

**W 3.2 | NUOVI METABOLISMI URBANI E
RELAZIONI SPAZIALI DI (O PER) SERVIZI,
WELFARE ED ECONOMIE RELAZIONALI,
CIRCOLARI E DELLA RECIPROCIÀ**

W 3.2 B |

Coordinatori: Massimo Bricocoli, Roberto Bobbio

Discussant: Ezio Micelli

Sintesi critica per l'Instant Booklet: Maria Chiara Tosi

La transizione economica per una più corretta redistribuzione delle risorse: quale manifattura per la città?

Il caso di Bruxelles nella ricerca *Cities of Making*

Fabio Vanin

Latitude Platform for Urban Research and Design
Cosmopolis Centre for Urban Research
Vrije Universiteit Brussel
Email: f.vanin@latitude-platform.eu

Alessandra Marcon

Latitude Platform for Urban Research and Design
Università IUAV di Venezia
Dipartimento di Culture del Progetto
Email: amarcon@iuav.it; a.marcon@latitude-platform.eu

Abstract

Di fronte alle sfide poste dai crescenti disequilibri economici, sociali e ambientali, la questione della transizione dei territori europei verso un sistema più circolare della produzione e della gestione delle risorse sembra emergere come un'occasione per riflettere sulla distribuzione della ricchezza. Nello specifico, l'articolo esamina alcuni territori produttivi e il ruolo che la manifattura urbana può giocare nell'accompagnare la transizione dall'attuale modello produttivo lineare ad uno circolare, per allentare le conseguenze del consumo e le relazioni di dipendenza delle città europee da territori esterni, ma anche per riequilibrare le disuguaglianze di gestione e ripartizione delle risorse.

L'articolo si basa sui primi risultati della ricerca *Cities of Making (JPI-Urban Europe, 2017-2019)*, che si concentra sul ruolo della manifattura urbana nelle città di Londra, Rotterdam-l'Aia e Bruxelles. Oltre a queste tre regioni metropolitane, altre città europee riflettono oggi sulla necessità di stabilire strategie spaziali e politiche per l'industria. Alla maniera dell'*Urban Manufacturing* americano, la produzione suggerisce la costruzione di nuovi sistemi di relazione e opportunità verso un modello di città socio-economicamente resiliente, nonostante la difficoltà di far convivere nello stesso contesto processi industriali e quotidianità urbane interessate da crescenti ineguaglianze.

Parole chiave: industrial sites, urban regeneration, land use

1 | Economia circolare e manifattura urbana: complementarità e convergenze

Dapprima promossa da fondazioni private, istituzioni pubbliche e dal mondo accademico, l'economia circolare si sta imponendo anche all'interno dei discorsi tenuti dalle aziende (Kampelmann, 2016) come un modello economico di produzione e consumo in grado di superare i limiti che l'economia lineare presenta di fronte ai nuovi obiettivi di sostenibilità economica, ambientale e sociale (Ellen Mc Arthur Foundation, 2013; EC, 2015). L'analisi del potenziale dell'economia circolare in contesto urbano sembra non ancora essere misurabile e l'analisi del suo impatto sul territorio è solo agli inizi (Gallaud & Laperche, 2016). Ciononostante, promuovere il passaggio verso condizioni di maggior rispetto dell'ambiente, di equità sociale ed economica anche attraverso il progetto urbano, sembra essere decisivo per ridurre le dipendenze esterne delle nostre città e rendere più efficienti il sistema di produzione materiale per soddisfare i sempre più restrittivi obiettivi comunitari (Ranzato & Grulois, 2018). Considerato l'impatto ambientale, l'accrescersi della produzione di rifiuti e delle disuguaglianze sociali nelle aree urbane, le grandi città europee sembrano essere il luogo in cui possono concentrarsi nuove strategie a favore di una transizione da modelli lineari di produzione e consumo verso processi più sostenibili di rivalorizzazione e distribuzione più equa delle risorse (Secchi, 2013).

1.2 | Verso un'integrazione della manifattura urbana

Nonostante l'innegabile declino che ha subito il settore manifatturiero dagli anni 70 a oggi, l'Europa resta una regione leader della manifattura: sette dei primi venti paesi manifatturieri mondiali si trovano nel continente (Rhodes, 2018). Di fatto alcuni di questi hanno valutato le opportunità legate al possibile rimpatrio di aziende manifatturiere, ripensando la loro capacità di crescita anche alla luce dei principi di

un'economia circolare¹. Sulla stessa linea, la Commissione Europea attraverso la comunicazione *For a European Industrial Renaissance*² (2014) promuove la reintroduzione della produzione dei beni e servizi in Europa attraverso politiche e azioni specifiche, tese a ricostituire una più solida base industriale.

In questo processo le città emergono come luoghi chiave. In un certo senso l'Europa sembra allinearsi all'*urban manufacturing* statunitense che promuove i nuclei urbani come luoghi strategici a supporto della manifattura, dove si addensano i consumi e la produzione di scarti che nuovi processi di valorizzazione possono reintrodurre nel ciclo produttivo³.

Di fronte a queste recenti posizioni, tuttavia, alcune città europee sembrano scivolare in un paradosso: quello di promuovere parallelamente politiche a favore di una produzione locale sostenibile e dall'altra avallare la sparizione di aree produttive per dare spazio a nuovi quartieri residenziali, sotto le pressioni demografiche e di mercato, non favorendo il più delle volte i gruppi sociali più fragili. Considerata la necessità di esaminare in maniera critica questi fenomeni per indagare il ruolo della manifattura urbana alla luce delle evoluzioni territoriali che caratterizzano alcune città europee contemporanee, la ricerca *Cities of Making*⁴ intende osservare Bruxelles, Rotterdam e Londra attraverso un'analisi comparativa.

1.3 | La manifattura urbana ha cambiato natura

I risultati della prima fase della ricerca *Cities of Making* mettono in evidenza la necessità di individuare una definizione più accurata di 'manifattura urbana', sulla base dei casi studio in oggetto. Appare evidente, infatti, che l'accezione storica di manifattura e il riferimento alla classificazione europea secondo i codici NACE⁵, non permette di descrivere esaurientemente il largo ventaglio di attività economico-produttive esistenti, né la loro complessità. Inoltre questo 'settore' è sempre più interallacciato con quello dei servizi, rendendo difficile delimitare un perimetro chiaro e condiviso di che cosa è oggi manifattura (Daniels & Bryson, 2002).

Osservando le evoluzioni dei processi produttivi di quest'ultimo decennio, si può affermare che il settore manifatturiero ha cambiato natura: la produzione pesante e di larga scala, distante dai luoghi della vendita e del consumo, basata sull'utilizzo di risorse sempre più rare e che negli ultimi trent'anni si è sempre di più orientata verso i mercati globali, è più recentemente affiancata dall'affiorare di una produzione più flessibile e minuta, caratterizzata da una dimensione locale, che si avvale anche dell'evoluzione delle nuove tecnologie.⁶

Questo nuovo tipo di 'manifattura in città' sembra dimostrare una certa forza e utilità nei programmi di transizione economica, poiché tendono a intraprendere un percorso diverso in risposta alla crisi ambientale e alla crescenti ineguaglianze che si addensano nelle aree urbane :

- La manifattura in città si avvale di un'intensa domanda e offerta di beni, materie e risorse, essendo anche uno dei luoghi dove si produce la maggior parte dei rifiuti (Zapata & Hall, 2013). Rendere più efficienti i processi produttivi del settore manifatturiero permetterebbe dunque alle città stesse di rispondere in parte alle necessità dei loro abitanti e alle domande dei loro mercati specifici locali, contribuendo a diminuire altresì l'impatto ambientale legato ai trasporti e la logistica;
- Le città sono risorse rinnovabili che meritano un'attenzione particolare rispetto alla questione della redistribuzione della ricchezza (Secchi, 2013). La formazione di una domanda d'impiego diversificato e accessibile può dare nuovo impulso socio-economico: conservare e promuovere il settore

¹ Il Regno Unito per esempio ha valutato l'opportunità di rimpatriare la manifattura tessile per rilanciare produzione e consumo locali. Per un approfondimento sul tema si veda l'Alliance Project Report del 2015.

² Secondo la Commissione Europea, l'industria in Europa ha dimostrato una certa resilienza rispetto alla crisi economica, e ritiene proprio il settore industriale come una risorsa centrale per dare impulso alla competitività e necessità di una crescita più sostenibile. Si veda a riguardo EC (2014).

³ Il tema della manifattura urbana non è nuovo. Già stato oggetto di studi e politiche a favore della protezione del tessuto economico industriale a partire dalla metà 70 in città come New York, Chicago o San Francisco, è di recente tornato al centro di riflessioni anche attraverso istituzioni come l'Urban Manufacturing Alliance o le ricerche sviluppate dal team del MIT sull'Industrial Urbanism dal 2012. Sul caso dell'urban manufacturing americano si veda Sassen (2006).

⁴ La ricerca *Cities of Making*, finanziata da JPI Urban Europe e lanciata nel 2017, si protrarrà per 2,5 anni ed esplora il futuro della manifattura urbana europea focalizzandosi su tre casi studio : Bruxelles, Londra e Rotterdam. Il progetto coinvolge sette organizzazioni: Brussels Entreprises Commerce and Industry, Latitude Platform for Urban research and Design, Technical University of Delf, the Royal Society of Arts, l'Université Libre de Bruxelles, University College London, Vrije Universiteit Brussels.

⁵ Per visualizzare la lista dei codici NACE europei vedasi http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/index/nace_all.html

⁶ Alcune più recenti forme di manifattura incentivate dall'evoluzione tecnologica sembrano emergere. Vedasi per esempio sul caso advanced manufacturing e la relazione con la città in Reynolds (2017).

manifatturiero in contesto urbano, può aiutare a promuovere l'impiego non qualificato lì dove si concentrano le disuguaglianze e dove si concentra la maggior parte della popolazione mondiale (Chapple, 2014).

- L'innovazione è, assieme al cambiamento dello stile di vita dei consumatori, una delle due sole opzioni per abbassare l'impatto negativo sull'ambiente in una logica di economia circolare (Wijkman & Skanberg, 2015). Alcuni autori affermano che, per mantenere attiva l'innovazione nel settore manifatturiero sia necessario mantenere una certa prossimità tra il settore della produzione e quello dello sviluppo, spesso situato in contesto urbano, e che la separazione tra questi potrebbe portare alla stagnazione dell'innovazione (Pisano, Gary, Shih, 2012; Davids & Frenken, 2018);

Non tutta la manifattura però può sussistere in contesto urbano: si tratta di questioni complesse legate al tipo di produzione e alla compatibilità con gli usi urbani che coinvolgono il sistema dei trasporti, l'abitare, il commercio, nonché alla capacità degli attori locali di promuovere politiche e iniziative a supporto della produzione. Per questo è necessaria un'approfondita conoscenza dei contesti locali, spesso assente.

2 | Il caso di Bruxelles

A partire dalle considerazioni appena delineate, la ricerca *Cities of Making* si è posta l'obiettivo di riflettere sul futuro della manifattura urbana della regione di Bruxelles a partire dalla comprensione della sua complessa macchina decisionale e dall'osservazione di tre casi studio, paradigmatici e rappresentativi di una condizione allo stesso tempo locale e generale.

Coinvolgendo istituzioni pubbliche e le aziende private, la ricerca in corso ha permesso d'iniziare un processo di lavoro con attori locali pubblici e privati, per poter arrivare a definire nuovi strumenti e strategie spaziali, economiche e politiche a favore di una produzione manifatturiera locale integrata valutando il potenziale che questa porta con sé.

Dal giugno 2017 il gruppo di ricerca *Cities of Making* ha effettuato una serie di interviste con alcuni dei maggiori attori istituzionali (Perspective, Innoviris, IBGE, Impulse, CityDevBMA, Actiris, SPRB) al fine di approfondire alcuni aspetti generali riguardanti la situazione socio-economica della città, le politiche e le strategie messe in opera a sostegno dell'industria, cercando di far emergere le diverse posizioni rispetto al ruolo della manifattura in contesto urbano.

Le considerazioni seguenti sono basate sui contenuti di queste interviste, incrociando l'apporto di alcune figure autorevoli della ricerca sulla condizione dell'attività produttiva nel contesto brussellese.

2.1 | Manifattura urbana e assetto socio-spaziale a Bruxelles

Esistono alcuni aspetti peculiari che caratterizzano la condizione urbana di Bruxelles e la sua manifattura. Bruxelles, annoverata come la principale città industriale belga nel 1960 (Vandewattyne, 2015) ha subito un declino costante del settore manifatturiero, marcato nell'ultimo decennio dalla contrazione economica europea⁷. Le previsioni per gli anni a venire indicano però che la perdita d'impiego si stia riducendo: da qui al 2022 l'industria manifatturiera dovrebbe registrare una perdita di 15.000 posti di lavoro, mentre tra il 2009 e il 2016 ne sono stati registrati 90.000 (BFP, 2017).

Oggi, la dominante economia di tipo lineare, propria della regione di Bruxelles capitale (BCR) è fortemente dipendente da territori esterni, a partire dalle vicine Fiandre e Vallonia, non solo per le materie prime e i prodotti lavorati, ma anche per la gestione dei rifiuti e dell'inquinamento (Athanassiadis, Merckx, Paolini, Noel, 2015). La principale produzione manifatturiera regionale si concentra nella costruzione e l'assemblaggio di veicoli, l'industria agro-alimentare, la chimica, le bio-tecnologie e la farmaceutica ed è accompagnata da un grande numero di aziende specializzate di media e piccola scala (BFP, 2017). Queste aziende di dimensioni molto diverse e sono distribuite in differenti aree, talvolta esclusivamente dedicate all'industria (Zones d'Industrie Urbaine, Zones d'Activités Portuaires et de Transport), localizzate lungo la zona del canale o in aree definite 'miste' (Zones mixtes, Zones de Forte Mixité, Zones d'Entreprises en Milieu Urbain), oppure sono inserite in contesti residenziali o destinati ad usi diversi. Osservando queste aziende emerge una forte commistione tra la produzione industriale e quella parte dell'attività dedicata ai servizi, complementare e in parte strettamente dipendente da essa: si tratta di spazi dedicati alla riparazione, al riciclo e soprattutto alla logistica, nati talvolta in modo autonomo in quartieri che tendono a specializzarsi (come Heyvaert o la zona dell'Abattoir) o accompagnati più specificatamente da programmi mirati (RecyK, Greenbizz).

⁷ Nel 2014, l'industria manifatturiera rappresenta solamente il 12% dell'impiego totale in Belgio, e il 2,7% dell'impiego a Brussels, contro rispettivamente il 16% e il 6% all'inizio degli anni 200. Fonte : ACTIRIS 2016

A Bruxelles a questo quadro è associata una situazione socio-spaziale complessa, con profonde radici storiche, che vede tassi di disoccupazione elevati e forti ineguaglianze sociali (Van Hamme et al., 2011), oltretutto una polarizzazione della ricchezza e distribuzione dei gruppi di diversa origine sociale in specifiche aree della città.

Di fronte a questo contesto, quali sono le politiche di pianificazione territoriale che mirano a gestire le pressioni in corso e che tentano una transizione verso un modello di crescita urbana più equo ed equilibrato? In che modo la manifattura urbana può portare senso in questo processo, che vada oltre al profitto economico?

2.2 | I rischi di una banalizzazione dell'economia e dello spazio della produzione: il caso delle ZEMU

A Bruxelles, pianificazione e sviluppo economico sembrano percorrere direzioni a volte parallele, e in casi estremi contraddittorie. Se da un lato esiste una forte presa di coscienza da parte della Regione dell'importanza di mantenere e integrare attività produttive in contesto urbano, dall'altro la complicata macchina decisionale sembra portare avanti strategie economiche e spaziali talvolta separatamente e in modo contrastante e facendo riferimento a nozioni di produzione o manifattura insufficienti (codici NACE) che, come abbiamo già accennato, necessiterebbero di una definizione più accurata.

Tra i vari esempi, si pensi al *Plan Canal* di Chemetoff del 2014 e alla volontà di promuovere allo stesso tempo nuove politiche a favore della casa, e di proteggere, integrare e la reintrodurre attività produttive in contesto urbano⁸. Il piano, oltre a mettere in luce le difficoltà di una possibile convivenza programmata tra l'industria e gli spazi dell'abitare, non indica chiaramente l'identità dei veri fruitori degli spazi oggetto di riqualificazione e l'identità delle nuove forme di produzione. Il rischio è quindi di trasformare i distretti produttivi in aree residenziali che non siano in grado di convivere in prossimità di molte realtà industriali.

D'altro canto, alcuni strumenti come il Programme Régional en Economie Circulaire (PREC), oltre a sostenere la transizione economica, si pongono chiaramente a favore di una miglior gestione del crescente divario tra domanda di alloggi sociali e offerta di impiego poco qualificato a sostegno di economie di riuso e riciclo (Ananian, 2016). Nonostante il PREC sia diventato uno strumento di riferimento per il sostegno delle attività produttive, esso è accompagnato da progetti e politiche urbane a favore dell'edilizia residenziale (Contrats de Quartier, Plan d'Aménagement Directeur) che sono spesso a vocazione più privata che sociale, senza specifiche misure che integrino le attività produttive già presenti sul luogo alle dinamiche socio-economiche di quartiere.

In questo senso la creazione di "Zone d'Entreprise en Milieu Urbain" (ZEMU), inserite volutamente dalla città nelle Zones d'Industrie Urbaine (ZIU), offre importanti spunti di riflessione. L'obiettivo di quest'operazione, come descritto nella revisione del Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) "risponde alla necessità di prendere in considerazione una *mixité* funzionale all'interno di zone attualmente monofunzionali". Secondo il PRAS l'idea è quella di favorire la creazione di alloggi attraverso la riconversione di aree sottoutilizzate dal punto di vista dell'occupazione spaziale, a causa della presenza di vaste aree di parcheggio, spazi di servizi e depositi legati all'industria⁹. Lì dove precedentemente l'uso residenziale non era permesso, la ZEMU permette di rendere più efficace l'uso del suolo attraverso la combinazione verticale di attività produttive al piano terra e uno sviluppo di spazi residenziali ai piani superiori, sempre perseguendo l'idea di conservare la vocazione economico-produttiva della zona. Questa coabitazione "armoniosa" tra alloggio e l'attività produttiva dovrebbe interessare 6 aree definite come ZEMU e concentrate per la maggior parte lungo il Canale.

Un buon esempio di queste ZEMU si trova nel perimetro di Biestebroek, una zona di sviluppo strategico situata nella zona più a sud del canale e che si estende su 47 ettari, attualmente orientati in gran parte al solo uso industriale. Il programma del masterplan, prevede diversi scenari di progetto che integrano, oltre alle attività produttive, lo sviluppo di alloggi, attività commerciali, servizi per l'istruzione e la logistica via acqua, e la riqualificazione di una serie di spazi pubblici volti a creare un water-front sul canale e la

⁸ Il Plan Directeur du Canal di Alexander Chemetoff, concepito tra il 2012 e il 2014, ha dato il via a una stagione di riflessioni e dibattiti sull'idea che una sostanziale parte di Bruxelles, in particolare lungo il canale, dovrebbe restare non residenziale. Altri osservatori, tra cui l'Inter-Environment Bruxelles (IEB), ricercatori e accademici delle facoltà VUB e ULB, e numerosi organismi privati e pubblici hanno contribuito dal 2014 all'organizzazione di ateliers e workshops sull'idea di conservare e promuovere la produzione urbana in regione (Productive BXL, 2014; Productive Metropolis – IABR 2016; Urban Economy in the Brussels Metropolitan Area, 2017; il seminario internazionale Ville Productive organizzato da European, Novembre 2018).

⁹ Intervista con Jan Ackenhausen, a Perspective Brussels del 28/06/2018.

proposta di un porto turistico privato. Due livelli di governance s'incrociano per assicurare lo sviluppo del progetto : il Plan Particulier d'Affectation du Sol sviluppato dall'équipe ARIES e BUUR e parallelamente il Team del Plan Canal composto da alcune istituzioni regionali, il comune di Anderlecht, e l'architetto della regione (BMA). Nonostante l'innegabile sforzo dei due team a mantenere una visione coerente con i principi delle ZEMU, il progetto sembra sollevare alcune domande cruciali sulla capacità di assicurare un futuro all'industria esistente e a quella in progetto. Nonostante gli scenari si appoggino sull'idea di sviluppare l'attività di un'impresa di costruzioni (Gobert) e di riqualificare l'attività portuale attorno al molo per l'Urban Transshipment Center (CTU), per il momento non sono ancora state identificate le altre attività produttive che occuperanno gli spazi previsti a questa funzione. Un comunicato stampa di alcune associazioni locali sembra parlare di un'occasione mancata alle spese dei bisogni d'impiego e di alloggi sociali, in una zona che si rivela essere una delle più povere della regione¹⁰.

Se l'idea di rendere più efficace l'occupazione del suolo e di integrare industria e alloggi è molto innovativa e ha dato il via ad una serie di workshops e ateliers costruiti attorno all'idea di *mixité verticale*¹¹, integrazione, economia circolare, alcune interviste effettuate durante il primo anno del progetto COM hanno permesso di far emergere posizioni contrastanti sull'effettiva capacità delle ZEMU di preservare il carattere realmente produttivo e manifatturiero delle zone di attività su cui insistono. Nonostante Citydev abbia già sviluppato diverse ZEMU, secondo formule e con risultati differenti, certamente utili per migliorare lo strumento urbanistico e per ripensare all'integrazione dell'industria in città, molti progetti di riconversione all'interno delle ZEMU, ancora in fase di studio, non sembrano riflettere sufficientemente a partire dalle esperienze passate. La difficoltà sta inoltre nel possibile confronto diretto con casi simili Europei che possano confermare l'operatività di tali progetti.

Le interviste condotte finora nell'ambito della ricerca sono state uno strumento utile e a volte indispensabile per chiarire posizioni e prospettive sui progetti in corso o in fase di studio. Queste hanno messo in luce alcune considerazioni che fanno riferimento alle capacità di adattamento delle imprese, ai programmi e visioni sul futuro di aree industriali (i.e. Buda+, Industrial Plan) e ad alcune fragilità sulle condizioni di realizzazione di tali operazioni. Tra queste spiccano la critica alla povertà del tipo architettonico solitamente scelto per integrare residenza e industria, ovvero l'utilizzo di un plinto produttivo-commerciale al di sopra del quale realizzare alloggi; la tensione con le imprese immobiliari che tendono alla massima cubatura residenziale per realizzare margini di interessi consistenti ed immediati; il problema di integrazione di attività necessarie ma meno compatibili come il settore delle costruzioni, demolizioni, riciclo, rifiuti, spesso ignorate o osteggiate a favore di una manifattura "leggera", come fab-lab, riparazioni di piccola taglia, laboratori.

Alcune interviste hanno inoltre messo in evidenza che il PRAS non approfondisce adeguatamente le incompatibilità tra la funzione produttiva e residenziale e che le attività produttive definite in quanto tali includono da un lato un ventaglio troppo ampio di attività - artigianato, alta tecnologia, industria, amministrazione - dall'altro non includono funzioni di supporto fondamentali all'industria, come logistica e servizi. Se la definizione di "manifattura" sembra riuscire a costruire un certo consenso tra attori economici e le figure a carico delle politiche spaziali, il rischio però è che quest'opacità di definizione e metodi porti ad una banalizzazione dell'attività produttiva e della costruzione dei suoi territori. Seguendo i risultati delle interviste, e come hanno fatto emergere alcuni autori (Babar & Scohier, 2013; Orban & Scohier, 2017) a questo timore si accompagna la possibilità che le operazioni di riconversione promossi dalle ZEMU possano tradursi in un aumento generalizzato dei prezzi dei terreni, un processo irrimediabile di gentrificazione e il conseguente dislocamento delle attività produttive.

Com'è emerso dai risultati di altre ricerche sul tema (De Boeck et al., 2017; Strale, 2017), le interviste hanno confermato che l'intenzione di promuovere la *mixité* delle funzioni può in futuro dare luogo a frizioni con l'industria attiva. Nonostante questo ideale di *mixité* programmata abbia dimostrato altrove i suoi limiti (Belmessous, 2006), potrebbe tuttavia rivelarsi efficace per contrastare l'aumento dei prezzi dei terreni, ma secondo alcuni attori ¹² sarebbe necessario:

- rivedere l'attuale forma giuridica delle ZEMU;

¹⁰ La vita associativa di Bruxelles è particolarmente attenta alle operazioni di trasformazione urbana. In questo caso le associazioni che si occupano del progetto di Biestebroek sono riunite sotto il nome di BRAL.

¹¹ Vedi nota 8.

¹² Intervista con Kristian Borret e Julie Collet Brussel Region Architecte (BMA) del 19/06/2017.

- immaginare un processo di accompagnamento per lo sviluppo e il supporto delle aziende;
- attivare strumenti di controllo degli affitti accompagnati da un quadro politico economico e spaziale adeguato;
- accettare che alcune zone della città restino prevalentemente industriali e dedicate esclusivamente alle attività produttive.

3 | Conclusioni

L'urgenza di trovare spazi adeguati per attività economiche e produttive è una sfida che Bruxelles sta affrontando allo stesso modo di molte altre città europee. Il percorso da intraprendere non è chiaro e sembra spesso portare verso soluzioni divergenti. Tuttavia, negli ultimi anni si è affermata una coscienza condivisa sulla necessità di ripensare almeno in parte l'attuale linearità della produzione pensando la questione dell'industria urbana come una possibile leva per risolvere problemi socio-economici che vanno dalla disoccupazione al bisogno di nuovi spazi abitativi, verso una più equa redistribuzione delle risorse.

Recentemente diversi progetti, politiche e iniziative pubbliche si sono orientate verso la ricerca di nuove strategie per promuovere la produzione urbana, aprendo il dibattito a nuove forme di economia e di costruzione dei territori produttivi. Mettendo a confronto anche i risultati provenienti dall'analisi di Londra e di Rotterdam-l'Aia, la ricerca *Cities of Making*¹³ ha cercato di mettere in luce alcune posizioni convergenti rispetto all'idea che la manifattura urbana possa rappresentare un'opportunità per accompagnare la transizione dell'economia verso processi più equi di accesso alle risorse. Il ruolo della pianificazione resta cruciale nella conservazione e lo sviluppo di queste realtà, ma le strategie spaziali per sostenere la produzione urbana sono ancora in via di definizione, talvolta fragili o secondo alcuni autori inesistenti (Tali, Ben-Joseph, Menozzi Peterson, 2017).

Di fatto sussiste un problema di scala per mettere in atto efficacemente sia un sistema economico circolare, sia una *mixité* che tenga conto delle diverse grane, morfologie e condizioni urbane esistenti. Per questo, sia alcune aree urbane dovrebbero rimanere a prevalente uso industriale, sia le autorità pubbliche dovrebbero farsi da garanti per conservare condizioni economiche e urbane tali da permettere all'industria di restare lì dove si trova. Resta di fondamentale importanza dunque che tali questioni, per la loro complessità, siano affrontate in maniera più orizzontale possibile, per poter riflettere allo stesso tempo su pianificazione, economia, società e l'ambiente, coinvolgendo un pubblico certamente più ampio di quello di soli pianificatori, urbanisti e architetti (Kampelmann, Quintanilla, Hill, 2018).

Riferimenti bibliografici

- Ananian P. (2016), *La production du logement à Bruxelles : la ville de proximité à l'épreuve de la densification urbaine*, Brussels Studies, Collection générale, no. 107.
- Athanassiadis A., Merckx B., Paolini F., Noel L. (2015), *Métabolisme de la Région de Bruxelles-Capitale : Identification des flux, acteurs et activités économiques sur le territoire et pistes de réflexion pour l'optimisation de ressources*, Rapporto finale.
- Babar L., Scohier C. (2013). *L'impact des projets immobiliers dans la zone industrielle d'Anderlecht : Analyse du tissu entrepreneurial et de la propriété*, Inter-Environnement, Bruxelles.
- Belmessous, H. (2006), *Mixité sociale, une imposture: retour sur un mythe français*, Éditions l'Atalante, Nantes.
- Chapple K. (2014), *The highest and best use? Urban industrial land and job creation*. Economic Development Quarterly, vol. 28, no. 4, pp. 300-313.
- Daniels P., Bryson, J. (2002), *Manufacturing Services and Servicing Manufacturing: Knowledge-based Cities and Changing Forms of Production*, Urban Studies, vol. 39, no. 5-6, pp. 977-991.
- Dauids M., Frenken K. (2018), *Proximity, knowledge base and the innovation process: towards an integrated framework*, Regional Studies, no. 52, vol. 1, pp. 23-34.
- De Boeck S., Bassens D., Ryckewaert M. (2017), *Easing spatial inequalities? An analysis of the anticipated effects of Urban Enterprise Zones in Brussels*, European Planning Studies, vol. 25, pp. 1876-1895.
- EC (European Commission 2014), *For a European industrial renaissance*, Brussels .
- EC (European Commission 2015), *Closing the loop—An EU action plan for the circular economy*. Brussels.
- EC (European Commission 2017), *Circular Economy Action Plan*, Brussels.
- Ellen MacArthur Foundation. (2013), *Towards the circular economy: Economic and business rationale for accelerated transition*, vol. 1, London.

¹³ Per un approfondimento dei primi risultati della ricerca in corso si veda il City Report della ricerca: <http://citiesofmaking.com/cities-report/>.

- Gallaud D., Laperche B. (2016) *Circular Economy, Industrial Ecology and Short Supply Chain: Towards Sustainable Territories*, Wiley-ISTE, London.
- Kampelmann S. (2016), *Mesurer l'économie circulaire à l'échelle territoriale: une analyse systémique des matières organiques à Bruxelles*, Revue de l'OFCE, no. 145, pp. 161-184.
- Kampelmann S., Quintanilla D. L., Hill A. V. (2018), *What Works for Brussels, Toward a common understanding of the intersection between spatial and economic planning*, Report of the Chair of Circular Economy and Urban Metabolism
- Orban A., Scohier C (2017), *Evolution des activités productives en Région de Bruxelles-Capitale et besoins des habitants: le discours institutionnel à l'épreuve des faits*, Inter-Environnement Brussels.
- Pisano, Gary P., Shih W. (2012), *Producing Prosperity: Why America Needs a Manufacturing Renaissance*. Harvard Business Review Press, Boston.
- Ranzato M., Grulois G. (2018) "On Territorial Metabolism", in Grulois G., Tosi M. C., Crosas C. (eds.), *Designing Territorial Metabolism. Metropolitan Studio on Brussels, Barcelona, and Veneto*, Jovis Verlag, Berlin, pp. 15–20.
- Rhodes C. (2018), *Manufacturing : international comparison* London, House of Commons Library, TSO.
- Reynolds, E. B., (2017). *Innovation and production : Advanced manufacturing technologies, trends and implications for U.S. cities and regions*, in Built Environment, vol. 43, no. 1, pp. 25-43.
- Sassen S.(2006), *Urban Manufacturing : Economy, Space and Politics in Today's Cities*, Atti della conferenza DSSW "Erfolgreiche Innenstädte. Handeln - Koordinieren - Integrieren" del 24-25 gennaio, Berlino.
- Secchi, B. (2013) *La città dei ricchi e la città dei poveri*, Laterza, Bari-Roma.
- Strale M. (2017), *Quelle place pour les activités portuaires et logistiques à Bruxelles ?*, Brussels Studies, Collection générale, no. 109.
- Tali H., Ben-Joseph E., Menozzi Peterson S. (2017), *Facing Forward : Trends and Challenges in the Development of Industry in Cities*, in Built Environment, vol. 43, no. 1, pp. 145-155
- Vandewattyne J. (2017), *Des golden sixties à 2010: un demi-siècle de désindustrialisation et de conflits sociaux à Bruxelles*, Brussels Studies, Collection générale, no. 93.
- Wijkman A., Skanberg K.(2015), *L'économie circulaire et ses bénéfices sociétaux*, Club de Rome, Fondation MAVA.
- Zapata M. J., Hall C. M. (2013) "Introduction: Narratives of Organising Waste in the City" in Zapata M. J., Hall C. M. (eds.), *Organising Waste in the City*. International Perspectives on Policy and Practices, Policy Press, Bristol.

Riconoscimenti

La ricerca Cities of Making è un progetto JPI Urban Europe di 2,5 anni che esplora il futuro della manifattura urbana in Europa focalizzandosi su tre città : Bruxelles, Londra e Rotterdam-l'Aia. I risultati della ricerca qui discussi fanno riferimento al City Report, realizzato nell'aprile 2018 dal team di ricerca : Brussels Enterprises Commerce and Industry (BECI), Latitude Platform for Urban Research and Design, Technical University of Delft, The RSA, l'Université Libre de Bruxelles, University College of London, Vrije Universiteit Brussels.