

Un esempio concreto, la bonifica intelligente della Ruhr

Pietro Greco

Lo sviluppo dei limiti. Sono passati quasi vent'anni da quando Giorgio Ruffolo, economista di vaglia e tra i migliori ministri dell'ambiente che l'Italia abbia avuto, scriveva, con la solita profondità, leggerezza e ironia, un libro di critica alla crescita insostenibile e che già dal titolo è un'indicazione: *Lo sviluppo dei limiti*.

La sostenibilità ecologica e sociale può essere raggiunta solo se trasformiamo i vincoli in opportunità, i limiti in sviluppo appunto, sosteneva Ruffolo, cercando di andare oltre la fase dell'analisi e della denuncia, contenute nel rapporto realizzato venti anni prima dai coniugi Meadows per il Club di Roma e intitolato, appunto, *I limiti dello sviluppo*.

I siti inquinati – come quelli di Bagnoli alle porte di Napoli, di Casale Monferrato, di Taranto, di Porto Marghera, di Gela, di Porto Torres – costituiscono, appunto, uno dei limiti dello sviluppo dell'economia industriale.

Le bonifiche di questi siti sono il primo passo di uno "sviluppo dei limiti" che dovrebbe portare a una riqualificazione ambientale di queste aree e a una nuova economia, socialmente ed ecologicamente sostenibile, fondata sulla conoscenza.

Non è utopia. È già stato fatto altrove. Le aree abbandonate e inquinate dalle industrie sono state occasione di un nuovo sviluppo, a Manchester come a Liverpool, a Barcellona come a Bilbao o nella stessa Torino. Tutte queste città

sono state capaci di trasformare i limiti in sviluppo. Ma l'esempio più eclatante è, forse, quello della regione della Ruhr, in Germania. Anzi, della Ballungsraum Ruhrgebiet (l'agglomerato della Ruhr) che, con i suoi 5,3 milioni di abitanti raccolti in appena 4.535 km² fra le città di Duisburg, Essen e Dortmund, è una delle aree più intensamente popolate d'Europa.

La storia recente di quest'area è un clamoroso esempio di sviluppo dei limiti che vale la pena ricordare. E, magari, cercare di imitare.

«Ancora negli anni settanta [del secolo scorso, ndr], la Ruhr – scrive Fabrizio Bartaletti, docente di geografia all'Università di Genova, in un libro, *Le aree metropolitane in Italia e nel mondo*, pubblicato nel 2009 – era una cupa regione industriale, irta di ciminiere, nera di fumo, con mucchi di scorie di carbone, corsi d'acqua limacciosi, grandi città con scarsi servizi e una struttura economica basata sull'estrazione del carbone, la produzione di energia e l'industria pesante».

Ancora negli anni '70 del XX secolo la Ruhr aveva un'anima nera. In senso letterale: una patina di fuliggine che ne ricopriva le case, le campagne, i boschi. L'area aveva avuto in passato un ruolo di importanza strategica: con le sue miniere di carbone, le sue fabbriche di acciaio e la sua forte e qualificata classe operaia. Fu anche occupata dalla Francia (e dal Belgio) quando la Germania,

dopo la prima guerra mondiale, non fu più in grado di pagare i debiti di guerra. E l'occupazione, che è del 1923, ebbe un ruolo mica da poco nel creare le condizioni per lo scoppio di un secondo, grande conflitto planetario.

La Ruhr ha perso la sua anima nera (di fuliggine, ma anche di degrado ambientale e sociale) tra il 1960 e il 1995, quando in rapida progressione ha visto chiudere quasi tutte le sue miniere, le sue cokerie e le sue acciaierie. La vecchia anima si è portata dietro anche l'occupazione. A spasso si sono ritrovati il 14,9% degli adulti in età da lavoro a Duisburg e il 15,6% a Gelsenkirchen. Le sole aree industriali che sono state dismesse occupano 6.000 ettari di terreno: pari, per fare una comparazione, al 70% delle aree industriali che la Germania federale di Helmut Kohl ha ereditato dalla ex Ddr (la Germania dell'Est), dopo la caduta del Muro di Berlino e la riunificazione.

Ebbene negli ultimi venti anni la Ruhr è stata oggetto – anzi, soggetto – del più grande, ricco, creativo progetto di riconversione di tutta Europa e forse del mondo. Un'operazione inedita di ricostruzione dell'anima di un territorio.

Come ha fatto la Ruhr a dotarsi di una candida anima ecologica ed economica, dopo aver perso quella nera delle miniere e delle industrie pesanti? È molto semplice. È passata da un'economia fondata sul carbone a un'economia fondata sulla cultura. Riqualficando il tessuto urbano, migliorando i servizi, risanando i corsi d'acqua, sistemando a verde pubblico le aree abbandonate dall'industria, trasformando cumuli di nero carbone in verdi colline, realizzando centinaia di chilometri di piste ciclabili, strutture sportive (come l'Alpincenter di Bottrop, con una pista da sci indoor lunga 640 m), musei, teatri, spazi espositivi, centri commerciali, scuole, università. E tutto questo recuperando in pieno gli antichi tassi di occupazione.

Con la cultura – lungo l'asse ad alta conurbazione Duisburg, Essen, Dortmund – si mangia. Eccome!

Ma conviene raccontarla ancora più in dettaglio, questa storia.

Perché fino al 1918 – fino all'altro ieri – nella zona di cultura non solo ce n'era poca. Ma era addirittura bandita. Messa fuori legge. In senso letterale: la Ruhr non poteva, per legge, ospitare un'università. I minatori, gli operai e i loro figli non dovevano essere distratti dalla cultura, per evitare che con la cultura crescesse la consapevolezza della loro condizione (una volta si diceva, coscienza di classe) e aumentassero le richieste sindacali. Occorre attendere il 1965 e l'intervento diretto di Willy Brandt, il cancelliere socialdemocratico, perché la legge fosse cambiata e la Ruhr vedesse nascere il primo ateneo. A Bochum, per la precisione.

Dopo la crisi del carbone e dell'acciaio, consumatesi definitivamente all'inizio degli anni '90, i responsabili del *Land* si sono messi a tavolino e si sono posti la classica domanda: che fare? La risposta, come recita un documento del Dipartimento di Architettura e Urbanistica dell'Università di Bari, è stata:

1. Migliorare il clima sociale e l'offerta culturale, rilanciando l'attività di studio e di ricerca, con lo scopo specularmente opposto a quello della Prussia degli Hohenzollern: creare una nuova sensibilità – una nuova cultura, nel senso che Umberto Eco definisce antropologico – della qualità sociale e ambientale e delle potenzialità dell'area. In breve: in un'area più piccola della provincia di Roma sono sorte 15 (sì, 15) università.
2. Riqualficare l'ambiente fisico, con una serie di bonifiche delle aree inquinate, l'estensione delle aree alberate, la pulizia delle acque per migliorare la qualità della vita delle persone che vivono e lavorano nell'area; delle persone che sono attratte dall'area e

vengono per lavorare, creando nuove imprese, ma anche per risiederci: per la fauna e la flora che sono tornate, letteralmente, a respirare.

3. Cambiare la specializzazione produttiva della Ruhr, puntando su nuove imprese piccole e medie, ma tutte altamente qualificate, capaci di produrre hi-tech o di fare industria creativa.

A realizzare tutto questo sono state le istituzioni locali, che hanno agito in due modi: concentrando grandi investimenti pubblici (in termini di svariati miliardi di euro) in cultura, educazione, qualità ambientale, creazione di un nuovo senso di comunità; ma abbandonando ogni velleità centralista e lasciando che le idee di rinascita nascessero e si affermassero da sole. Dal basso.

Hanno, in pratica, creato un ambiente adatto all'innovazione.

E l'innovazione, in tempi brevi, è effettivamente arrivata.

Un esempio ci fornirà un'idea meno astratta di cosa intendiamo: quello dell'IBA Emscher-Park, un'area del bacino vasta 320 km². Un vasto sito industriale dismesso che andava riqualificato. Nel 1991 il governo regionale del Nordrhein-Westfalen ha creato una società, l'IBA Emscher-Park, con il compito di guidare l'operazione.

La società non aveva alcun potere decisionale. Né poteva dispensare quattrini. Poteva svolgere – e ha svolto – solo un'opera di consulenza. Raccogliendo progetti “dal basso” (350) e consigliandone la selezione. I 70 progetti che sono stati scelti sono stati poi integrati nel piano di sviluppo del *Land*.

I risultati di questa semplice operazione di stimolo e valutazione sono venuti subito. Già nell'estate del 1994 è stato aperto al pubblico il Duisburg-Nord Country Park, un'area multifunzionale in cui edifici industriali, culturali e boschi si inseguono in una teoria senza confini. Il vecchio gasholder, per esem-

pio, con una capacità di 20.000 m³, è stato riempito di acqua ed è diventato il più grande centro artificiale di attività sub d'Europa; il bunker, che una volta serviva per lo stoccaggio dei minerali, è stato trasformato in un giardino per l'alpinismo; l'altoforno dell'acciaieria nella torre panoramica da cui oggi si può ammirare tanta meraviglia.

Alla fine dell'operazione (anno 1999) e degli investimenti (2 miliardi di euro): l'Emscher-Park era stato trasformato da un territorio informe e inquinato in una rete di parchi collegati tra loro da canali navigabili (erano fogne a cielo aperto, sono stati ripopolati da pesci e dotati di un sistema di fitodepurazione) e da piste ciclabili; gli antichi corpi industriali sono stati in parte recuperati e valorizzati, creando al loro interno una serie di musei dinamici e di centri di attività culturali varie; sulla base di bandi nazionali e anche internazionali sono stati creati parchi commerciali e soprattutto parchi tecnologici, con nuove imprese ad alta intensità di conoscenza e/o di creatività; è stata completamente riqualificata l'edilizia residenziale.

Dopo il 1999 il coordinamento delle attività è stato affidato dal KVR (l'Associazione intercomunale della Ruhr). Scrive la rivista *Ecoturismo*: «L'opera urbanistica più interessante è quella del porto fluviale di Duisburg, ridisegnato da Norman Foster come borgo residenziale sull'acqua: nell'ansa del canale, diviso da una diga, è stata ricavata un'arena e il maggiore mulino è stato adibito a museo d'arte contemporanea. All'altro lato di Duisburg, l'ex ferriera Meiderich è ora il Landschaftspark con teatri, ristoranti, negozi, area espositiva, palestra di roccia sulla parete di un silos e piscina per immersioni in un gasometro».

Ma sviluppi analoghi si sono avuti in tutta la Ruhr. Se Duisburg è la città del grande parco, Dortmund, una volta città di minatori, si è proposta ed è stata scelta come capitale europea della

cultura del 2010. La vecchia cokeria ad alto tasso di inquinamento, dismessa nel 1992, è oggi un museo. Anzi, il nodo di un'intera rete di musei che comprende quelli della birra, dell'opera, della prosa, di Ostwall, di Adleturme, infine, il Dasa: il più grande museo del mondo dedicato alla sicurezza e all'antinfornistica.

Le due città, Duisburg e Dortmund, saranno presto collegate da un pista ciclabile, larga 5 metri e lunga 60 km, tutta in piano, senza incroci e ben illuminata anche di notte. Si tratta di uno solo dei tratti di una rete di piste ciclabili lunga complessivamente 7.700 chilometri che il *Land* del Nordreno-Westfalia, intende costruire investendo 1 miliardo e 400 milioni di euro.

Ma, come scrive ancora la rivista *Ecoturismo*: «L'intervento più singolare nella zona è quello del gasometro di Oberhausen, adibito a gigantesco centro espositivo con un osservatorio a 170 m di altezza. Nei dintorni sono stati realizzati il maggiore acquario tedesco, un luna park, un'arena, uno shopping centre e una *promenade* con ristoranti, bar e discoteche».

E non è finita. Perché c'è ancora Essen. L'autentico capolavoro della Ruhr è infatti la Zollverein di Essen: la maggiore miniera di carbone d'Europa, dichiarata dall'Unesco patrimonio dell'umanità, convertita in un centro multifunzionale. Nella fornace, l'architetto inglese Norman Foster ha allestito il Red Dot Design Museum. In altri edifici è stata creata un'intera costellazione di centri congressi, fiere, teatri, film studio e ristoranti. Nel corpo centrale della miniera, il percorso della lavorazione del carbone è stato affiancato da spazi espositivi.

In breve, la Ruhr oltre che (anzi, proprio perché) centro di nuova industria, tecnologica e culturale, è diventata una vera e propria attrazione turistica. Ogni anno otto milioni di turisti (il doppio, per intenderci, di quelli che visitano gli scavi di Pompei) vanno a vedere con i propri occhi la nuova anima (candida e colta) della Ruhr. Portando quattrini a chi, con la conoscenza e la qualità ambientale, fa quattrini. A chi ha saputo trasformare dei limiti (e che limiti!) in sviluppo.

