

ATTI DELLA XXV CONFERENZA NAZIONALE SIU - SOCIETÀ ITALIANA DEGLI URBANISTI  
TRANSIZIONI, GIUSTIZIA SPAZIALE E PROGETTO DI TERRITORIO  
CAGLIARI, 15-16 GIUGNO 2023

03

# Patrimonio materiale e immateriale, strategie per la conservazione e strumenti per la comunicazione

A CURA DI MARIA VALERIA MININNI E CORRADO ZOPPI



Società Italiana  
degli Urbanisti



PLANUM PUBLISHER | [www.planum.net](http://www.planum.net)

Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti  
ISBN 978-88-99237-57-8

I contenuti di questa pubblicazione sono rilasciati  
con licenza Creative Commons, Attribuzione -  
Non commerciale - Condividi allo stesso modo 4.0  
Internazionale (CC BY-NC-SA 4.0)



Volume pubblicato digitalmente nel mese di maggio 2024  
Pubblicazione disponibile su [www.planum.net](http://www.planum.net) |  
Planum Publisher | Roma-Milano

# 03

## **Patrimonio materiale e immateriale, strategie per la conservazione e strumenti per la comunicazione**

A CURA DI MARIA VALERIA MININNI E CORRADO ZOPPI

ATTI DELLA XXV CONFERENZA NAZIONALE SIU  
SOCIETÀ ITALIANA DEGLI URBANISTI  
TRANSIZIONI, GIUSTIZIA SPAZIALE E PROGETTO DI TERRITORIO  
CAGLIARI, 15-16 GIUGNO 2023

IN COLLABORAZIONE CON

Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale e Architettura - DICAAR  
Università degli Studi di Cagliari

COMITATO SCIENTIFICO

Angela Barbanente (Presidente SIU - Politecnico di Bari),  
Massimo Bricocoli (Politecnico di Milano), Grazia Brunetta (Politecnico di  
Torino), Anna Maria Colavitti (Università degli Studi di Cagliari),  
Giuseppe De Luca (Università degli Studi di Firenze), Enrico Formato  
(Università degli Studi Federico II Napoli), Roberto Gerundo (Università degli  
Studi di Salerno), Maria Valeria Mininni (Università degli Studi della Basilicata),  
Marco Ranzato (Università degli Studi Roma Tre), Carla Tedesco (Università  
luav di Venezia), Maurizio Tira (Università degli Studi di Brescia),  
Michele Zazzi (Università degli Studi di Parma).

COMITATO SCIENTIFICO LOCALE E ORGANIZZATORE

Ginevra Balletto, Michele Campagna, Anna Maria Colavitti, Giulia Desogus,  
Alessio Floris, Chiara Garau, Federica Isola, Mara Ladu, Sabrina Lai, Federica  
Leone, Giampiero Lombardini, Martina Marras, Paola Pittaluga, Rossana  
Pittau, Sergio Serra, Martina Sinatra, Corrado Zoppi.

SEGRETERIA ORGANIZZATIVA

Società esterna Betools srl  
siu2023@betools.it

SEGRETERIA SIU

Giulia Amadasi - DASTU Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

PUBBLICAZIONE ATTI

Redazione Planum Publisher  
Cecilia Maria Saibene, Teresa di Muccio

Il volume presenta i contenuti della Sessione 03:

“Patrimonio materiale e immateriale, strategie per la conservazione  
e strumenti per la comunicazione”

Chair: Maria Valeria Mininni

Co-Chair: Corrado Zoppi

Discussant: Barbara Badiani, Lidia Decandia, Adriana Galderisi,

Rosa Anna La Rocca, Giampiero Lombardini, Ida Presta

Ogni paper può essere citato come parte di:

Mininni M. V., Zoppi C. (a cura di, 2024), *Patrimonio materiale e immateriale,  
strategie per la conservazione e strumenti per la comunicazione, Atti della  
XXV Conferenza Nazionale SIU “Transizioni, giustizia spaziale e progetto di  
territorio”, Cagliari, 15-16 giugno 2023*, vol. 03, Planum Publisher e Società  
Italiana degli Urbanisti, Roma-Milano.

---

8 MARIAVALERIA MININNI, CORRADO ZOPPI

## **Patrimonio materiale e immateriale, strategie per la conservazione e strumenti per la comunicazione**

### **Gestione sostenibile di infrastrutture e servizi per lo sviluppo locale**

15 LIBERA AMENTA, ANNA ATTADEMO, ROSARIA IODICE

Wastescape & Heritage: un complesso sistema di relazioni

23 DIANA CATALINA BARRERA AGUDELO

Ch'ixi. Subalternità e pratiche di divergenza nel territorio rurale andino

29 CAMILLA CANGIOTTI

Razionalità dei processi di transizione. I margini della laguna di Venezia nella cornice del Green Deal dell'Unione Europea

36 CAMILLA CANGIOTTI, SAMUEL FATTORELLI, MATTIA TETTONI

Infrastrutture dismesse e capitale territoriale. Prospettive di valorizzazione e riattivazione, il caso del treno delle Dolomiti

43 ANTONIO ALBERTO CLEMENTE

Biennale di Venezia 2023: il laboratorio del futuro tra architettura e letteratura

48 ANITA DE FRANCO

Progettare la possibilità. Primi appunti per un programma di ricerca

55 CATHERINE DEZIO, MICHELANGELO SAVINO

Geografie del Riconoscimento. Tra fragilità e valore in Veneto

65 ALESSANDRO GIACOMEL, DIANA GIUDICI

La pianificazione ciclabile come occasione di valorizzazione di paesaggi e patrimoni. Il caso del Piano regionale della mobilità ciclistica del Veneto

72 MICHELE MONTEMURRO, ILARIA GESUALDI, ROBERTA TENERELLI

Il paesaggio di lago: identità e caratteri del luogo lacustre

78 MICHELE MONTEMURRO, LUCIA STRAZIOTA

Il progetto *Green Waters Adventure* come occasione di valorizzazione e sviluppo territoriale

---

---

83 CHRISTIAN NOVAK

In bilico fra cultura e infrastruttura: la ciclovia della cultura Bergamo Brescia

90 ANNUNZIATA PALERMO, LUCIA CHIEFFALLO, SARA VIRGILIO

La “transazione turistica” come strumento di promozione del patrimonio culturale locale. Una revisione sistematica della letteratura internazionale

97 MIRIAM ROMANO

Nuove narrazioni dei territori. Mappe del patrimonio culturale - materiale e immateriale - per visualizzare scenari di sviluppo sostenibile

104 PIERO ZIZZANIA, SABRINA SACCO, LUIGIA CARROZZA, ILARIA PARLATO

La narrazione territoriale nei processi deliberativi di valorizzazione del patrimonio materiale e immateriale: enti del Terzo Settore a confronto

### Politiche urbane tra spazi e comunità

113 ELISA AVELLINI, MARIALUCIA CAMARDELLI, IDA G. PRESTA

Percorsi percepiti come metodologia per lo studio dello spazio urbano. Applicazioni sul caso di Matera

120 PIERO CASACCHIA

Accessibilità e prossimità dei centri storici minori: progetti per il recupero, riuso e valorizzazione del patrimonio materiale e immateriale del centro storico di Sermoneta

126 SILVIA CRIVELLO, LUCA DAVICO

Il ruolo dell'arte pubblica contemporanea nella riqualificazione degli spazi urbani: il caso di 'Arte per strada Torino'

132 DIKSHA DODY

Le Case Medievali di San Matteo: un processo di rigenerazione del tessuto socioeconomico del centro storico di Palermo

140 GIULIA LUCIANI

BEST PAPER

Patrimonio e sostenibilità nelle trasformazioni dei waterfront globali: il caso del Royal Seaport a Stoccolma

146 MARILÙ VACCARO

Tra patrimonio da preservare e tracce urbane da rivelare. Riflessioni sulla *rénovation urbaine* dei grands ensembles in Seine-Saint-Denis

---

---

## Valorizzazione paesaggistica dei patrimoni naturali e culturali

- 153** MARIA ALDERA, ANDREA GRITTI, ANTONIO E. A. LONGO, MARCO VOLTINI  
Paesaggi e tipi geografici. Verso un atlante operativo per l'Italia di Mezzo
- 169** NATALINA CARRÀ  
L'anima dei luoghi e il patrimonio territoriale nei processi di innovazione sociale e culturale I modelli reticolari per la riattribuzione di valore dei centri minori
- 175** CHIARA CORAZZIERE, VINCENZO GIOFFRÈ  
Dall'a-territorialità all'immaterialità: la progettazione integrata per il patrimonio culturale e il paesaggio del Mezzogiorno
- 180** LIDIA DECANDIA  
L'Atlante delle Trasformazioni Alta Gallura: un sito per dare espressione all'immagine latente della città-natura
- 185** GIUSY PAPPALARDO  
Patrimonio e paesaggi tra memorie e prospettive. Riflessioni su pratiche e politiche pubbliche nel Sud d'Europa
- 192** SUSANNA PISCIELLA  
Transizione infrastrutturale del paesaggio italiano nell'era del cambiamento climatico e energetico, per il consolidamento del patrimonio architettonico nazionale. Nuove mitografie
- 198** DESIREE SALADINO  
Luoghi, persone, storie. Le potenzialità delle mappe di comunità
-

# Patrimonio e sostenibilità nelle trasformazioni dei waterfront globali: il caso del Royal Seaport a Stoccolma

Giulia Luciani

Sapienza Università di Roma  
DICEA - Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile e Ambientale  
*giu.luciani@uniroma1.it*

## Abstract

Nei progetti urbani per le aree di *waterfront*, l'interazione tra sostenibilità e patrimonio intreccia conservazione e innovazione, valorizzazione e risignificazione. Mentre la dimensione culturale e ricreativa è stata riconosciuta fin dall'inizio come strategica per la riqualificazione e rivitalizzazione dei *waterfront*, l'aspetto della sostenibilità è emerso più recentemente, ma risulta ormai un motivo dominante. Entrambi, tuttavia, possono rivelarsi un mezzo per costruire un'immagine urbana mirata ad attirare investimenti internazionali. L'orientamento verso i mercati globali interviene, infatti, nella selezione dei valori e degli oggetti da conservare e porre al centro delle strategie urbane, mentre l'uso di concetti de-politicizzati come quello di sostenibilità può celare contraddizioni interne ai processi di trasformazione della città e di patrimonializzazione dei materiali del passato.

L'analisi di un caso di trasformazione del *waterfront* di Stoccolma esemplifica questi processi e permette di approfondirne alcuni aspetti critici. Il nuovo quartiere situato nell'area del porto, su siti industriali parzialmente dismessi e nel nodo tra i principali cunei verdi della città, è il progetto di punta della strategia di sviluppo urbano sostenibile della capitale svedese. La sua osservazione diretta e indiretta ha permesso di valutare da un lato l'approccio strategico e progettuale che emerge nei documenti programmatici, dall'altro gli esiti delle prime fasi di realizzazione.

**Parole chiave:** waterfronts & harbors, heritage, sustainability

## Introduzione

La riqualificazione delle aree di waterfront costituisce oggi un modello ben consolidato di riqualificazione e rigenerazione urbana, il più delle volte innescata dalla dismissione di aree portuali o industriali. I nuovi progetti, siano essi nuovi hub imprenditoriali, quartieri multifunzionali o interventi dedicati ad attività ricreative, beneficiano dell'attrazione esercitata dall'acqua e della specifica atmosfera inventiva e internazionale creata dal patrimonio industriale.

Se la dimensione culturale, creativa e ricreativa, è stata strategicamente protagonista della rivitalizzazione di questi spazi urbani fin dalle prime esperienze statunitensi, l'aspetto della sostenibilità è emerso più recentemente, ma risulta ormai un motivo altrettanto dominante nell'elaborazione e promozione dei progetti urbani. Entrambi, tuttavia, possono rivelarsi un mezzo per costruire un'immagine urbana mirata ad attirare investimenti internazionali.

In effetti, il ridisegno dei waterfront risponde in molti casi al desiderio di creare un'immagine attrattiva della città, sia per il turismo che per i mercati e le attività commerciali globali. In quanto volto contemporaneo della città globale, il waterfront si configura come il luogo reale o simbolico della competizione internazionale, della creatività e dell'innovazione (Carta, 2008). L'orientamento verso i mercati globali interviene nella selezione dei valori e degli oggetti da conservare e porre al centro delle strategie urbane, mentre l'uso di concetti de-politicizzati come quello di sostenibilità può celare contraddizioni interne ai processi di trasformazione della città e di patrimonializzazione dei materiali del passato.

## Le trasformazioni urbane di Stoccolma e il caso del Royal Seaport

Il caso di Stoccolma si inserisce a pieno titolo nella più ampia casistica della riqualificazione di aree di waterfront postindustriali, dove la trasformazione si orienta verso la dimensione globale dei flussi materiali ma soprattutto immateriali. Nel caso specifico, la terziarizzazione dell'economia svedese ha fatto leva sul settore dell'*Information and Communications Technology*. Lo sviluppo tra gli anni Settanta e Ottanta del distretto urbano di Kista ad opera di investitori privati del settore è stato interpretato come il sintomo spaziale del doppio cambio di paradigma, da un lato a livello regionale verso un modello economico basato sull'erogazione di servizi e un carattere urbano decisamente cosmopolita, dall'altro a livello internazionale verso una globalizzazione dell'informazione, dell'economia e della società (Corsi, 2017). Nelle esperienze di

riqualificazione più recenti – si veda il caso celebre di Hammarby Sjöstad – la dimensione tecnologica avanzata rimane centrale, veicolata ora all'interno di un discorso incentrato sulla sostenibilità ambientale. A partire, infatti, dal primo conferenza delle Nazioni Unite sui temi ambientali, tenutasi proprio a Stoccolma nel 1972, nel tempo il tema della sostenibilità ha guadagnato spazio crescente, divenendo il principale focus dei nuovi progetti urbani, specie con l'affievolirsi, a seguito della crisi finanziaria degli anni Novanta, del discorso sul *welfare*.

È proprio negli anni Novanta che si inizia a discutere della riqualificazione dell'area conosciuta a livello internazionale come Royal Seaport, e in Svezia come Norra Djurgårdsstaden. Si tratta di un'area molto estesa (236 ha) che comprende parti anche piuttosto diverse tra loro, caratterizzate da usi industriali e portuali in parte dismessi o in fase di dismissione, in parte attivi (Fig. 1). Il potenziale dell'area nell'ottica dello sviluppo di un nuovo distretto risiede, secondo i documenti programmatici, da un lato nella posizione strategica a breve distanza dal centro, a diretto contatto, anzi virtualmente circondata dal grande Royal National City Park – vertice urbano di uno dei dieci cunei verdi – e affacciata per tutta la sua estensione sul mar Baltico all'interno dell'arcipelago, dall'altro nella presenza di un patrimonio industriale che si presta a «nuovi stimolanti usi» (City of Stockholm, 2022).



Figura 1 | Le diverse aree individuate dal piano evidenziano, tra le preesistenze, il Royal National City Park, che sembra quasi avvolgere l'area di progetto, lo stretto di Lilla Värtan che separa l'area dall'isola di Lidingö, e i due quartieri di Gärdet e Hjorthagen in posizione sopraelevata. L'area a nord delle officine del gas (Gasverket) è l'unica già realizzata.

Fonte: City of Stockholm, 2022.

L'area apparteneva alle tenute reali che formano oggi il parco: trasformata alla fine dell'Ottocento per ospitare le industrie e il porto, diviene il primo sobborgo industriale di Stoccolma. Le officine del gas Värtagasverket, un complesso di edifici in mattoni progettati da Ferdinand Boberg e realizzati nel 1893, erano in piccola parte ancora attive al momento della loro dismissione nel 2011. Adiacente al complesso industriale, per ospitare il crescente numero di lavoratori impiegati nell'area, sorge il quartiere operaio di Hjorthagen, che con il suo sviluppo e accrescimento lungo tutta la prima metà del secolo e fino agli anni Sessanta, testimonia l'evoluzione storica dell'edilizia e dei quartieri residenziali. Tra le diverse realizzazioni, di particolare valore risulta il complesso ispirato a principi funzionalisti noto come Abessinien, progetto di Hakon Ahlberg degli anni Trenta. Sia Abessinien che le officine del gas sono classificati come beni di interesse nazionale di valore storico-culturale (City of Stockholm, 2018).

A sud di Hjorthagen si sviluppa il porto vero e proprio, sulle aree di Värtahamnen e Frihamnen (Fig. 1). Si tratta del più grande porto di Stoccolma, con una capacità di 4 milioni di passeggeri e 1,7 milioni di tonnellate di merci all'anno (Pontvik, 2013). Le attività portuali attuali, così come la centrale elettrica, non saranno

dismesse ma rimarranno in funzione e saranno quindi integrate con il nuovo quartiere. Una volta completato nel 2030, il nuovo Royal Sea Port dovrebbe ospitare almeno 12.000 nuove unità abitative, 35.000 posti di lavoro e 600.000 mq di attività commerciali (City of Stockholm, 2022). La prima fase di costruzione si è conclusa nel 2015 con la realizzazione di una parte del progetto lungo la stretta insenatura a nord dell'area, affacciata verso il parco (Fig. 2).



Figura 2 | | Dalla foto aerea, che pone in risalto il nuovo quartiere e le officine del gas funzionalizzate, si apprezza la relazione dell'intera area del Royal Seaport con il doppio abbraccio delle infrastrutture verde e blu: da un lato il parco, che la circonda e penetra all'interno dei quartieri verdi preesistenti, e dall'altro il mare, che la avvolge sull'altro lato e si inserisce con una stretta insenatura a mediare tra il nuovo quartiere e la parte più estesa del parco, in primo piano.

Fonte: Stockholms stad – <https://vaxer.stockholm/omraden/norra-djurgardsstaden/in-english/>

### Sostenibilità e patrimonio locale nel progetto del Royal Seaport

Il progetto del Royal Seaport si pone chiaramente come modello a livello internazionale di sostenibilità urbana. Per raggiungere l'obiettivo punta sulla promozione di una mobilità lenta o pubblica, l'efficientamento energetico degli edifici, l'attenzione al ciclo dei rifiuti e al ciclo dell'acqua, l'uso di *nature-based solutions*. Dopo il grande riconoscimento ottenuto da Hammarby Sjöstad, Stoccolma si è posta come obiettivo quello di riproporre ed aggiornare il modello precedente, in linea con la centralità che attribuisce all'innovazione tecnologica (Hult, 2015). La caratterizzazione del progetto fortemente incentrata sul profilo della sostenibilità mira anche a consolidare la posizione della Svezia e soprattutto di Stoccolma come leader sulla scena internazionale. Secondo la visione espressa nelle fasi iniziali di realizzazione dall'allora vicesindaco, il Royal Seaport avrebbe promosso «la commercializzazione della tecnologia ambientale svedese e contribuito allo sviluppo di nuove tecnologie da utilizzare in tutte le costruzioni residenziali di Stoccolma, della Svezia e del resto del mondo» (traduzione dell'autrice da Hallin et al., 2021).

Il progetto sembra riscuotere il successo auspicato, ed ha in effetti già ottenuto diversi riconoscimenti<sup>1</sup>. Nelle motivazioni dei premi ottenuti, emerge il fatto che il progetto dimostri come preservare i valori esistenti possa tradursi in soluzioni di qualità, durature e sostenibili (Stockholms Stad, n.d.).

Sostenibilità e conservazione del patrimonio sono quindi poste esplicitamente in relazione nei documenti di progetto. Valori culturali e strutture esistenti sono considerati strategici per raggiungere obiettivi di sostenibilità e partecipazione. Oltre a sottolineare come il riuso delle strutture esistenti rientri in una logica di circolarità, si considera il patrimonio culturale come una risorsa chiave per costruire e rafforzare identità, narrazione, senso del luogo.

<sup>1</sup> Nel 2015 vince il "C40 Cities Awards" come miglior progetto di sviluppo urbano sostenibile, nel 2019 il Premio Svedese di Architettura del Paesaggio per il trattamento del verde, nel 2021 il premio "Stockholm Master Builder's redevelopment" per un edificio delle officine del gas (sito web Stockholms Stad).

Se da un lato, quindi, il progetto costruisce la propria identità sulla dimensione dell'innovazione tecnologica sostenibile, dall'altro sottolinea la ricerca di un dialogo e una valorizzazione per contrasto del nuovo e dell'antico (Boström, 2016). Il documento programmatico “Sustainable Urban Development Programme” identifica sei caratteri legati alle preesistenze dell'area da riconoscere e potenziare per mantenere l'identità locale: le officine del gas, il quartiere preesistente di Hjorthagen, le industrie e le infrastrutture, la relazione con il porto, gli “spazi d'acqua” e il waterfront, ed infine il Royal National City Park. Alle officine del gas, che ospitano il nucleo degli spazi e delle funzioni pubbliche dell'area di Hjorthagen, è attribuito il compito di connettere la parte nuova del quartiere con quella preesistente, e di ispirare il progetto con il loro carattere industriale, ad esempio nella scelta dei materiali. Per quanto riguarda il porto, è enfatizzata la dimensione dei flussi, mentre rispetto agli spazi d'acqua l'obiettivo è valorizzarne le qualità visuali ed ecologiche e le opportunità ricreative, facendone l'elemento qualificante dello spazio pubblico.

Il parco ha un ruolo preponderante nel definire il paesaggio urbano, in quanto dovrebbe pervadere il quartiere e lo spazio pubblico, e condizionare la progettazione degli edifici in modo che altezze, colori e forme non interferiscano con l'esperienza del parco ma anzi ne costituiscano una nuova quinta urbana (Fig. 3) (City of Stockholm, 2022). La posizione nodale dell'area rispetto al cuneo verde fa sì che il progetto assuma come ruolo anche e soprattutto quello di rafforzare di una connessione debole all'interno dell'infrastruttura verde, tenendo presente che la realizzazione di un nuovo quartiere comporta il rischio di un'ulteriore frammentazione del verde. Il potenziamento del collegamento avviene all'interno dell'area edificata stessa, in cui gli spazi verdi tra gli edifici, collegandosi al parco, ne integrano gli usi e ne migliorano l'accessibilità. Gli edifici stessi, nelle intenzioni progettuali, dovrebbero rafforzare il ruolo urbano del parco, visto nella sua dimensione storica, co-evoluta insieme alla città.



*Figura 3* | Altezze contenute, materiali e colori che richiamano il verde, gli alberi e la lucentezza dell'acqua, sono le caratteristiche volute dal piano per gli edifici che si affacciano direttamente sul Royal National City Park, per il quale devono costituire una nuova quinta urbana. La strada lungo l'insenatura si dispone su due livelli a crescente grado di naturalità man mano che ci si avvicina all'acqua e al parco, enfatizzando in ogni caso la fruibilità pedonale rispetto a quella carrabile.

Fonte: foto dell'autrice, 2022.

Tanto il patrimonio naturale che quello materiale sono considerati non come dati statici ma come elementi che evolvono in stretta connessione con il nuovo quartiere: la strategia proposta vede infatti nello sviluppo del contemporaneo in dialogo con il preesistente un valore aggiunto per l'identità locale. Ne emerge una visione integrata tra conservazione delle preesistenze, valorizzazione, e progetto dei nuovi inserimenti, da gestire in modo unitario e dinamico. L'approccio strategico alla pianificazione supporta l'integrazione dei due campi disciplinari, aprendo nuove possibilità per il patrimonio a partire dalla possibilità di un riuso creativo. Questo tipo di operazione si pone in modo tutt'altro che neutrale nei confronti dei significati storico-culturali veicolati dalle preesistenze, in quanto fa sì che il patrimonio esistente si faccia portatore di valori e significati nuovi, compatibili con la sua storia ma più vicini alla contemporaneità. Il progetto attua, cioè, una selezione dei significati da valorizzare e li reinterpreta in modo funzionale alla visione di futuro che vuole promuovere.

Certamente un simile approccio offre la possibilità di pensare un ruolo attivo per il patrimonio, tentando di superare la logica della conservazione statica e vincolistica. D'altro canto, il rischio che si corre è da un lato l'omogeneizzazione, se la scelta dei valori non nasce dalle singolarità del luogo e del bene, dall'altro la svalutazione della cultura e del patrimonio in sé, se li si conserva e valorizza solo in virtù della loro utilità per altri scopi.

A dimostrazione della concretezza del rischio, il confronto tra il trattamento delle officine del gas e del complesso residenziale operaio di Hjorthagen, entrambi contenenti beni di interesse nazionale di valore storico-culturale, mette in luce alcune ambiguità in questo processo di selezione e reinterpretazione. Mentre il complesso delle officine del gas è diventato il cuore e il principale simbolo identitario del quartiere nuovo, il quartiere preesistente, al di là dell'espressione di una vaga volontà di riconnessione, ha ricevuto sempre meno attenzione e visibilità. Emblematica la decisione di trasferire un'attrezzatura chiave come la biblioteca di quartiere preesistente nell'area di nuova edificazione, che tradisce l'intento di spostare il baricentro del quartiere piuttosto che integrare il nuovo con l'esistente. Il patrimonio di valori che costituiscono l'identità di Hjorthagen come quartiere operaio è stato gradualmente marginalizzato, con l'evidente tendenza a privilegiare quel tipo di patrimonio che, in virtù della sua storia legata allo sviluppo tecnologico, può essere funzionale alla visione che gli investitori intendono promuovere: un quartiere della sostenibilità elitaria – visto che gli alloggi realizzati qui saranno tra i più costosi dell'intera città, mentre le famiglie delle classi lavoratrici gradualmente abbandonano il quartiere. Valorizzare il patrimonio di edilizia residenziale sociale sarebbe stato, al contrario, coerente con una visione che rispondesse alla grande emergenza sociale della città, che riguarda appunto l'accessibilità della casa. È stato osservato che il quartiere preesistente può essere stato visto come un «ostacolo all'inquadramento strategico del progetto come modello di pianificazione urbana sostenibile, perché Hjorthagen aggiunge quella località e quel patrimonio storico che rendono più difficile ritrarre l'area come un modello universale» (Hasselberg, 2022). Si potrebbe osservare anche che la scelta di valorizzare il complesso delle officine del gas come oggetto a sé stante abbia contribuito a farne un *landmark* finalizzato alla commercializzazione del nuovo quartiere, mentre al contrario considerarlo nell'integrazione con il quartiere operaio, il porto e il parco – cioè in un'ottica di paesaggio – avrebbe forse potuto condurre ad un approccio più attento al luogo e alle diverse sfaccettature della sua storia.

### Un processo di patrimonializzazione post-politico

Se visto come «una pratica orientata al futuro» (Hein, 2021), il patrimonio materiale e immateriale urbano può avere un ruolo importante nella riformulazione dei modelli dell'abitare, ma rimane un tema sensibile e controverso. Il processo di patrimonializzazione, attraverso il quale la società decide cosa sia meritevole di conservazione e perché, va inteso come un atto di selezione di natura intrinsecamente politica. Quale patrimonio viene conservato e valorizzato, chi partecipa al processo, come viene interpretata la storia del luogo, sono decisioni prodotte da una negoziazione, in cui interagiscono diversi gruppi sociali che possono riconoscersi in valori differenti. Questo è particolarmente vero per i waterfront portuali e industriali, luoghi segnati da storie di disuguaglianze e conflitti di classe, nei quali spesso il processo di patrimonializzazione marginalizza le letture della storia e dei significati del luogo che meno si conformano alla visione delle classi dominanti. La tendenza attuale privilegia strutture materiali e aspetti tecnologici riconducibili all'idea di innovazione, rispetto ad aspetti legati a rapporti sociali, lavoro e conflitto di classe, che invece permetterebbero di dare un'interpretazione più complessa e sfumata dei significati del luogo e del suo patrimonio materiale altrimenti decontestualizzato. Si tratta di un approccio che è stato definito «sanificazione del patrimonio», in cui le narrazioni sono semplificate per attrarre un pubblico più vasto, rimuovendo gli elementi controversi (Tideman, 2021).

Analogamente, anche il concetto di sostenibilità può servire lo stesso scopo, perché il più delle volte è declinato come un concetto post-politico, in grado di nascondere gli elementi controversi dietro una vaghezza utile a promuovere lo specifico modello desiderato senza suscitare opposizioni. Nella linea seguita dal Royal Seaport, il discorso sulla sostenibilità invisibilizza il conflitto, seleziona il patrimonio e lo interpreta nel modo più funzionale alla visione degli investitori. Ma di quale sostenibilità si sta parlando? Non è difficile leggere nel progetto un'idea di sostenibilità che sul piano politico si pone in perfetta sintonia con la linea ecomodernista svedese<sup>2</sup>, mentre nei risultati ottiene come effetto la produzione quasi seriale di quartieri eco-gentrificati. Buona parte della critica alla via svedese per la sostenibilità urbana sottolinea il fatto che quartieri come Hammarby e il Royal Seaport finiscono per rappresentare modelli di sviluppo in cui nel nome della sostenibilità si allontanano le classi sociali con redditi inferiori, rafforzando anziché sanare le dinamiche di esclusione e di ingiustizia ambientale (Hult, 2015).

<sup>2</sup> Le politiche svedesi sono caratterizzate, come si può intuire dalla breve ricostruzione fatta in questo testo, dal fondersi di istanze ambientaliste e innovazione tecnologica in un quadro di riferimento che può essere definito ecomodernista. L'ecomodernismo, o modernizzazione ecologica, risolve (o sopprime) il conflitto tra valori ambientali e crescita economica sostenendo uno scenario in cui i passi in avanti sul piano ambientale sono economicamente fattibili, grazie al ruolo trainante dei soggetti imprenditoriali e delle dinamiche di mercato, e politicamente fattibili, grazie alle nuove alleanze costruite dagli attori politici (Fisher, Freudenburg, 2001).

Ecomodernismo e sanificazione patrimoniale, secondo quanto emerso dal caso esaminato, operano in modo analogo con una rimozione degli elementi conflittuali, costruendo una narrazione semplificata sia del passato che delle possibili traiettorie di sviluppo dei luoghi oggetto di trasformazione. Al contrario, il riconoscimento di diverse possibili letture del passato, anche discordanti, tramite processi non imposti dall'esterno ma attuati partendo dal basso, potrebbe liberare il potenziale dei patrimoni per una trasformazione più inclusiva e in fondo più sostenibile di queste aree portuali dismesse restituite alla collettività (Tiderman, 2021). D'altra parte la stessa Françoise Choay, a valle della sua analisi «schematica e deliberatamente catastrofista» delle de-privazioni (ovvero delle perdite collettive) causate dall'incapacità di produrre e riprodurre patrimoni vivi, auspica sì una riconversione ad usi contemporanei contro la sterile museificazione del patrimonio materiale, ma sottolinea allo stesso tempo la necessità del «fare insieme della partecipazione locale, diventato oggi uno dei modi migliori di reimparare a specificare l'universale nella differenza» (Choay, 2008:118).

### Riferimenti bibliografici

- Boström J. (2016), *Cultural Heritage in Planning - Urban Transition in Hjorthagen* (tesi di laurea), relatrice Caroline Dahl, Alnarp, SLU Swedish University of Agricultural Sciences.
- Carta M. (2008), "I waterfront da criticità ad alimentatore di qualità urbana. Strategie generali di ricerca", in AA.VV. (a cura di), *Waterfront urbani di Catania, Messina, Palermo, Siracusa e Trapani. Modelli di studio a scala locale della Carta del Rischio del patrimonio culturale ed ambientale della Regione Siciliana*, Centro Regionale per la Progettazione e il Restauro, Palermo, pp. 109-113.
- Choay F. (2008), *Del destino della città*, Alinea, Firenze.
- City of Stockholm (2018), *Översiktsplan. Riksintressen enligt miljöbalken*, retrieved from: [https://vaxer.stockholm/globalassets/tema/oversiktpplan-ny\\_light/riksintressen\\_enligt\\_miljobalken\\_2018-02-19.pdf](https://vaxer.stockholm/globalassets/tema/oversiktpplan-ny_light/riksintressen_enligt_miljobalken_2018-02-19.pdf) (accessed 29 November 2022).
- City of Stockholm – City Development Committee (2022), *Sustainable Urban Development Programme. Stockholm Royal Seaport is leading the way to a sustainable future*, retrieved from: <https://vaxer.stockholm/globalassets/omraden/-stadsutvecklingsomraden/ostermalm-norradjurgardsstaden/royal-seaport/a-sustainable-urban-district/sustainable-urban-development-programme.pdf> (accessed 29 November 2022).
- Corsi A. (2017), *Nuovi distretti residenziali peri-urbani in Svezia. Traslazione adattiva e verifica di modelli, tendenze e linguaggi internazionali* (tesi di dottorato), tutor Luciano De Licio, Sapienza Università di Roma.
- Fisher D. R., Freudenburg W. R., 2001, "Ecological modernization and its critics: assessing the past and looking toward the future", in *Society and Natural Resources*, n. 14, pp. 701–709
- Hallin A., Karrbom-Gustavsson T., Dobers P. (2021), "Transition towards and of sustainability - Understanding sustainability as performative", in *Business Strategy and the Environment* 2021, 30:1948–1957.
- Hasselberg V. (2022), *The ideological packaging process of Stockholm Royal Sea Port. A critical discourse analysis of Stockholm's uncritical approach to sustainable urban planning* (tesi di laurea), relatore Henrik Ernstson, Stoccolma, KTH Royal Institute of Technology.
- Hein C., Luning S., van de Laar P. (2021), "Port City Cultures, Values, and Maritime Mindsets: Defining What Makes Port Cities Special", in *European Journal of Creative Practices in Cities and Landscapes*, vol. 4 n. 1, pp. 7-20.
- Hult A. (2015) "The circulation of Swedish urban sustainability practices: To China and back", in *Environment and Planning*, vol. 47, no. 3, pp. 537-553.
- Pontvik A. (2013), "The Royal Seaport project in Stockholm", in *PORTUS: the online magazine of RETE*, n.25, June 2013, Year XIII, Venice, RETE Publisher.
- Tiderman S. (2021), "Hull's Maritime Industrial Heritage: Sites of Debated Value and Conflicting 21st-Century Port-City Mindsets. Case Analysis and Suggested Learnings", in *European Journal of Creative Practices in Cities and Landscapes*, vol. 4 n. 1, pp. 155-182.

### Sitografia

Stockholms Stad - Stockholm Royal Seaport – Sustainability Report  
<https://www.norradjurgardsstaden2030.se/en> (accessed 29 November 2022)