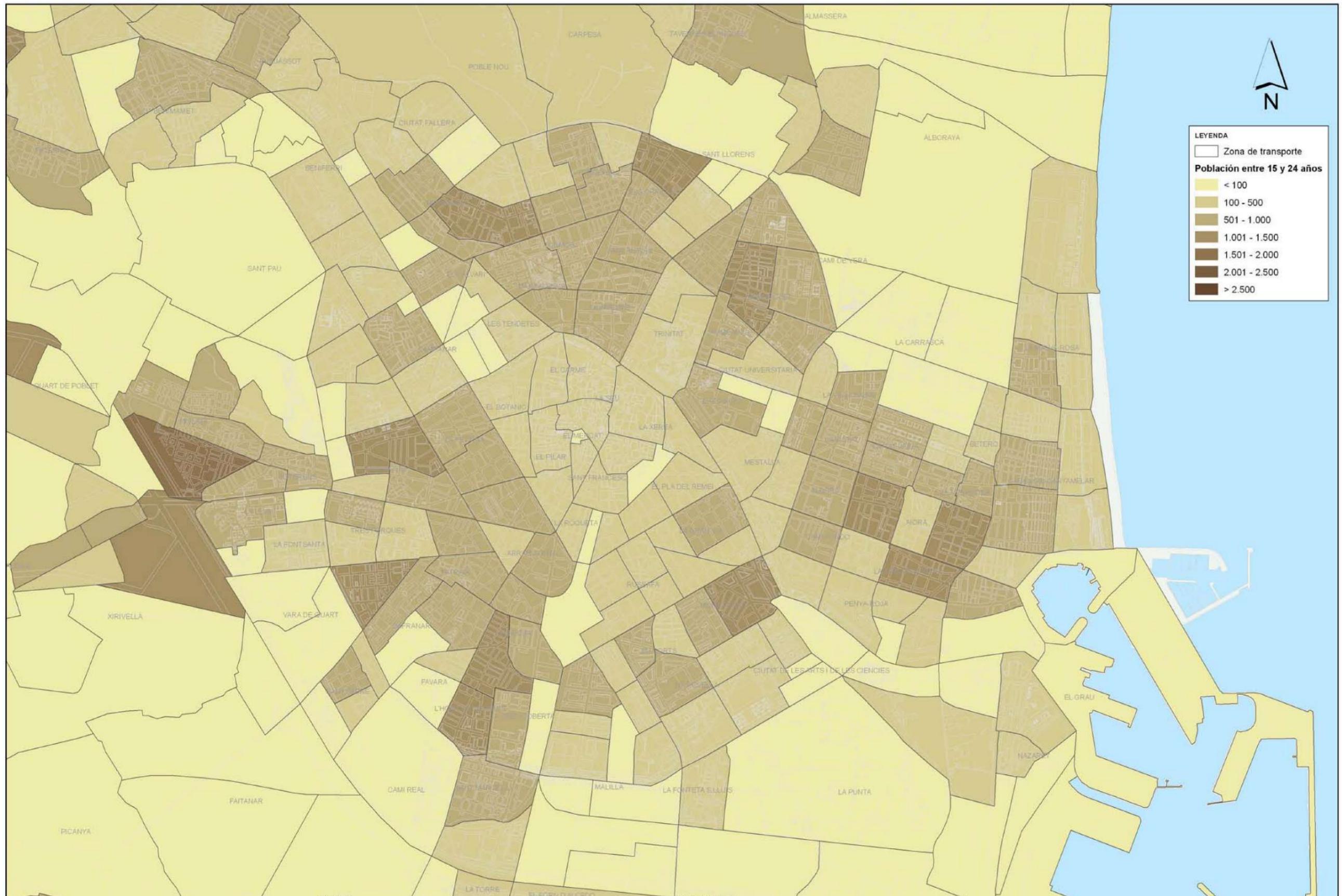
DIMENSIONE CENTRI EDUCATIVI



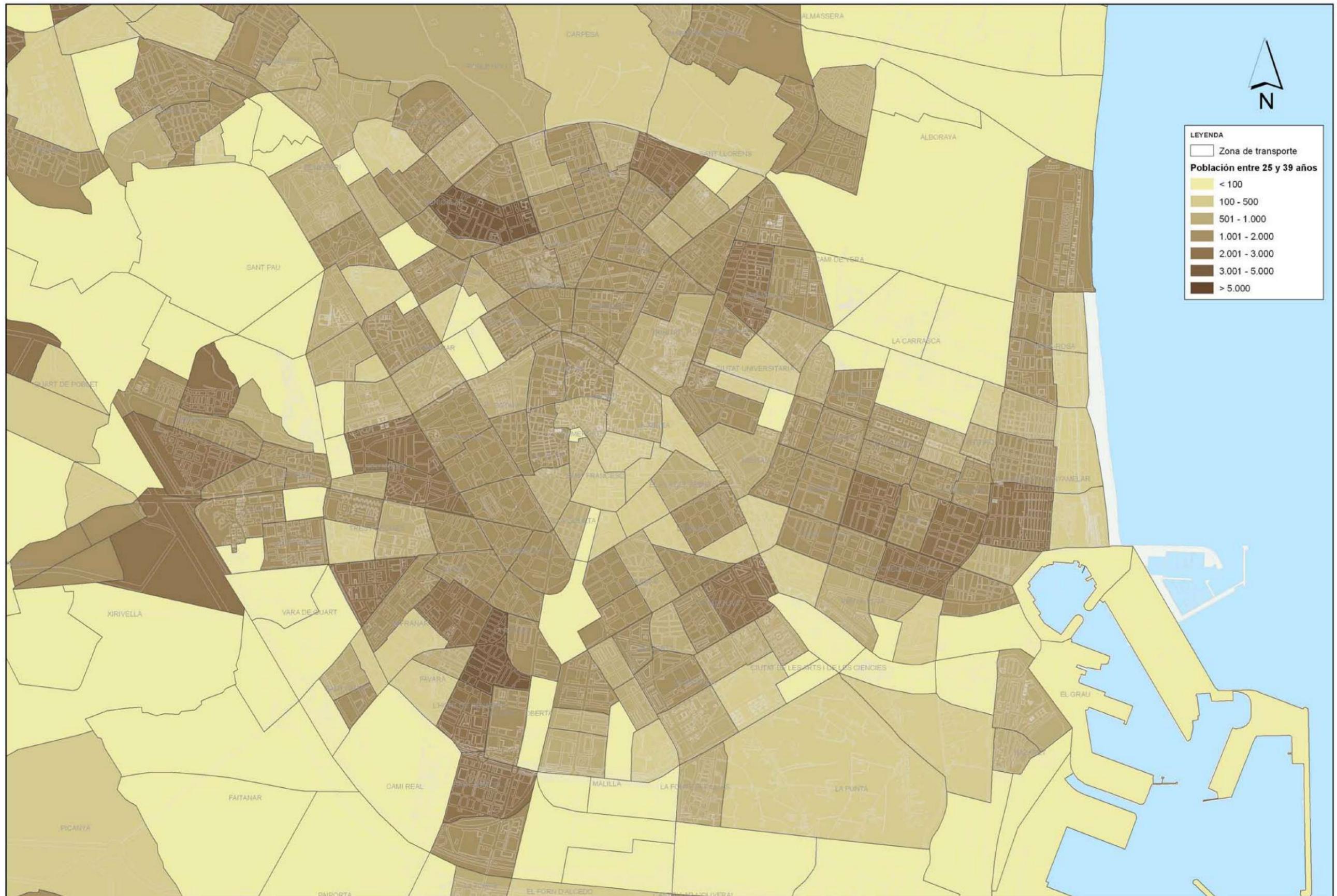
LAVORATORI RESIDENTI



CENTRI OSPEDALIERI

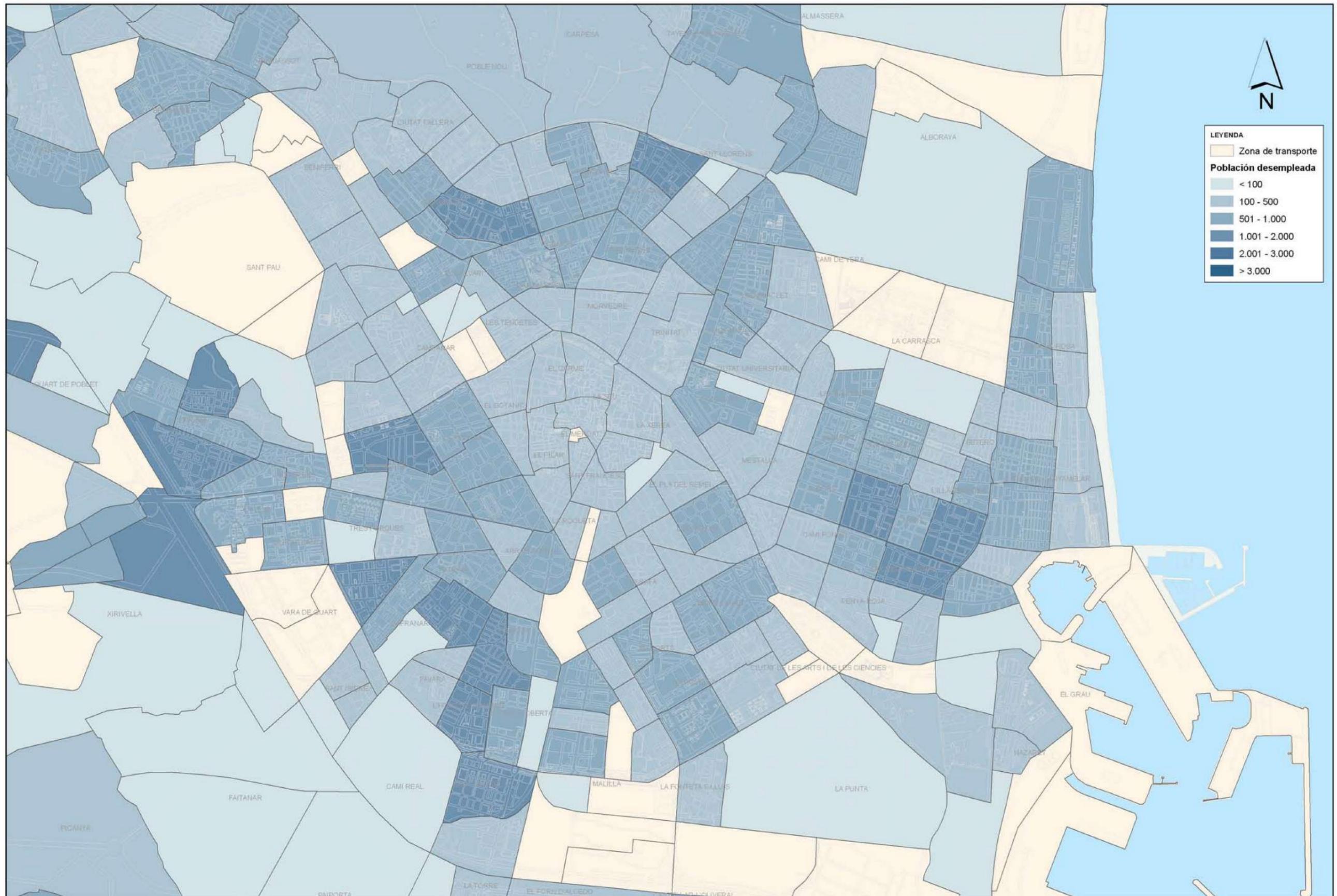


POPOLAZIONE 15 - 24 ANNI

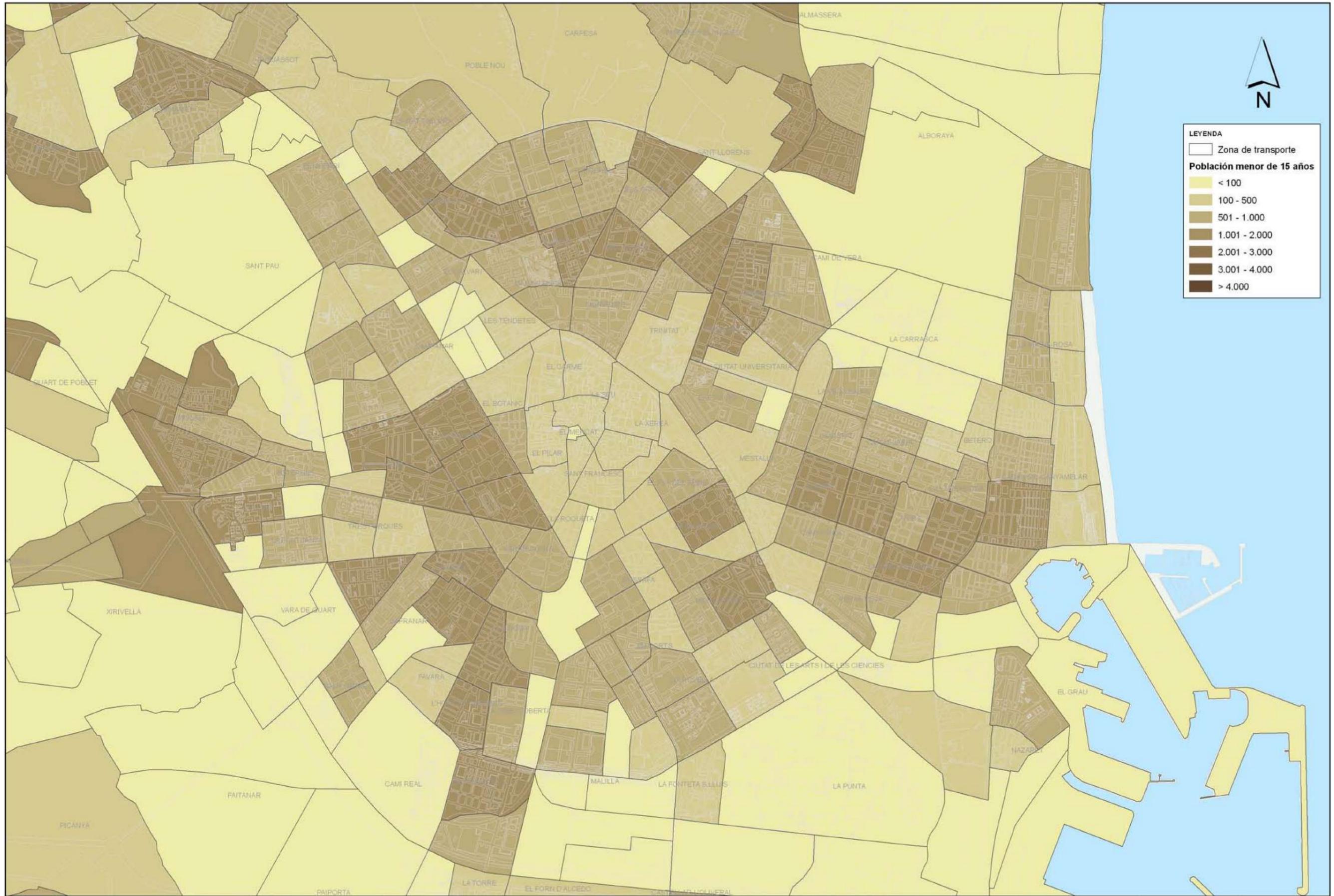


POPOLAZIONE 25 - 39 ANNI

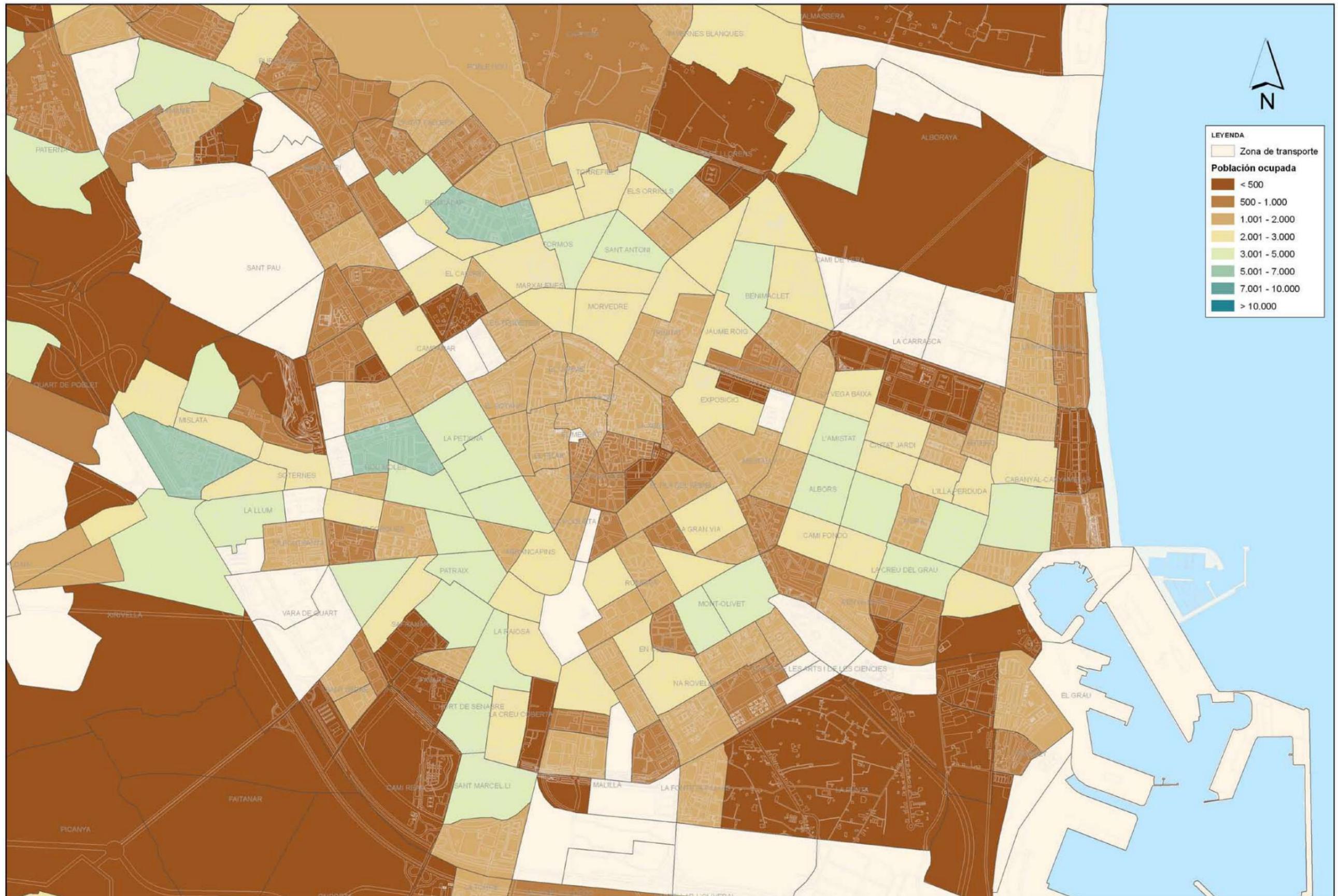




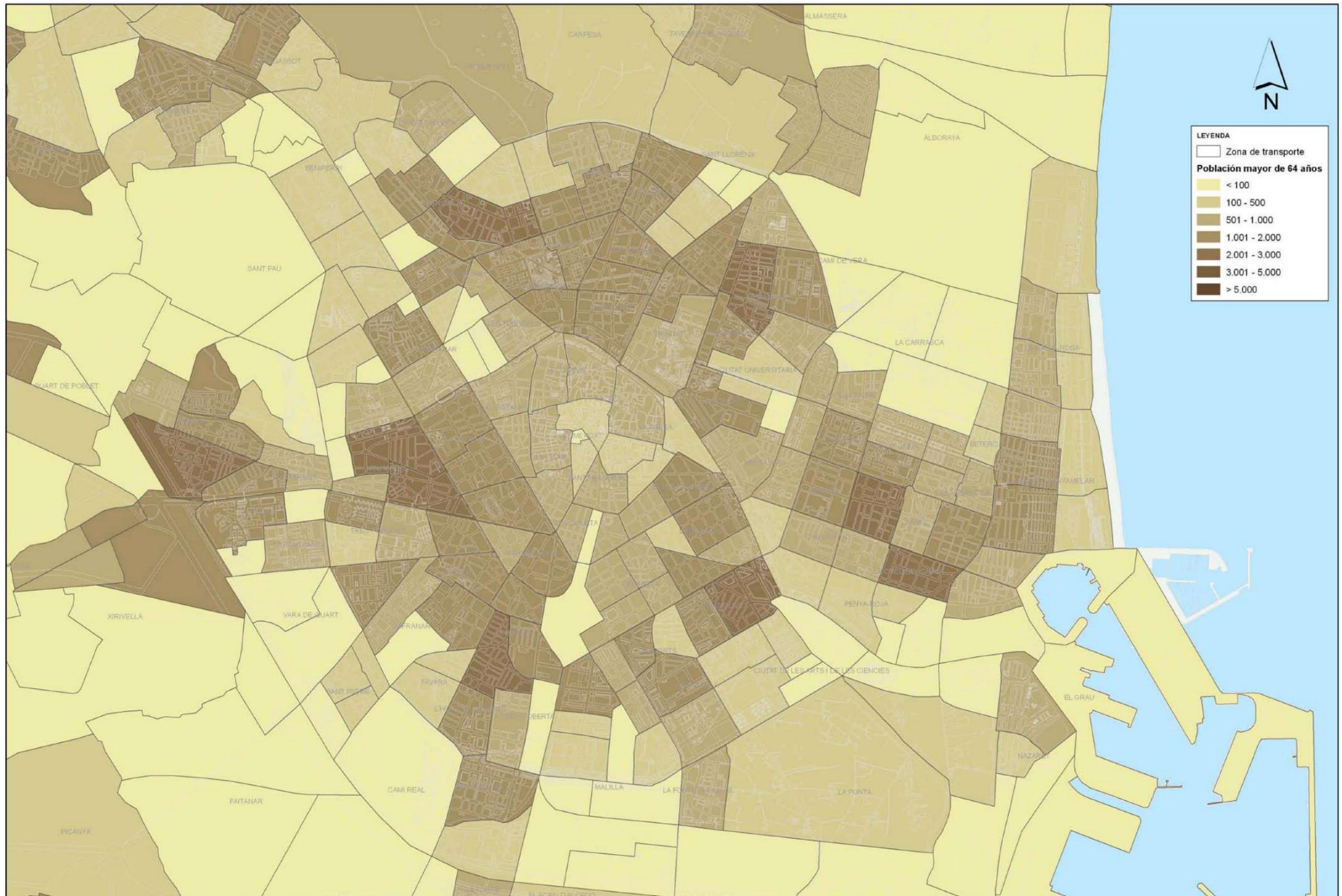
TASSO DI DISOCCUPAZIONE



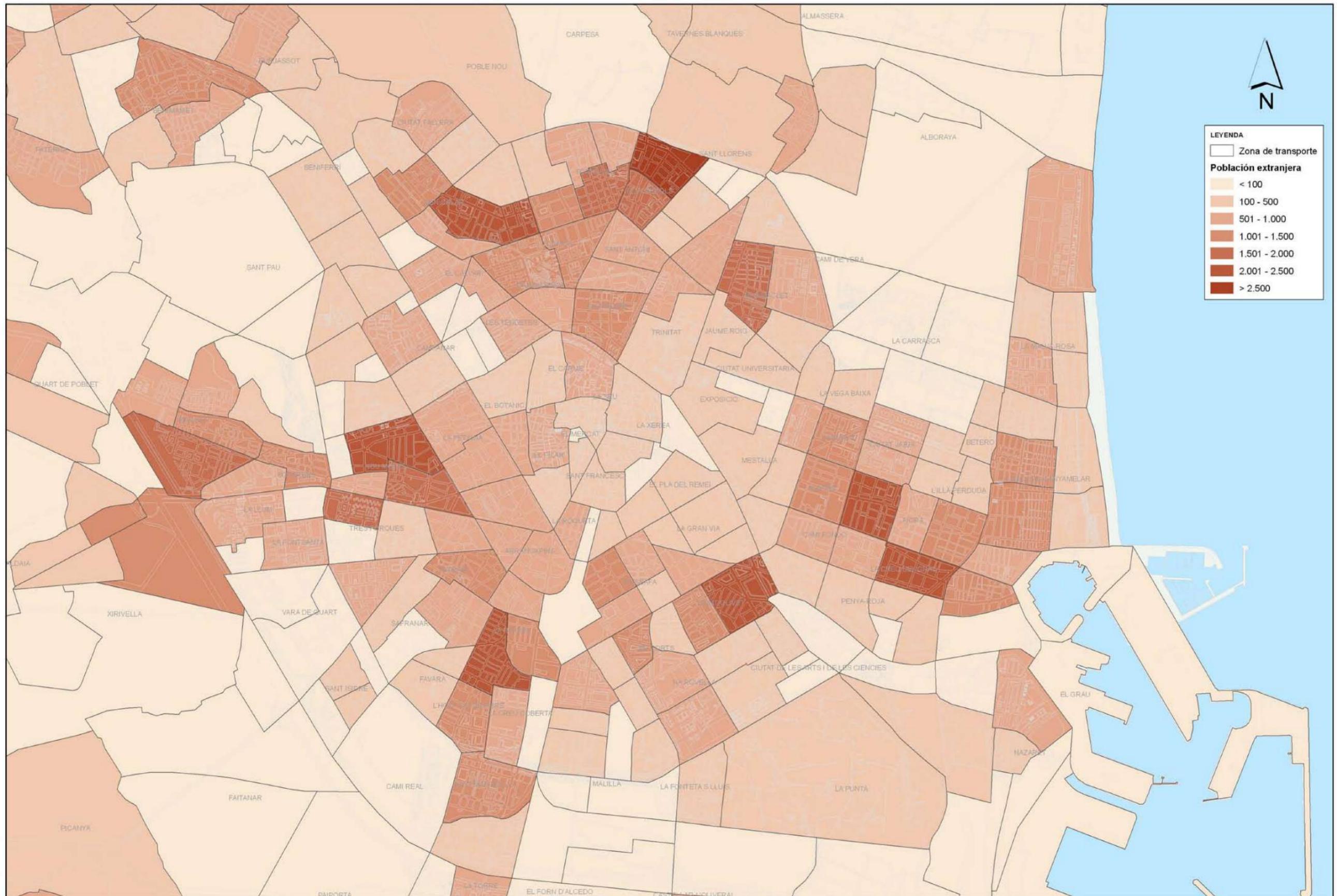
POPOLAZIONE INFERIORE 15 ANNI



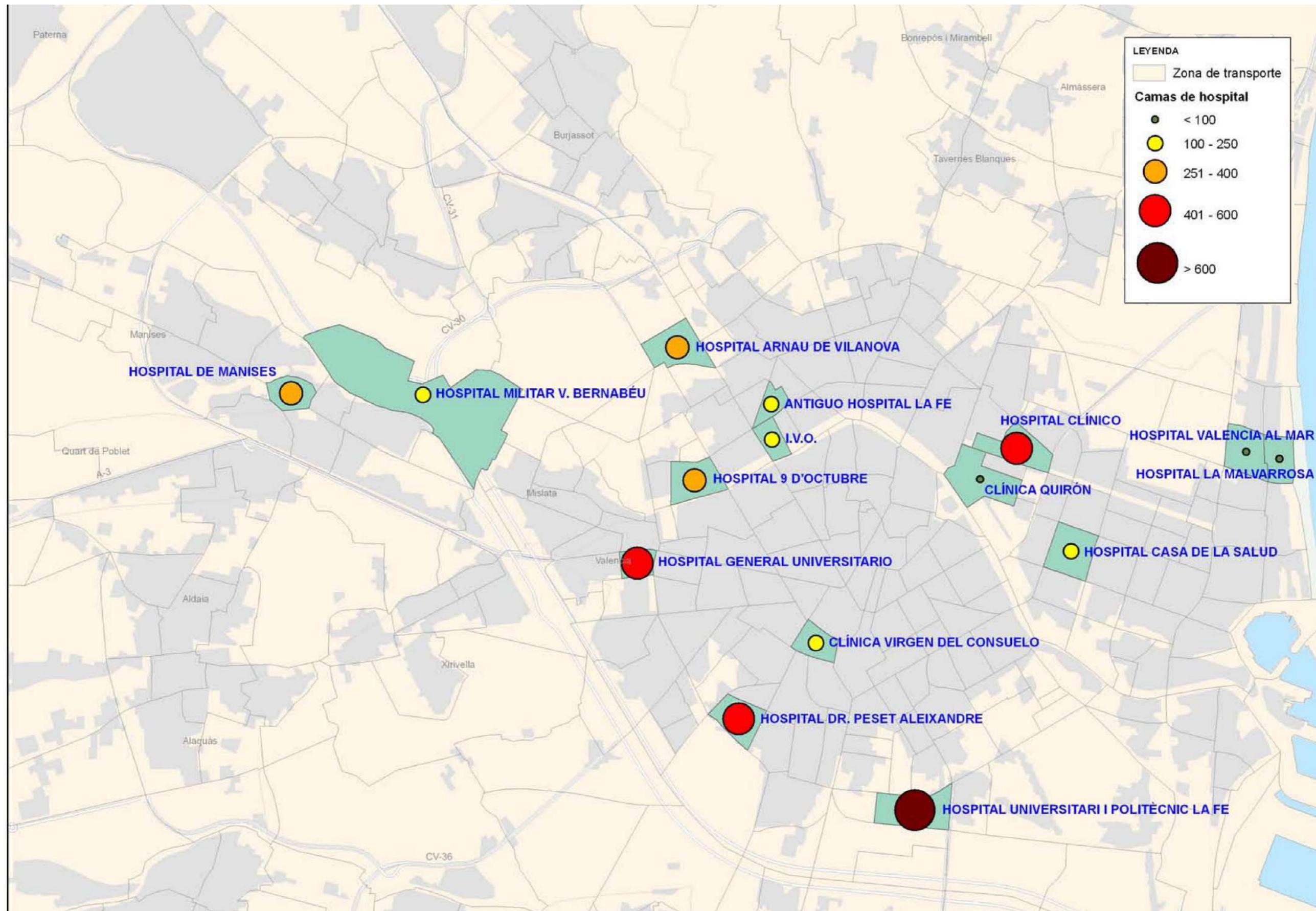
TASSO DI OCCUPAZIONE



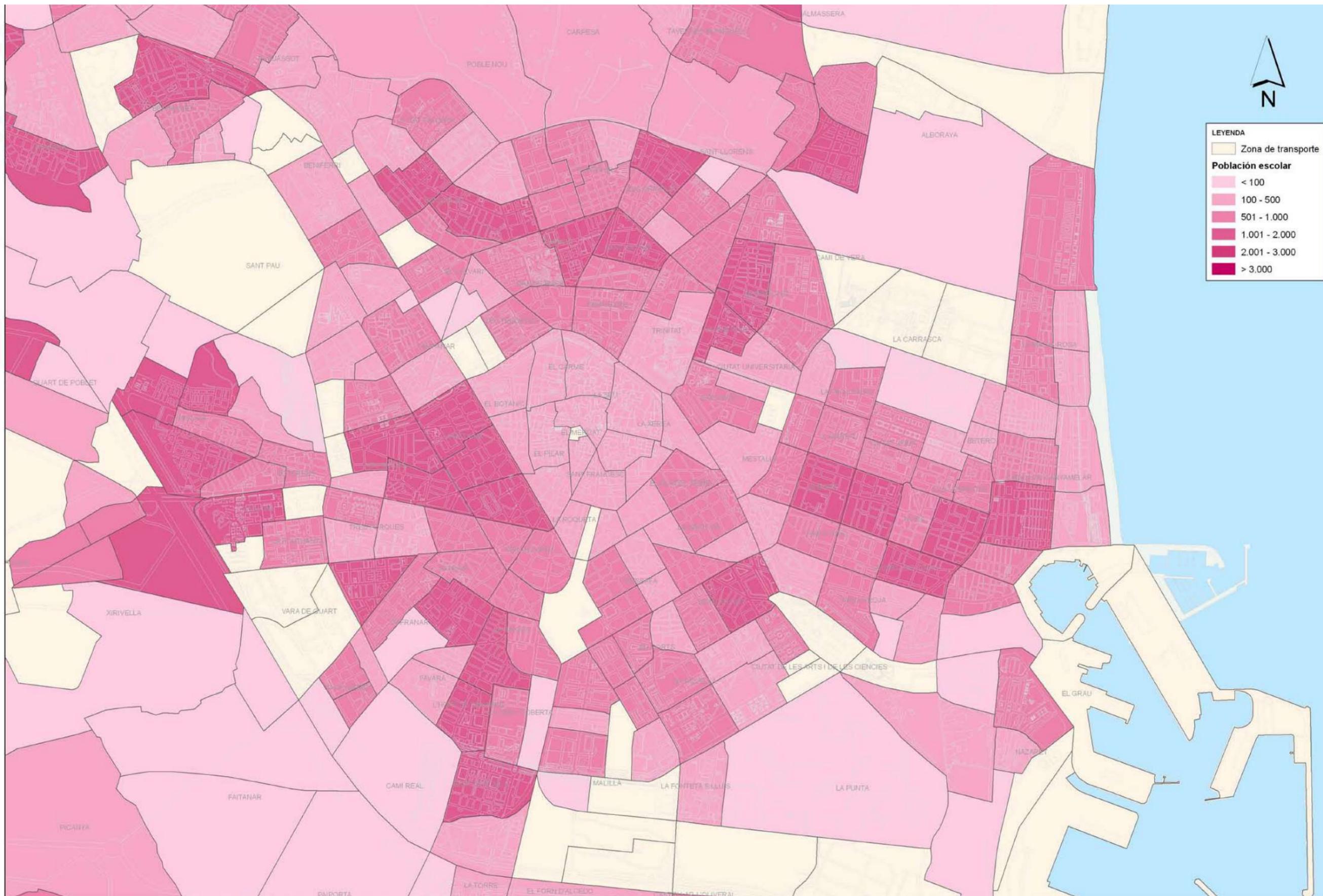
POPOLAZIONE > 64 ANNI



POPOLAZIONE STRANIERA



POSTI LETTO OSPEDALI



**LEYENDA**

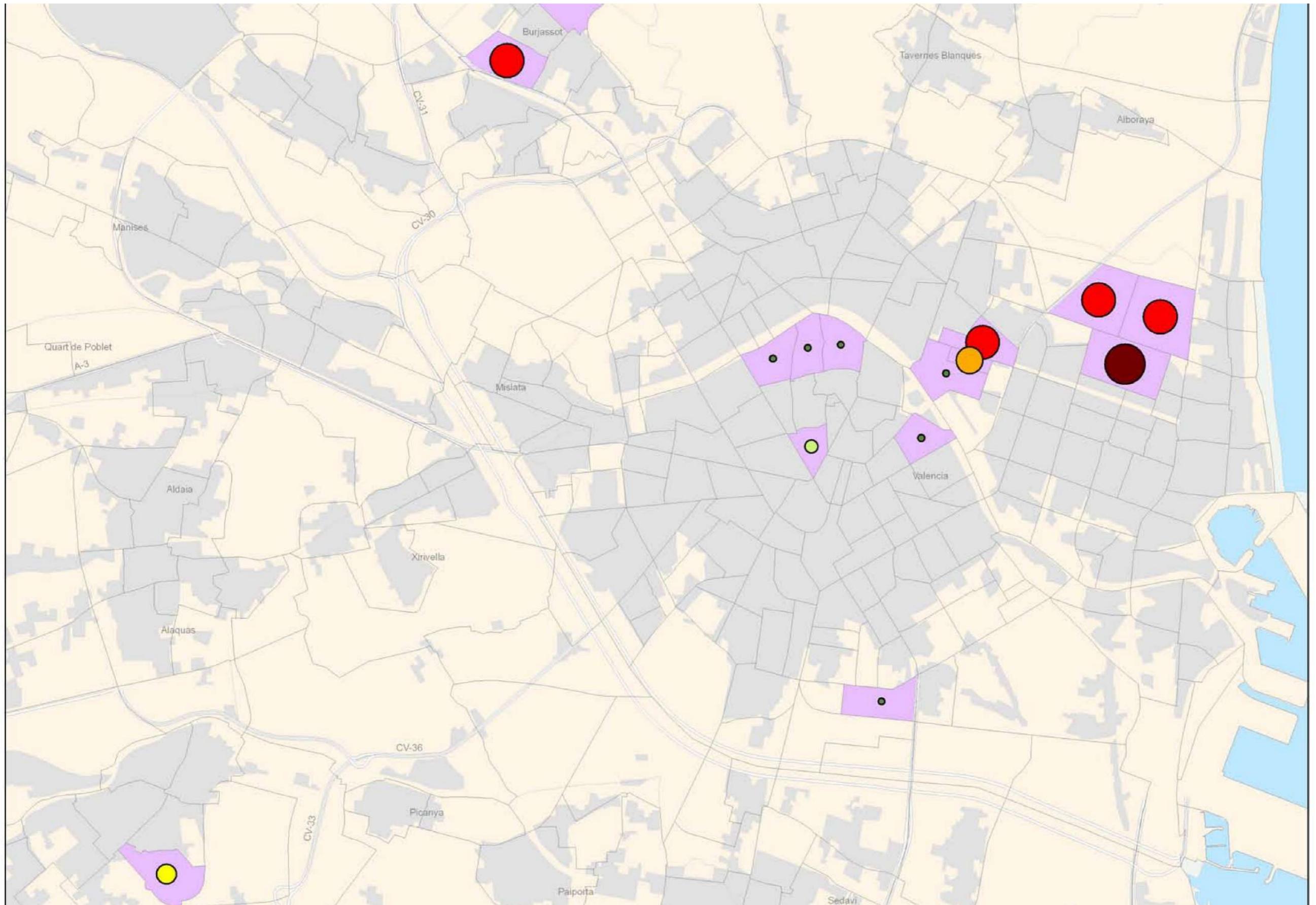
Zona de transporte

**Población escolar**

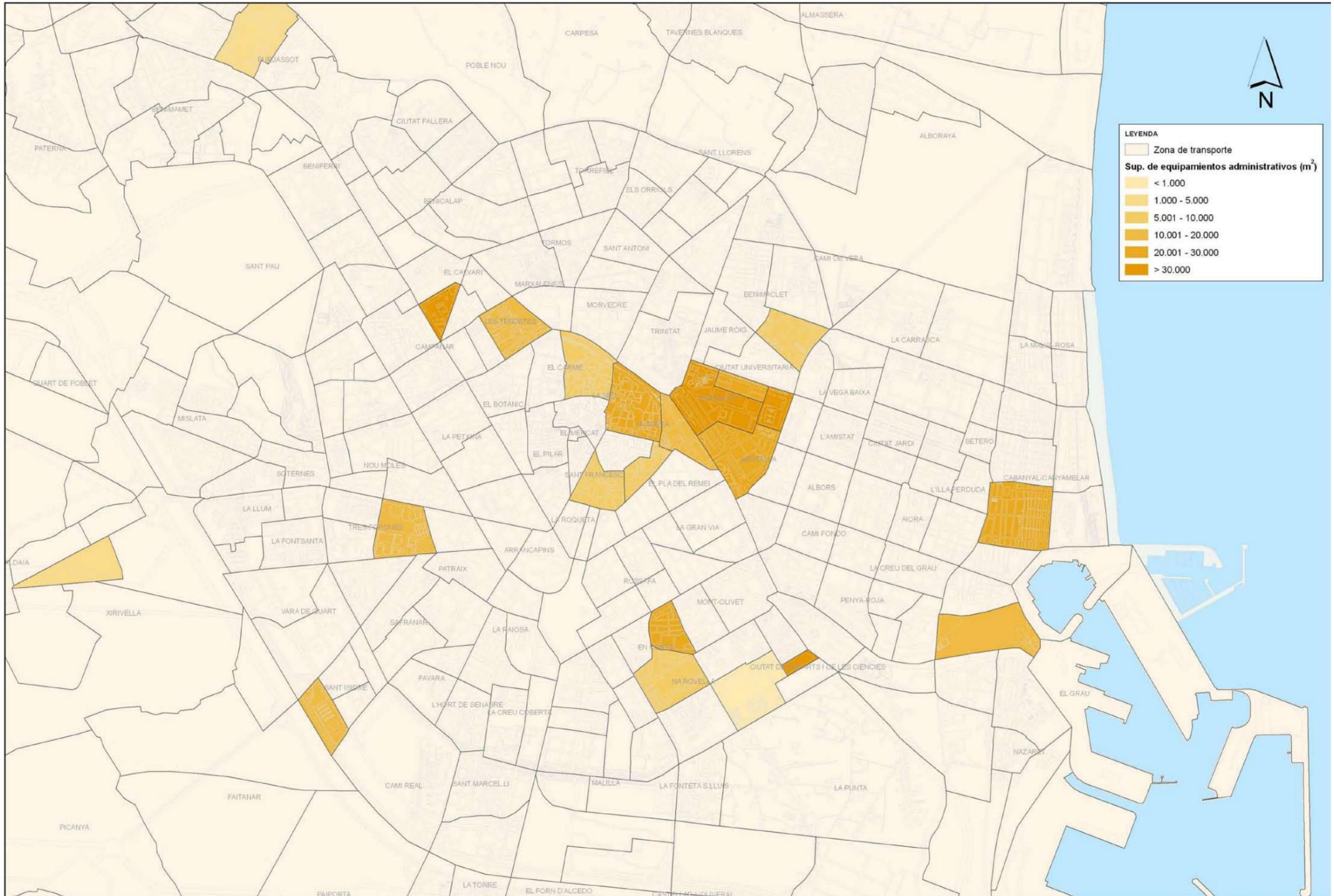
- < 100
- 100 - 500
- 501 - 1.000
- 1.001 - 2.000
- 2.001 - 3.000
- > 3.000

SCOLARI

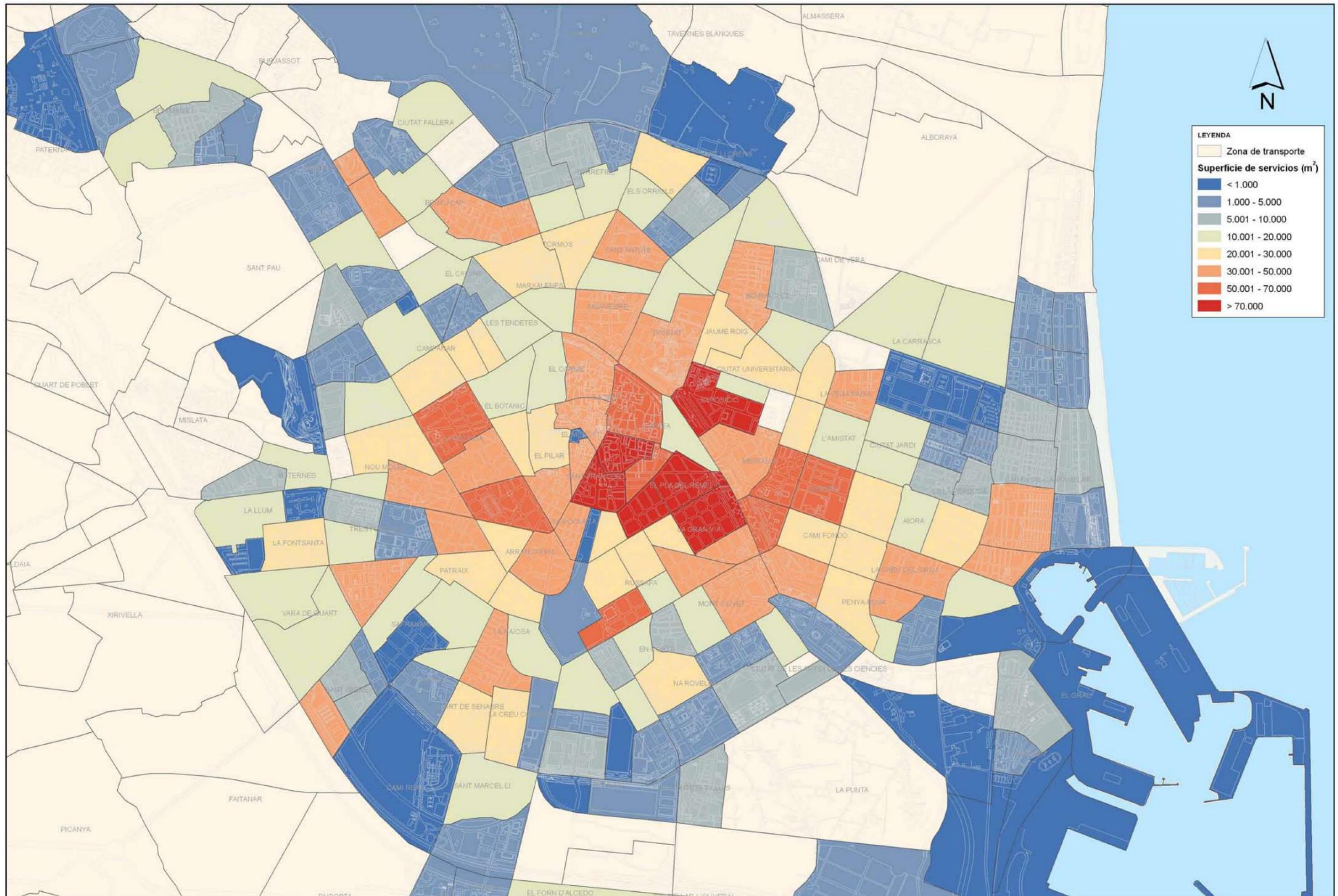


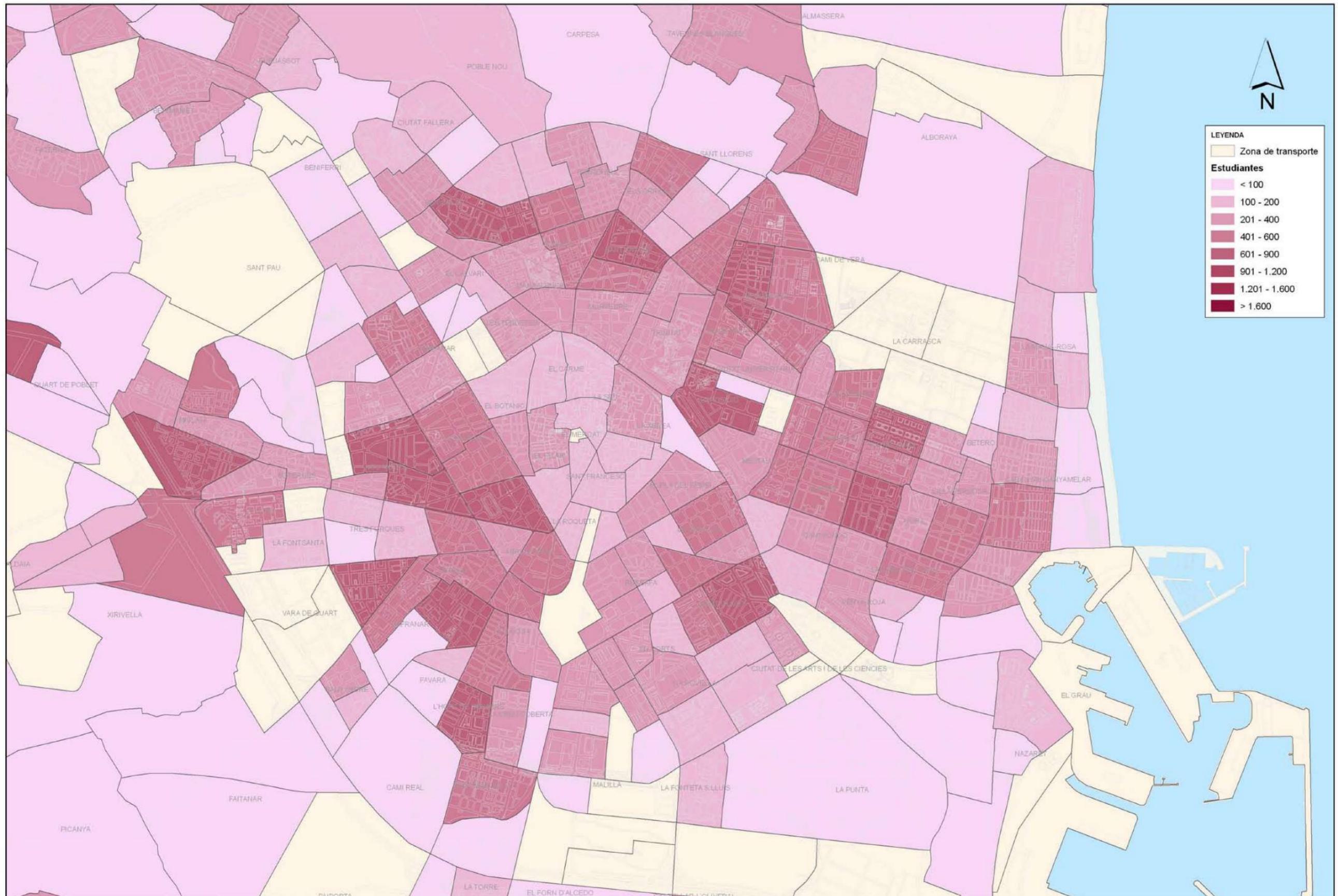


SEDI UNIVERSITARIE

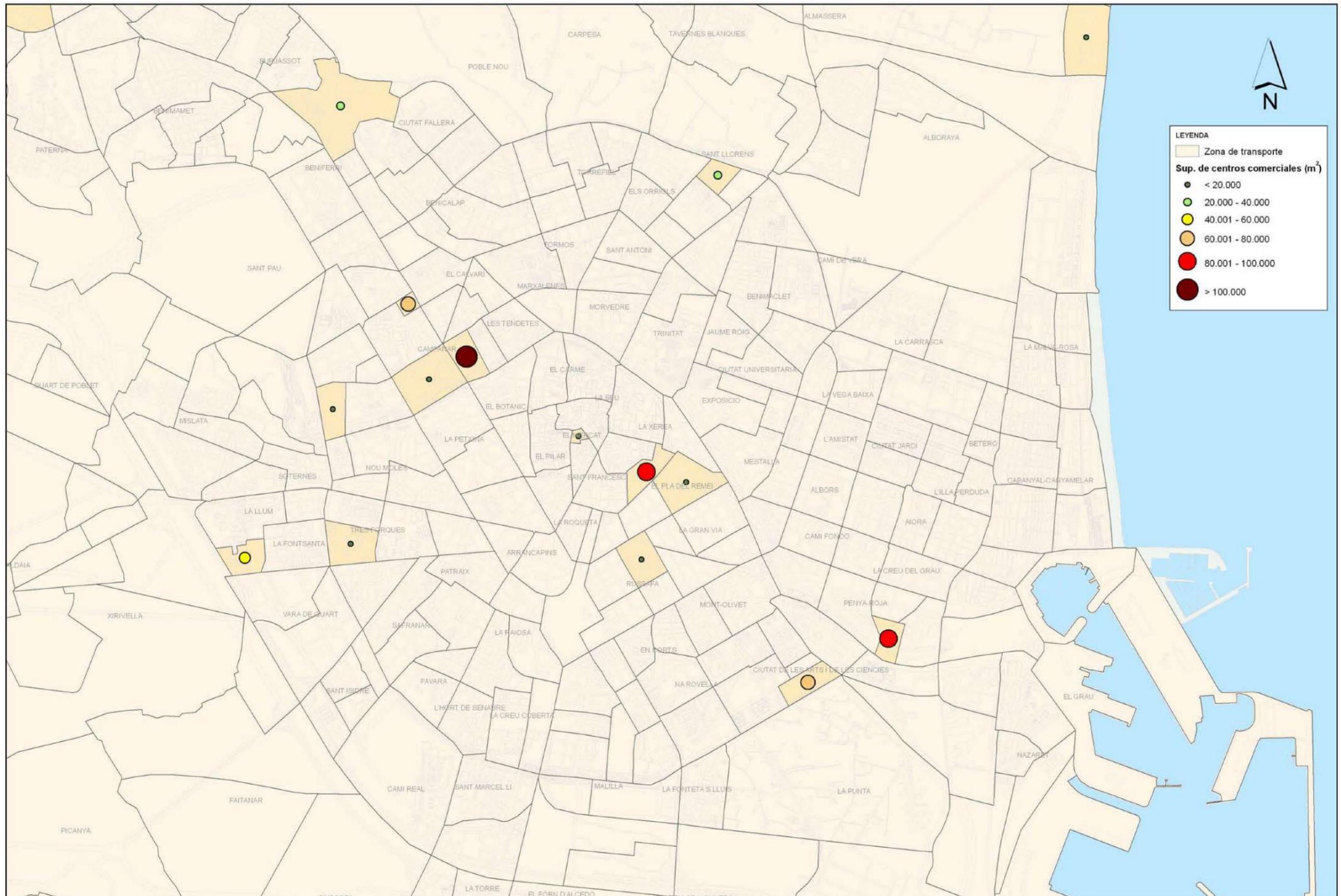


SERVIZI AMMINISTRATIVI

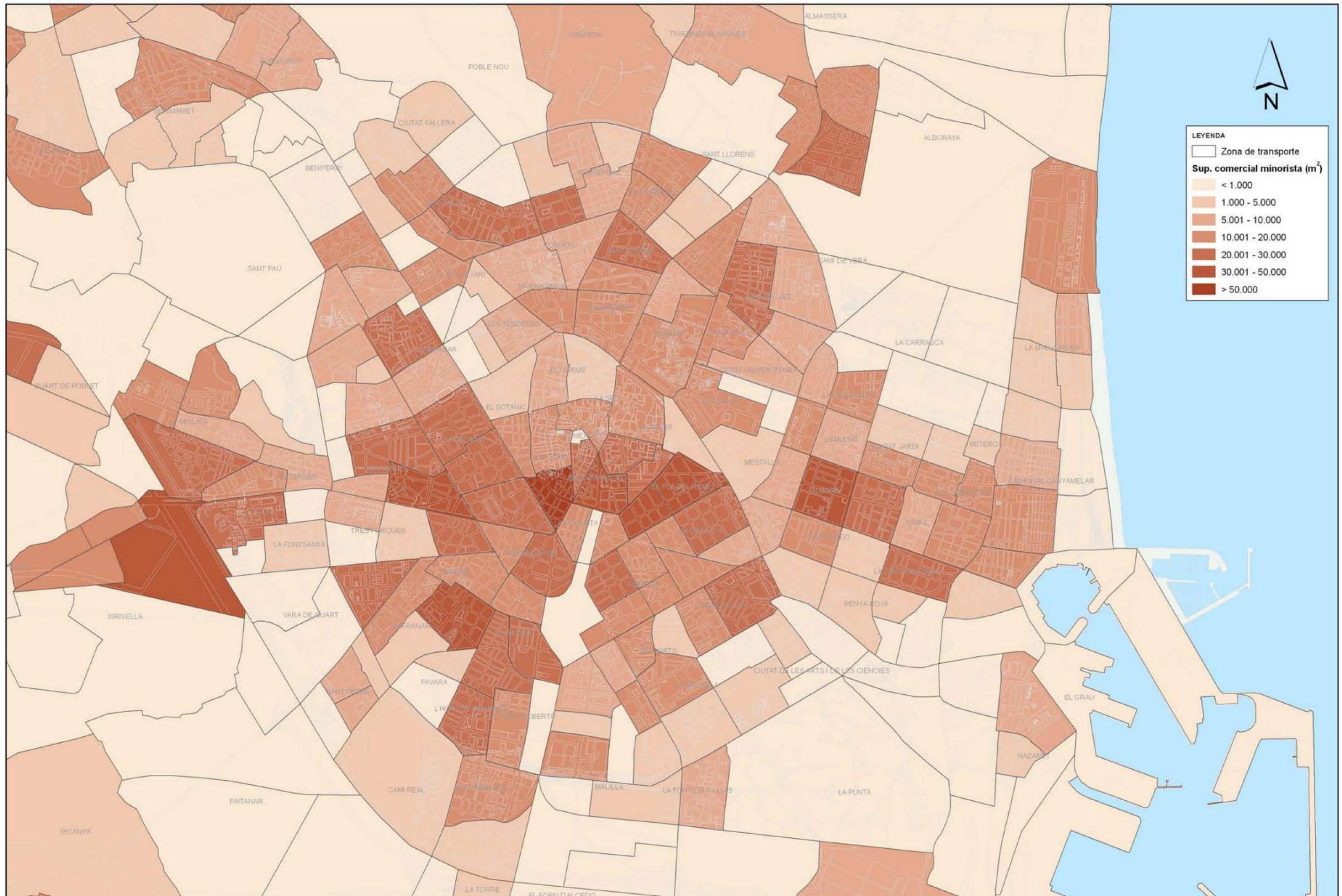




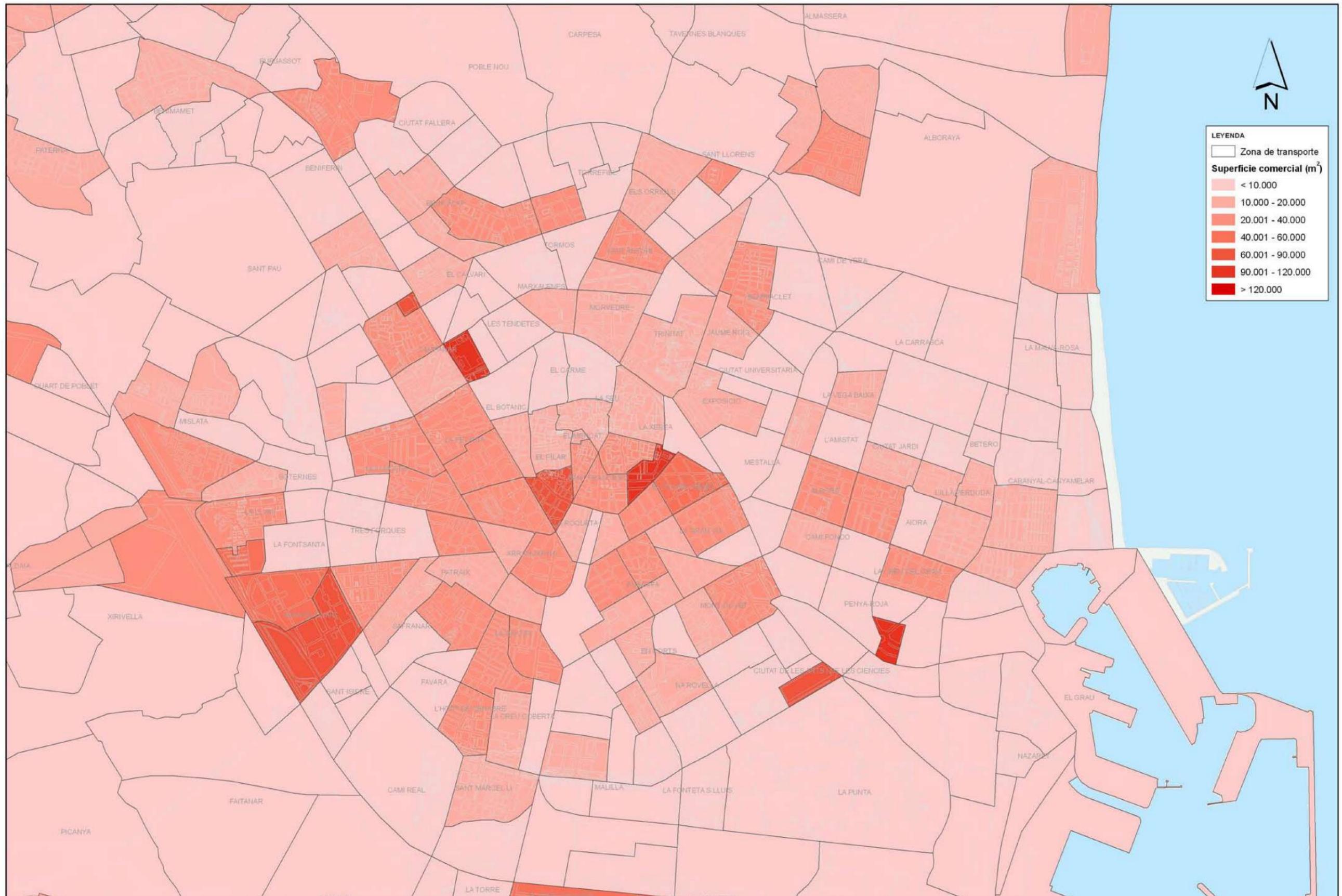
STUDENTI



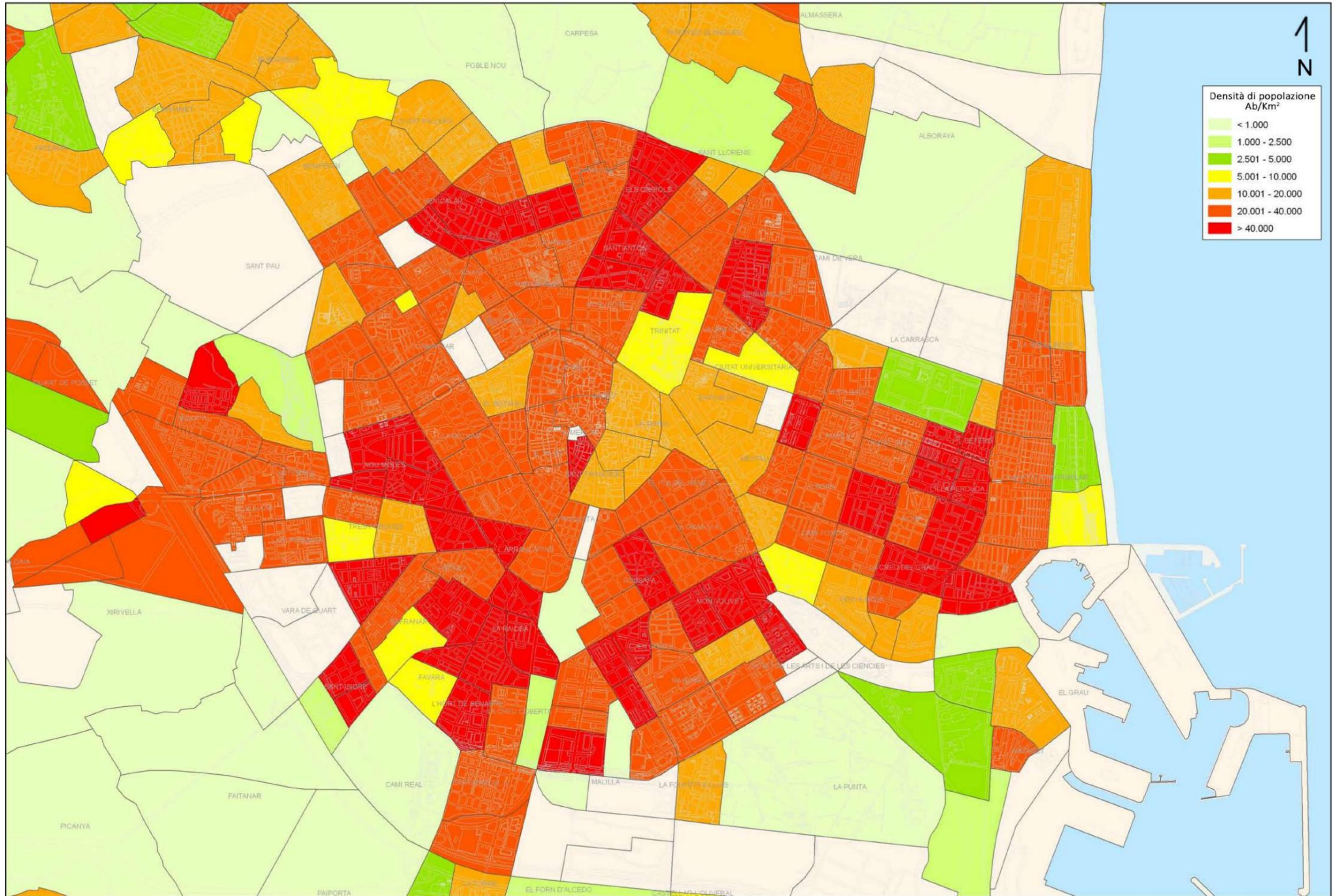
SUPERFICIE CENTRI COMMERCIALI



SUPERFICIE CENTRI COMMERCIALI MINORI



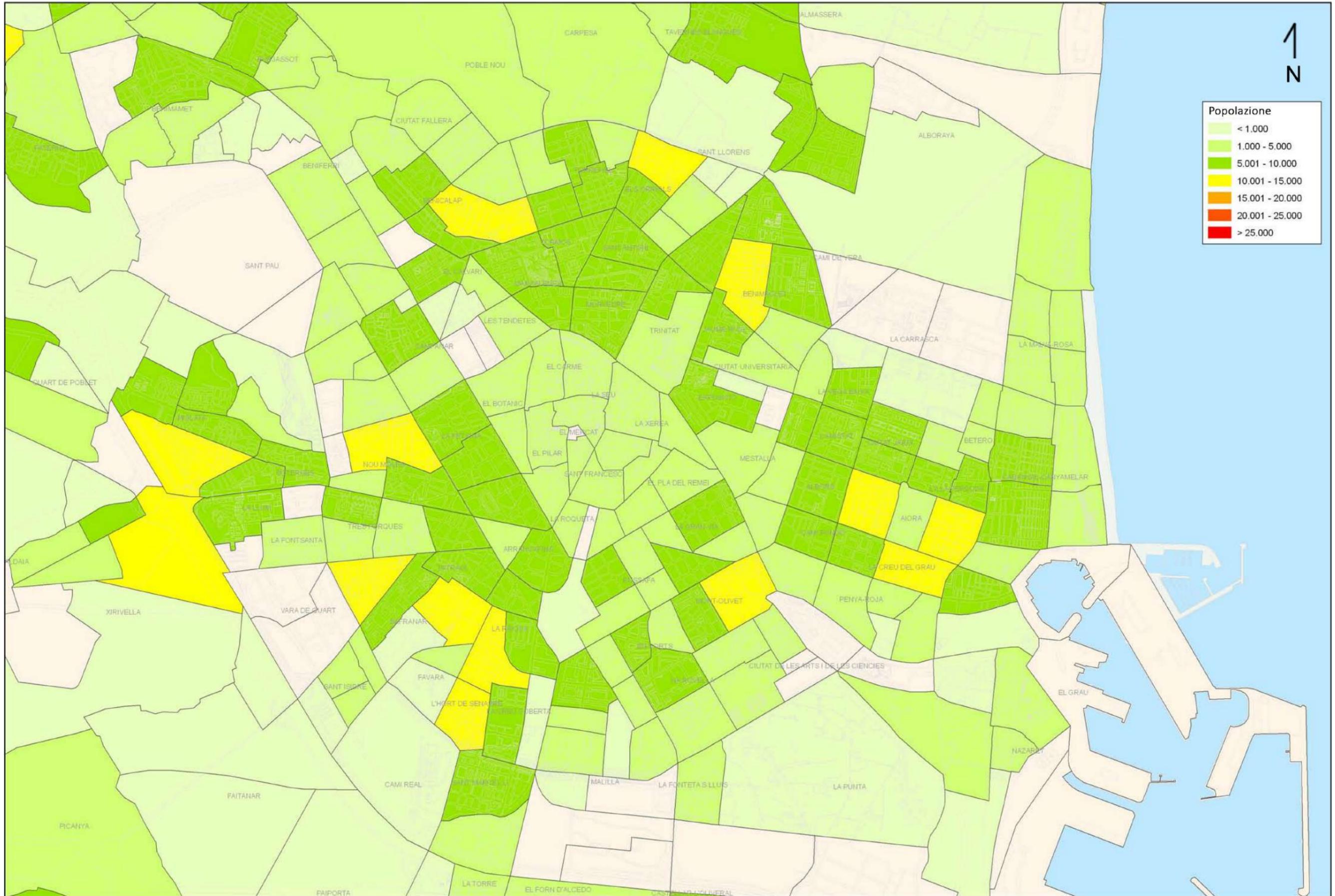
SUPERFICIE COMMERCIALE TOTALE



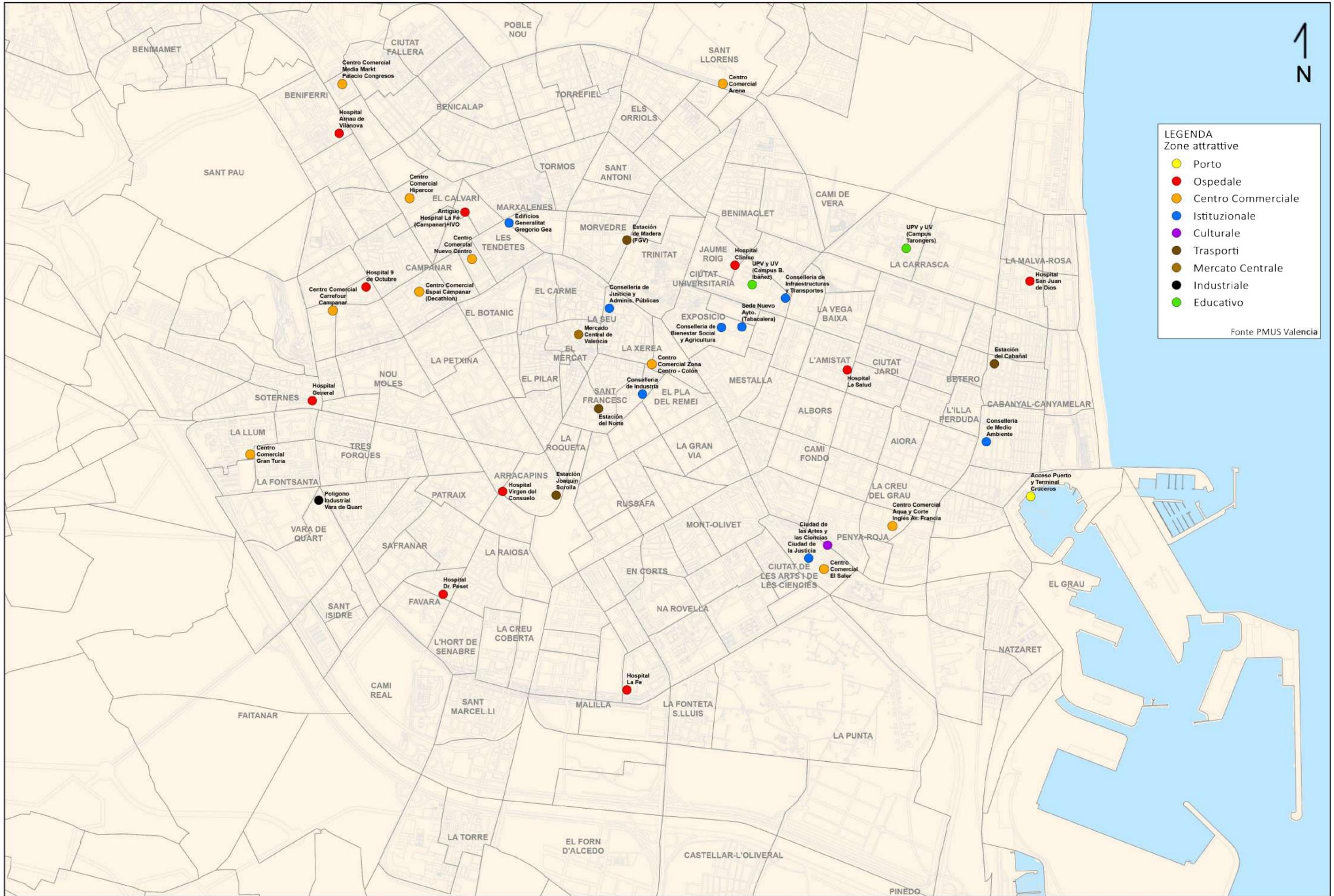
Densità di popolazione  
Ab/Km<sup>2</sup>

< 1.000
1.000 - 2.500
2.501 - 5.000
5.001 - 10.000
10.001 - 20.000
20.001 - 40.000
> 40.000

DENSITÀ POPOLAZIONE



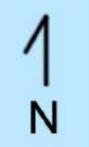
POPOLAZIONE



**LEGENDA**  
 Zone attrattive

- Porto
- Ospedale
- Centro Commerciale
- Istituzionale
- Culturale
- Trasporti
- Mercato Centrale
- Industriale
- Educativo

Fonte PMUS Valencia



ZONE ATTRATTIVE

