



CIVICARCH – Laboratorio di Architettura Tecnica

DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA - UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI FERRARA

Via Saragat 1, 44121 FE – Tel. 0532 974915 – Fax 0532 974870 – civicarch@unife.it – www.avoe.org

Lunedì 18 ottobre 2010

Lugo

Sala Gianpaolo Ravaglia

Confesercenti, piazza XIII Giugno 15

ore 20,30

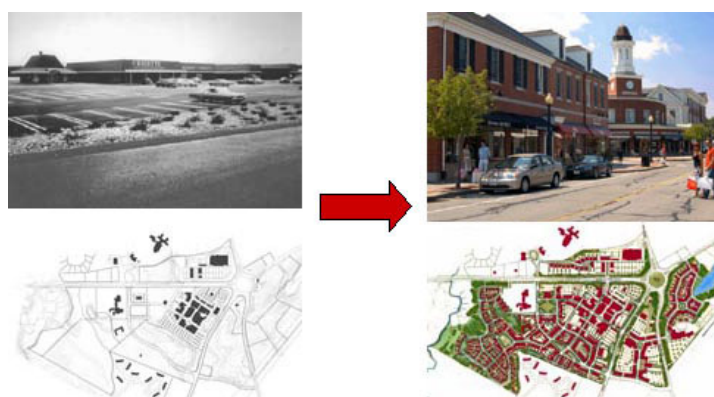
IL RUOLO DEL COMMERCIO NELLA PIANIFICAZIONE URBANA CITTÀ INTEGRATA ANZICHÉ IPERMERCATI PERIFERICI

a cura di Alessandro Bucci

“ Malls: Death of an American icon ” (2003, CNN/Money)



**IPERMERCATI E MEGA-CENTRICOMMERCIALI:
UN'ICONA DEL PASSATO**



**TRASFORMARE IPERMERCATI IN VERI CENTRI DI QUARTIERE:
COME FARE**



CIVICARCH – Laboratorio di Architettura Tecnica

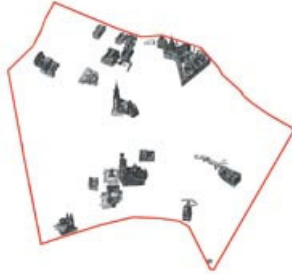
DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA - UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI FERRARA

Via Saragat 1, 44121 FE – Tel. 0532 974915 – Fax 0532 974870 – civicarch@unife.it – www.avoe.org

LO SCHEMA DEL QUARTIERE URBANO INTEGRATO EUROPEO TRADIZIONALE:



Il Quartiere Urbano Integrato



Gli Edifici Pubblici



Corsi Commerciali



Gli Isolati Urbani Privati



Negozi Botteghe Corsi Commerciali Piazze Commerciali Mercati Supermercati Grandi Magazzini Gallerie

IL COMMERCIO DIFFUSO DELLA CITTÀ' TRADIZIONALE EUROPEA CONTRO GLI IPERMERCATI

Alessandro Bucci, ingegnere, è Professore a contratto della Facoltà di Ingegneria dell'Università di Ferrara e segretario dell'Associazione Internazionale *A Vision of Europe* (www.avoe.org). Collabora dal 2000 con lo staff coordinato dal Professor Gabriele Tagliaventi dell'Università di Ferrara sia in ambito accademico, come segretario del Laboratorio di Architettura Tecnica *CivicArch* del Dipartimento di Ingegneria, di cui è stato anche assegnista di ricerca, sia in ambito professionale come collaboratore dello Studio Tagliaventi & Associati.

Autore di numerose pubblicazioni scientifiche, è Segretario della Triennale Internazionale di Architettura e Urbanistica di Bologna dalla sua IV edizione e dal 2004 della Rivista *Archi e Colonne International*, pubblicazione dedicata alla promozione del dibattito sulla città, la sua architettura e il suo sviluppo.

Dal conseguimento del titolo di Dottore di Ricerca all'interno di un progetto pluriennale finanziato dal Ministero dell'Università dedicato al tema "Città, Commercio, Architettura. I Luoghi del Commercio come Matrice del Nuovo Recupero Urbano", parte della sua attività di ricerca è da anni orientata verso i principali spazi del commercio, sottolineando il loro ruolo fondamentale sia negli interventi di recupero nei centri storici come nelle operazioni di ri-urbanizzazione delle aree periferiche contemporanee interessate da fenomeni di degrado.



LA FINE DELL'ERA DEGLI IPERMERCATI VERSO UN NUOVO MODELLO DI AMBIENTE URBANO INTERGRATO E ACCESSIBILE



Mentre la Provincia di Bologna prevede un piano per 24 nuovi ipermercati, negli Stati Uniti CNN/Money e Herald Tribune annunciano LA FINE DELL'ERA DEGLI IPERMERCATI.

Nel 2007 è stato pianificato 1 solo nuovo ipermercato periferico in tutti gli Stati Uniti e nel 2009 nessuno!

Mentre le città italiane rischiano di essere impoverite dall'apertura di una serie di "scatoloni" commerciali circondati da immensi parcheggi, questo modello vecchio di più di 50 anni ha terminato il suo ciclo economico e urbanistico.

CNN/Money ha parlato di "Morte di un'icona americana" sostenendo che:

"Il centro commerciale periferico sta facendo la fine del Drive-in e dello Stereo-otto. Cosa lo sostituirà?"

L'Herald Tribune ha parlato di "Specie a rischio di estinzione".

La fine dell'era degli ipermercati periferici, degli shopping malls, dei big-boxes, dei supercenters, è dovuta alla presa di coscienza dell'enorme danno ambientale, sociale ed economico causato da tali strutture:

- gli enormi flussi di traffico generati;
- l'alto tasso d'inquinamento;
- lo spreco di territorio e di risorse necessarie per mantenere in vita enormi aree cementate;
- il parallelo impoverimento delle strutture commerciali diffuse nelle città con il conseguente aumento del tasso di delinquenza legato alla desertificazione delle strade.

Una superficie commerciale di 10.000 m² può generare fino a 1.000 viaggi in automobile ogni ora.

Poco meno di 10.000 in un giorno.

Nel caso si strutture polifunzionali che contengono anche articoli per la casa e tecnologici il numero di viaggi per i rifornimenti delle merci possono aumentare anche di un fattore 10.

Si tratta di enormi superfici auto-dipendenti.

Nel momento in cui le amministrazioni dell'Emilia Romagna come di altre parti d'Italia si interrogano o già prendono provvedimenti sulla necessità di chiudere i centri o superfici ancor maggiori alle auto a causa dell'inquinamento prodotto dagli spostamenti, le stesse amministrazioni pianificano un mondo fatto per l'auto, in cui non esiste altra possibilità di scelta per raggiungere determinate strutture commerciali.

Si tratta di un cortocircuito, una schizofrenia tipica del nostro tempo.

O le auto fanno male e il loro uso va ridotto al minimo sempre, oppure mai.

Oggi è finalmente possibile affrancarsi dalla schiavitù di un modello basato esclusivamente sul petrolio e sull'automobile.

Con il prezzo del greggio che ha già sfiorato i 100\$ al barile, questa alternativa diventa una priorità politica.

Nonostante la propaganda che cerca di diffondere il modello dell'ipermercato come unica possibilità nell'epoca dell'economia globale, è facile riscontrare come, proprio nel mondo globale, gli abitanti delle città più grandi e attraenti-Parigi, New York, San Francisco, Londra, Roma, Madrid – come di centinaia città e villaggi medio piccoli vivano all'interno di quartieri urbani integrati, facciano la spesa quotidianamente in negozi al dettaglio, in mercati tradizionali o in supermercati di quartiere che arricchiscono la vita e la sicurezza delle strade e delle piazze.

Esistono numerosi casi di città medio piccole americane ed europee che hanno vietato la costruzione di nuove strutture del tipo "centro commerciale" e parallelamente hanno sviluppato politiche di incentivi fiscali per l'apertura di nuovo commercio diffuso, nuovi negozi, per esempio attraverso l'esenzione dagli oneri di costruzione per le cubature al piano terra dedicate ad attività commerciali.

Inoltre l'esperienza americana e il fallimento dei "PETROL-SLUMS" - i sobborghi periferici che dipendono per la loro sopravvivenza dal petrolio (villettopoli + autostrade + ipermercati) - ci dimostra come siamo entrati in una nuova fase di sviluppo in cui molti grandi centri commerciali periferici vengono demoliti e trasformati in nuovi quartieri urbani integrati.