

# Praille Acacias Vernets, un progetto urbano

Autor(en): **Della Casa, Francesco**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Archi : rivista svizzera di architettura, ingegneria e urbanistica =  
Swiss review of architecture, engineering and urban planning**

Band (Jahr): - **(2017)**

Heft 3

PDF erstellt am: **16.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-736658>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Praille Acacias Vernets, un progetto urbano

**Francesco Della Casa**

Architetto cantonale di Ginevra

Vasta zona industriale di più di 140 ettari situata nel cuore dell'agglomerato ginevrino, ben servita da varie reti di trasporto, il perimetro Praille-Acacias-Vernets (PAV) è sembrato progressivamente offrire un enorme potenziale di trasformazione urbana. La sua vicinanza con il tessuto urbano di Ginevra e di Carouge, la decisione di realizzare il collegamento ferroviario Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse, che collegherà, dal 2019 secondo le previsioni, le reti ferroviarie svizzere e francesi, il suo particolare statuto fondiario, l'identità topografica e paesaggistica, così come la sua densità abitativa relativamente debole rappresentano già delle buone probabilità di successo. Il fatto che tutta la zona sia in piena attività e che la maggior parte dei suoi occupanti attuali benefici di diritti di superficie di lunga durata obbliga a pensare il futuro di questo perimetro a lungo termine per un periodo di parecchie decine di anni. Questo fatto costituisce al tempo stesso un freno e un'opportunità.

## L'innescò del progetto

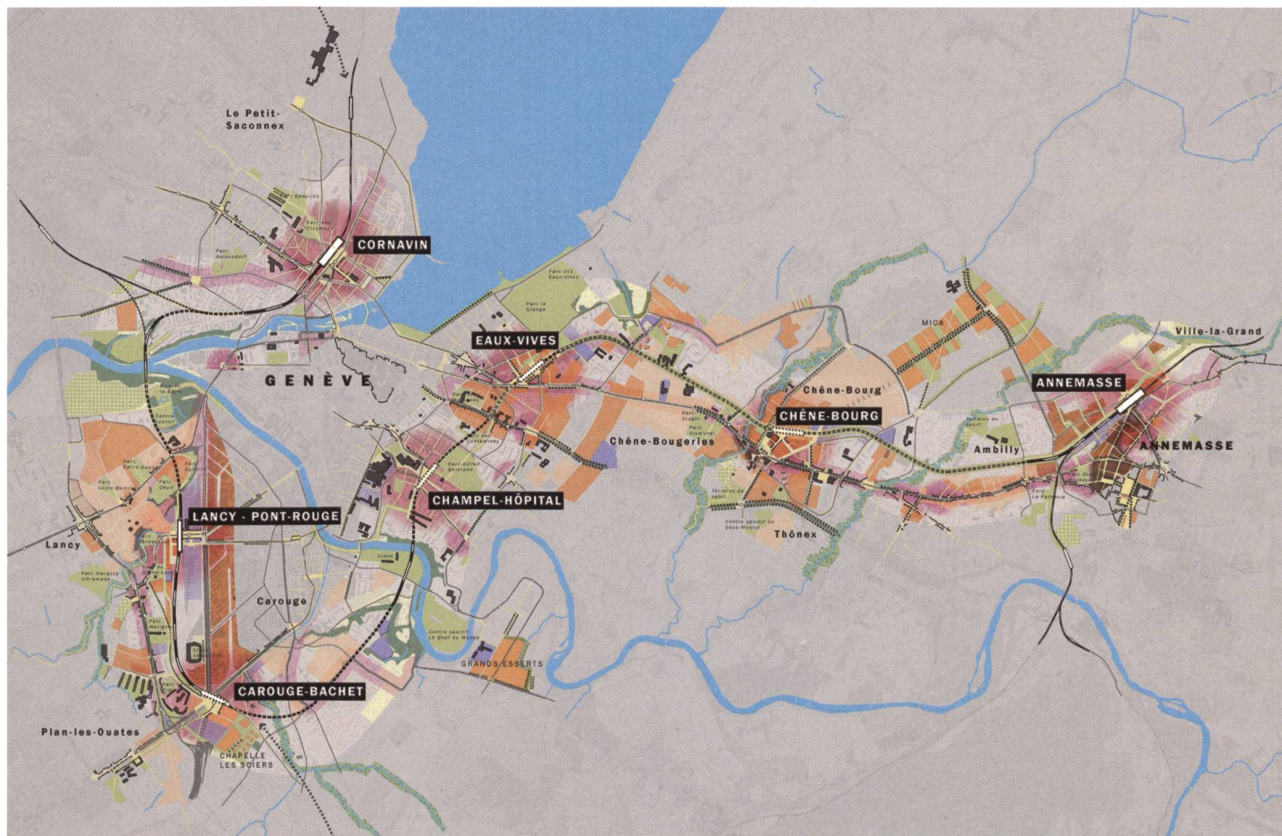
Il fatto notevole, per questo progetto di trasformazione urbana, è che sia nato grazie all'impulso comune di un'istituzione accademica e di un'associazione professionale, contro il parere della maggioranza degli eletti e dell'insieme delle amministrazioni cantonali e comunali dell'epoca. Vero è che la trasformazione di questo settore non era stata identificata nella pianificazione a lungo termine del Piano direttore cantonale, lo strumento legale che permette di orientare le politiche pubbliche.

Oggetto del lavoro di numerosi corsi di progettazione<sup>1</sup> all'Istituto di Architettura di Ginevra (IAUG), oggi non più esistente, ha cominciato a prendere piede nel dibattito pubblico nella primavera del 2005, quando la sezione ginevrina della Federazione degli Architetti Svizzeri (FAS) ha deciso di indire un concorso internazionale di idee, con il sostegno di un mecenate privato.

Intitolato «Genève 2020», il concorso aveva come sfida la trasformazione urbanistica del settore Praille-Acacias-Vernets (fig. 1). ed è stato vinto dall'architetto zurighese Thomas Fischer.<sup>2</sup> La pubblicazione dei risultati del concorso<sup>3</sup> ha innescato numerose polemiche sulla stampa, tanto più che l'annuncio precedeva di qualche mese le elezioni cantonali. Di fatto, è diventata una delle sfide della campagna elettorale, tanto che alla fine il progetto è stato iscritto nel programma di legislatura e figurava in buona posizione nel «discorso di San Pietro» pronunciato al momento della cerimonia d'investitura del nuovo governo nel dicembre 2005.







2

#### Concept d'aménagement de la ligne CEVA Plan guide

- Nouveau quartier avec dominante habitation
- Nouveau quartier avec dominante activités ou équipements
- Restructuration urbaine
- Densification forte de quartier existant
- Densification moyenne de quartier existant
- Densification faible de quartier existant
- Densification de quartier avec dominante activités
- Centralité principale, espace public de qualité, concentration des activités sociales, interface de transports, lieu repère
- Pôle d'échange pouvant devenir une centralité; principale et secondaire
- Centralité de quartier
- Axe central, espace public de qualité, concentration des activités, services et commerces; axe principal de mobilité
- Parc ou autre espace vert dans le tissu urbain à vocation loisirs dominante
- Cimetière
- Allée d'arbres
- Espace-rue de qualité
- Ligne CEVA
- Ligne CEVA, tronçon souterrain
- Gare CEVA, existante/nouvelle
- Autre chemin de fer
- Développement possible du chemin de fer à long terme
- Axe fort TP, avec arrêt
- Desserte TP structurante
- Autoroute, 2x2, existante / nouveaux tronçons
- Route principale, existante / nouveaux tronçons
- Liaison MD attractive
- Espace ouvert agricole
- Vignobles
- Massifs boisés et forestiers, haies marquantes
- Zone de transition nature/nouveau quartier
- Cours d'eau et espace cours d'eau

Questa improvvisa inversione è stata favorita dal lancio, in concomitanza, di un grande progetto infrastrutturale, discusso ormai da più di un secolo, quello del collegamento ferroviario tra Cornavin e Annemasse (CEVA). La prevista realizzazione di due stazioni in prossimità del sito, la connessione con la rete autostradale, la presenza di una linea di tram e di più linee di bus forniscono in un sol colpo al perimetro un potenziale di accessibilità multimodale senza equivalenti per il cantone. Bisognerà, però, attendere la votazione del 29 novembre 2009, quando il 61.2% dei votanti accetta il credito di costruzione del CEVA, affinché il progetto possa finalmente cominciare a concretizzarsi (fig. 2).

Si succedono molte tappe politiche e legislative di convalida. Nel giugno 2011, il Gran Consiglio adotta la legge del declassamento del perimetro, che passa da zona industriale a zona mista. Il Piano direttore cantonale 2030, che tiene ormai conto del progetto Praille-Acacias-Vernets (PAV), viene adottato nel settembre del 2013. Il Piano direttore di quartiere (PDQ-PAV), un documento che rappresenta l'ossatura del progetto urbano, è approvato dal Consiglio di Stato nell'aprile del 2015.

Quest'ultimo mette in relazione il Cantone e i tre Comuni interessati di Ginevra, Lancy e Carouge, e determina le opzioni generali di pianificazione. Tenuto conto del fatto che la messa in opera del progetto PAV si articolerà nel corso di più decenni, il documento annesso presenta la particolarità di essere suscettibile di modifiche successive, al fine di essere adattato in funzione degli sviluppi futuri.

- 1 Il perimetro Praille Acacias Vernets nel cuore dell'agglomerato ginevrino. Fonte Etat de Genève, Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie (DALE)
- 2 Plan guide d'aménagement autour de la ligne CEVA. Fonte studio Han Van de Wetering



### Il sito

Costituito dalla piana alluvionale dell'Arve, il sito è nettamente delimitato da questo corso d'acqua, a nord, e da una morena glaciale, che serpeggia da Carouge, lungo l'altopiano di Lancy fino al massiccio del Bois-de-la-Bâtie, alla confluenza tra Arve e Rodano. Accoglie inoltre altri due corsi d'acqua, l'Aire e la Drize, che sono stati canalizzati, ma il cui ripristino a cielo aperto figura tra gli obiettivi di pianificazione di questo progetto urbano.

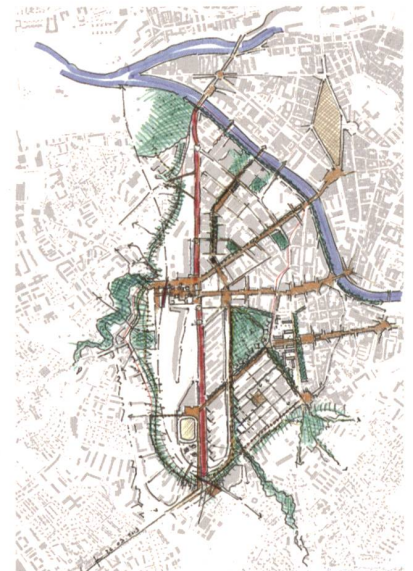
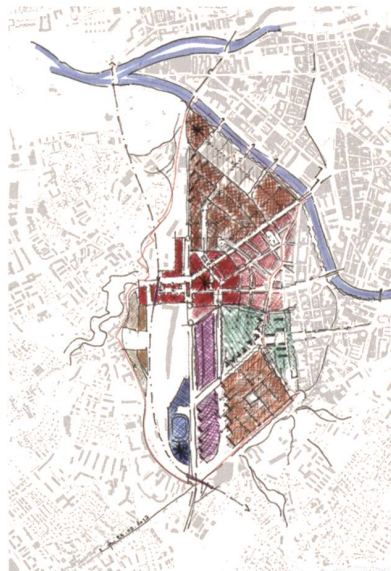
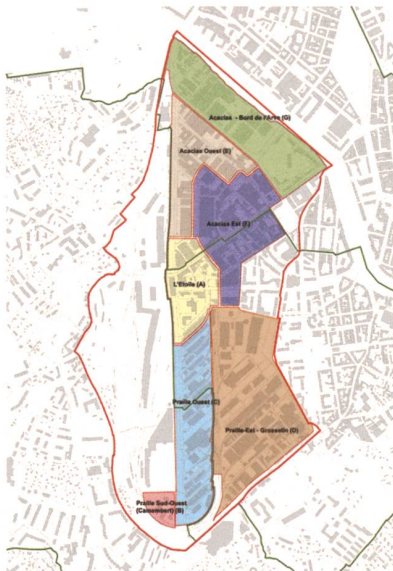
Occupato principalmente da pascoli fino alla prima metà del XX secolo, il sito sarà in seguito identificato come un perimetro adatto ad accogliere attività industriali, in primo luogo grazie al prolungamento della linea ferroviaria dalla stazione di Cornavin, poi per l'istallazione di una stazione di smistamento. Diventa zona industriale dagli anni Cinquanta, sotto l'impulso di Louis Ducor. La costruzione della *route des Jeunes* permette di allestire un sistema molto efficiente di trasbordo delle merci dalla ferrovia alla strada, favorito dalla costruzione di una rete di vie ferrate che si estende man mano in più settori. I terreni sono per la maggior parte (quasi l'85%) proprietà di collettività pubbliche, che affittano le particelle agli industriali tramite Diritti di superficie Distinti Permanenti (DDP). Questo regime fondiario rappresenta la caratteristica particolare del PAV, che permette allo Stato di dirigere il suo sviluppo, ma in tempi lunghi, poiché la disponibilità di suolo può talvolta essere distribuita su più decenni.

### Obiettivi

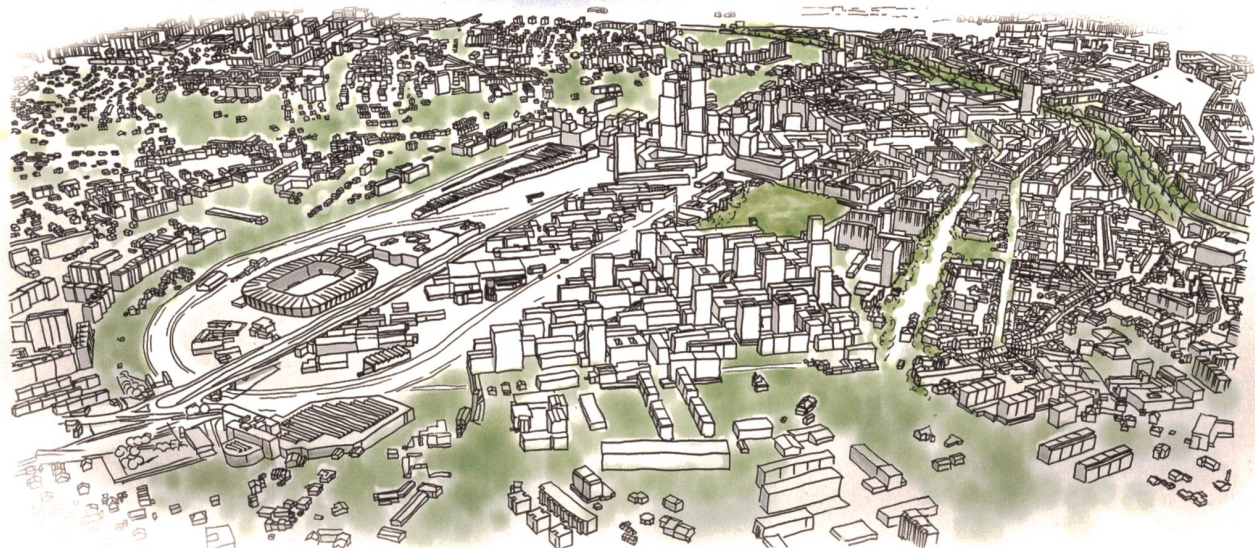
Negoziato tra più parti interessate, il processo di trasformazione riposa su uno sviluppo programmatico che mirava a una densificazione equilibrata del perimetro, cioè a creare, nella prima elaborazione del progetto, 11'000 nuovi posti di lavoro per 11'000 nuovi alloggi. Man mano che gli studi procedevano, è emerso come questo equilibrio non fosse più adeguato, sia per ciò che riguardava la gerarchia dei bisogni sia la qualità della morfologia urbana. Oggi infatti viene proposto un rapporto di due nuovi alloggi per un nuovo impiego, (ossia 12'400 alloggi/6200 impieghi): tale progetto di modifica di legge è sottoposto quest'anno al Gran Consiglio.



Si aggiungono cinque obiettivi qualitativi: la mescolanza tra attività e habitat, che si completa con l'esigenza di una diversità socio-economica degli alloggi; la pre-programmazione delle infrastrutture pubbliche a scala cantonale, comunale o di quartiere; la generosità, la varietà e la qualità degli spazi pubblici, il cui fiore all'occhiello sarà un grande parco di circa sei ettari; l'unicità dell'ambiente; il potenziamento delle reti di trasporto pubbliche e l'incentivo verso la mobilità dolce.







8

### Procedimento

Parallelamente a questo lungo processo di definizione degli obiettivi e di adozione democratica delle modifiche di legge che permetteranno di raggiungerli, dal 2007 sono stati condotti numerosi studi per la verifica delle ipotesi di partenza.

Un masterplan (Ernst Niklaus Fausch), che ha delineato sette settori differenziati di sviluppo (fig. 3), oltre alle grandi linee di pianificazione e alle capacità programmatiche, alle immagini direttrici per i due settori Praille Acacias (Arbane) e Grosselin (Diener & Diener), agli spazi pubblici e alla mobilità (AWP, HHF, CITEC), alla riqualificazione delle infrastrutture ferroviarie (Ernst Basler). Su queste basi, intorno ai perimetri chiave, sono stati organizzati molti concorsi che beneficiano di opportunità fondiarie particolari (fig. 4-5).

È il caso del perimetro dell'Etoile, che, come indica il nome, costituisce il cuore del PAV, da cui partono a raggiera tutti gli assi di comunicazione. Per la durata di un anno e mezzo si è svolto un mandato di studi paralleli indetto a scala internazionale. Il gruppo di progettazione vincitore, composto da Pierre-Alain Dupraz, Gonçalo Byrne, João Nunes e Gabriele Guscetti, ha proposto sei regole capaci di garantire la coerenza di uno sviluppo per tappe successive (fig. 6-10). Queste regole sono:

- il prolungamento del tessuto urbano esistente per mezzo di quattro isolati (sagoma di circa 30 m);
- la possibilità di realizzare aggetti modesti (sagoma limite di 90 m) sull'angolo nord di ciascun isolato, per non generare ombre sui corsi;
- la realizzazione di una piazza rettangolare, nel cuore del perimetro, e la messa a cielo aperto della Drize, componente del percorso verde;
- la possibilità di realizzare tre torri (sagoma massima di circa 175 m) al limite del perimetro, lungo la *route des Jeunes*, distanziate da una misura pari almeno alla loro altezza;
- la realizzazione di un collegamento continuo tra la stazione del Pont Rouge e il ponte di Carouge, destinato alle mobilità dolci e a una linea di trasporti pubblici;
- la mescolanza delle assegnazioni in ogni isolato e in ogni torre, la cui base e gli ultimi livelli devono permettere l'accessibilità al pubblico.

**3-4** Vedute del progetto vincitore del MSP Etoile, Pierre-Alain Dupraz & Gonçalo Byrne architetti, PROAP, João Nunes, Iñaki Zolio, Leonor Cardoso, paesaggisti e Gabriele Guscetti, ingegnere civile

**5** I sette settori del quartiere

Praille Acacias Vernets

**6** Diversità morfologica.

Schizzo concettuale di Pierre Feddersen

**7** Spazi pubblici.

Schizzo concettuale di Pierre Feddersen

**8** Veduta generale dell'area di progettazione, con la visualizzazione dei progetti.

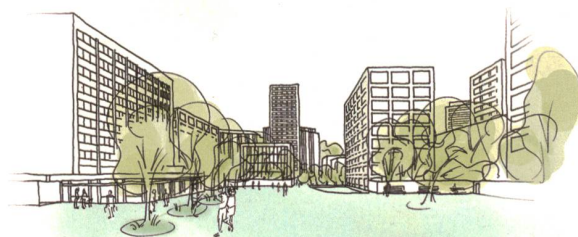
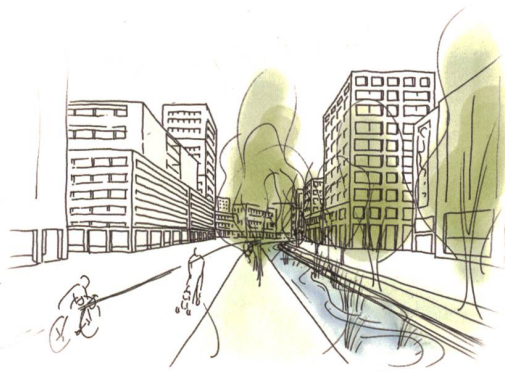
Disegno Fanny Hemidi

**9** Vista del settore Acacias, via Boissonnas.

Disegno Francesco Della Casa e Fanny Hemidi

**10** Vista del settore Grosselin. Disegno

Francesco Della Casa e Fanny Hemidi

9  
10



Tale strategia che consiste nello stabilire un numero limitato di regole strutturanti è stata adottata anche per i settori Acacias e Grosselin, anche in questi casi al fine di garantire una coerenza perenne dello sviluppo urbano a lungo termine (fig. 11-13).

Aggiungiamo che diversi concorsi hanno permesso di dare delle risposte precise a certi punti-chiave del perimetro PAV: la passeggiata *des crêtes*, che aveva per oggetto la sistemazione paesaggistica della morena e la dotazione di una rete di mobilità dolce, concorso vinto da João Nunes e PROAP<sup>4</sup> (fig. 14-15); la *Marbrerie*, vinto da CLR architetti, che prevede la realizzazione di 160 alloggi,<sup>5</sup> la caserma di *Les Vernets*, che a partire dal 2020 permetterà di realizzare 1500 alloggi, vinto da FHV architetti con ADR paesaggisti,<sup>6</sup> (fig. 16-17).

Ai margini del perimetro, nei dintorni della stazione Bachel-de-Pesay in particolare, molti concorsi pubblici e privati hanno permesso di preparare le trasformazioni indotte dalla messa in servizio del nuovo collegamento ferroviario (fig. 18).

### Gli strumenti

È stata fin d'ora adottata una pianificazione dettagliata utilizzando lo strumento del piano localizzato di quartiere adatto al perimetro PAV, in modo da offrire maggior flessibilità rispetto ai piani di quartiere applicati sul resto del cantone.

Ai fini della messa in opera del progetto PAV sono necessari anche altri strumenti. La convenzione quadro che riguarda la realizzazione degli spazi, delle infrastrutture e dei servizi pubblici, stabilita in parallelo, permette allo Stato e ai Comuni di definire le modalità di elaborazione, realizzazione e finanziamento di opere, sapendo che il costo globale di queste è stimato a 1,5 miliardi di franchi.

D'altra parte, importava creare una fondazione di diritto pubblico capace di mettere in opera una strategia fondiaria, legata alla ricollocazione delle imprese su altri siti, all'interno del PAV o altrove nel cantone, e di condurre le operazioni fondiarie necessarie alla liberazione e alla valorizzazione dei terreni.

Quest'anno verrà sottoposto al Gran Consiglio un progetto di legge relativo alla creazione della Fondazione PAV. Anche se non appare immediatamente evidente, si tratta di uno strumento chiave del progetto.

### Il progetto

In effetti, la particolarità del progetto urbano Praille-Acacias-Vernets è quella di fondarsi su di un perimetro in cui le imprese sono già stabilite, che le loro attività siano redditizie e che non prevedano, per molte di loro, di divenire fautrici della trasformazione urbana.

In tutta la storia dell'urbanistica, i grandi progetti implicano la scomparsa brutale di chi occupava il luogo in precedenza. Sia per un incendio, come a Chicago (1871), sia per la dinamite (distruzione dei vecchi quartieri di Marsiglia, 1943), per la guerra o più prosaicamente per l'eliminazione dell'attività industriale (maggese, terreni incolti). Anche se sorgono in terreni non edificati, hanno come corollario l'abbandono delle attività agricole o la distruzione di un ecosistema.

La rapidità di queste trasformazioni è intimamente legata alla violenza dell'abbandono di ciò che preesisteva su un sito. Luigi Snozzi ben riassume questo concetto in uno dei suoi aforismi: «Ogni intervento presuppone una distruzione. Distruggi con coscienza e con gioia».

Sarà certamente necessario distruggere, ma dopo aver fatto un inventario dei bisogni di tutti quelli che oc-







13



15



14

- 11-12** Promenade des Crêtes.  
Pianta e fotorender PROAP
- 13-14** Progetto vincitore per l'area della caserma la caserma di Les Vernets Fotorender FHV architetti, ADR architetti paesaggisti
- 15** Nodo intermodale fra la stazione CEVA di Bachet-de-Pesay e la stazione dei tram. Fotorender MSV architectes-paysagistes

cupano il sito, degli elementi strutturanti, come la rete delle vie ferrate, degli oggetti patrimoniali significativi, quali ad esempio il Padiglione Sicli, l'hôtel industriale ARCOOP, l'edificio Camy Watch o il centro sportivo di Vernets.

### I tempi

La lentezza dei processi di pianificazione, negoziazione e trasformazione è sottolineata in modo ricorrente dal dibattito pubblico a proposito del progetto PAV. Si può senza dubbio leggersi la nostalgia di epoche in cui si poteva concepire la «tabula rasa», o credere alle virtù della «main invisible» del libero mercato. Le sollecitazioni non mancano, da parte di coloro che si augurerebbero di investire in maniera massiccia i loro capitali nel perimetro, in un'epoca in cui la finanza internazionale è caratterizzata da fluttuazioni incerte. La tentazione, per questi capitali privati, di trovare rifugio nell'immobiliare è dunque più forte che mai, con gli effetti perversi nel campo della pianificazione del territorio. Come per esempio nella lontana periferia zurighese, come è già stato segnalato in un recente articolo del «Tages Anzeiger».

Si è visto che questa lentezza è prima di tutto caratterizzata dalla viscosità fondiaria, un fatto inevitabile, salvo pretendere di riacquistare i diritti di superficie distinti e permanenti a colpi di miliardi. Ci obbliga a una pianificazione a lungo termine, che genera delle legittime frustrazioni, specialmente per i mandatari che si aspettano di vedere i loro progetti realizzarsi più rapidamente.

Ma questa lentezza è anche garante di un'evoluzione equilibrata su tutti i settori del perimetro, che permette la costruzione coordinata dei servizi, scuole e asili nido, o delle infrastrutture, parchi, viali e corsi d'acqua, necessari allo svago dei futuri abitanti.

In un territorio così vasto, il tempo sarà dettato più dalle capacità d'investimento dei poteri pubblici che dai ritmi congiunturali dell'investimento privato. È forse un handicap, ma anche una fortuna.

Traduzione di Laura Ceriolo

### Praille Acacias Vernets, ein städtebauliches Projekt

Das 140 Hektar grosse und gut an mehrere Verkehrsnetze angebundene Gewerbegebiet Praille-Acacias-Vernets (PAV) mitten im Herzen des Genfer Ballungsgebiets scheint ein enormes Potential für den Wandel der Stadt zu bieten. Seine Nähe zu den Stadtzentren von Genf und Carouge, die Entscheidung, den Eisenbahnanschluss Cornavin/ Eaux-Vives/Annemasse umzusetzen, der laut Planung ab 2019 das schweizerische und französische Bahnnetz verbinden wird, die besondere rechtliche Situation bezüglich des Grundbesitzes, die topografischen und landschaftlichen Merkmale sowie die eher geringe Siedlungsdichte stellen gute Voraussetzungen für den Erfolg dar. Die Tatsache, dass in dem Gebiet eine intensive Aktivität herrscht und der Großteil der derzeitigen Nutzer langfristige dingliche Rechte besitzt, bedeutet, dass seine Zukunft langfristig über einen Zeitraum von mehreren Jahrzehnten gedacht werden muss. Dieser Umstand ist gleichzeitig eine Bremse und eine Chance.

(Zusammenfassung des Autors)

### Note

- 1 Institut d'architecture de l'Université de Genève, *Vision Praille-Acacias - ateliers de projet IAUG 2004-2006*, Editions Infolio, Gollion 2006.
- 2 Francesco Della Casa, in «Tracés: bulletin technique de la Suisse romande», n. 131, 2005.
- 3 Philippe Bonhôte, Pierre Bonnet, Francesco Della Casa, Charles Pictet, Kaveh Rezakhanlou, *Genève 2020 CO-HABITATIONS*, Editions InFolio, Gollion 2006.
- 4 <http://www.proap.pt/project/promenade-des-cretes-1/>
- 5 <http://ge.ch/amenagement/pav-marbrerie-concours-architecture>
- 6 <https://demain.ge.ch/dossier/praille-acacias-vernets/vernets>