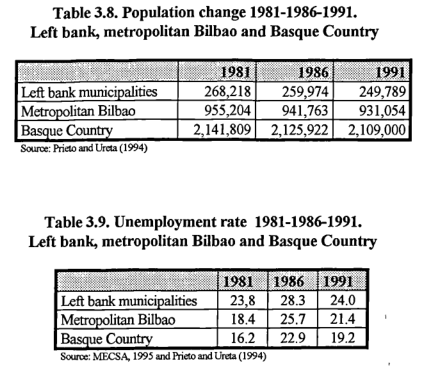
Estrapolati dalla tesi di Antonio Caso

**Il caso Bilbao**

**La crisi della siderurgia**   
Due, però, furono i fattori che avrebbero portato l’industria siderurgica basca alla crisi: lo shock petrolifero conseguente alla guerra dello Yom Kippur del 1973 e l’avvio dei negoziati per l’ingresso della Spagna nell’Unione Europea del 1975.

Tra il 1975 ed il 1996, l’area metropolitana perse il 50 per cento dell’occupazione industriale ed il peso di questo settore si ridusse sull’occupazione cittadina dal 46 al 23 per cento e sul PIL regionale dal 43 al 28,7 per cento.

Tasso di disoccupazione 1981-19861991. Left bank, Metropolitan Bilbao e Paesi Baschi  
  
  
  
Le proteste dei sindacati metalmeccanici furono fortissime anche perché tagli erano previsti anche per l’Ensidesa, la siderurgia di stato spagnola. Nella prima metà di ottobre del 1992 furono organizzate diverse manifestazioni di protesta a causa di uno dei tagli al budget destinato al sostegno della siderurgia che avrebbe portato al licenziamento di 9.700 operai degli Altos Hornos de Vizcaya. Il 9 ottobre 700 lavoratori tra Ensidesa e AHV iniziarono due manifestazioni parallele ad Oviedo e Bilbao per poi unirsi vicino Madrid ed entrare nella capitale il 26 ottobre.

I sindacati baschi alla fine, però, dovettero cedere ed optare per una risoluzione consensuale della vicenda, stipulando un patto che, in realtà, sancì l’inizio di una saggia ed acuta opera di ricollocazione dei lavoratori licenziati dalle fabbriche in altre aziende metalmeccaniche o in nuove aziende, mentre per i più anziani fu previsto un sistema di prepensionamento: una soluzione estremamente virtuosa che aiutò sicuramente l’imponente opera di riconversione economica ed ambientale.

La riconversione urbana di Bilbao fu indubbiamente dettata dalla congiunzione di situazioni problematiche a livello economico ed ambientale. A causa dell’assenza di una diversificazione economica, infatti, un momento di estrema debolezza a livello mondiale dell’industria siderurgica alla fine degli anni ’80, portò la città basca a dover affrontare una grave crisi economica-industriale con fortissime conseguenze sociali che provocarono disoccupazione e povertà. Il tasso di disoccupazione raggiunse il 30 per cento della popolazione e la situazione era resa ancora più grave dall’inquinamento e dalla contaminazione del suolo e delle acque.

La bonifica fu il primo passo, finanziata dai governi locali e nazionali, seguita dalla razionalizzazione e delocalizzazione dell’area industriale e dalla rivalorizzazione del fiume, avendo individuato sulle sue sponde zone destinate a nuovi settori commerciali, residenziali e culturali. L’intervento fu basato su 180 azioni divise in:  
1. Interventi sui trasporti cittadini e sulle infrastrutture portuali ed aeroportuali.  
2. Ampliamento dei parchi e delle zone verdi, riqualificazione dei quartieri degradati e dei sobborghi e riduzione dell’inquinamento atmosferico e dell’impatto idrogeologico.  
3. Investimento nel settore terziario della cultura e della terza rivoluzione industriale  
4. Economia della cultura, (musei)

L’associazione Bilbao Metrópoli 30 nacque per volontà del comune di Bilbao, della Provincia e del governo basco per mettere a punto un piano di riqualificazione urbana con la partecipazione di tutte le “anime” degli enti locali e nazionali, pubblici e privati.  
L’associazione, infatti, comprendeva rappresentanti dell’università, degli enti pubblici, delle banche, dei centri produttivi, delle camere di commercio e delle fondazioni in modo da essere capaci di creare sinergie tra tutte le componenti della società basca per promuovere lo sviluppo dell’area metropolitana e la rivitalizzazione dell’area urbana di Bilbao mediante il Piano Strategico.   
  
Bilbao Ría 2000 nacque, invece, per coordinare al meglio gli sforzi congiunti del governo centrale spagnolo e di quello regionale basco ed infatti venne finanziata al 50 per cento dalle istituzioni nazionali e da quelle regionali e si rese protagonista di numerose iniziative nel campo dei trasporti, dell’ambiente e dello sviluppo metropolitano.

Il porto

Tra i principali interventi della società Bilbao Ría 2.000 vi fu sicuramente l’ampliamento del porto

I lavori, stimati in circa 243 milioni di euro, ebbero inizio con una prima fase di estensione del nuovo porto che fu completata tra il 1992 e il 1998 con l’espansione dell’area di circa 150 ettari e quasi 1 km in più di linee di ormeggio.

L’impatto del porto sull’economia della città è stato sicuramente importante. Oltre alla sua attività commerciale, infatti, in sinergia con quanto realizzato nel miglioramento del comparto turistico, il porto ha permesso l’entrata di navi da crociera. Nel 1994 il numero di navi da crociera era pari a zero, a Bilbao, nel 2013 sono state 50 con oltre 60.000 passeggeri.

L’aereoporto

Il tram

Con un budget iniziale di 20 milioni di euro, il 27 maggio 1999, sotto la sovrintendenza della società Bilbao Ria 2000 iniziarono i lavori per il moderno EuskoTran. I convogli del tran furono costruiti dalla compagnia basca CAF con ogni unità della misura di 25 metri in lunghezza e capacità di 192 passeggeri. Nel 2004 è stata completata la Linea 1 che segue un itinerario utilizzabile anche a livello turistico, partendo dall’antica Bilbao, a Axturi ed incrociando, nel percorso lungo la riva del fiume, sia il Guggenheim Museum, sia l’Euskalduna Conference Centre. Il governo basco ha già deciso di estendere la tramvia fino alla stazione dei treni di Ametzola nel distretto de La Casilla. Il progetto tramviario è andato ad unirsi ad uno ben più ampio di ristrutturazione stradale ecosostenibile che ha utilizzato, in primo luogo, nella pedonalizzazione della via Lutxana, un nuovo tipo di pavimentazione in grado di assorbire il diossido di carbonio. Ogni metro quadrato della mattonella ecologica dovrebbe pulire 5.000 metri cubi d’aria nel tempo della sua durata

La metro

La riconversione culturale: musei, stadio, etc

**Considerazioni finali**   
Il processo di riconversione di Bilbao è indubbiamente un esempio a livello internazionale per la capacità di gestione del problema attraverso acute sinergie tra settore pubblico e privato, per la collaborazione, sicuramente non scontata per le ragioni esplicate prima nei capitoli di inquadramento storico, tra gli enti locali (gli *ayuntamientos* e la *Diputación Foral*), regionali (il governo basco), nazionali ed internazionali. Inoltre, essa ha avuto il consenso ed è stata portata avanti in maniera trasversale da forze di ispirazione progressista e conservatrice.   
  
L’aspetto più interessante è la società Bilbao Ría 2000, l’attore principale di tutto il processo di riconversione. All’interno del suo compito di recuperare le zone degradate e le aree industriali in declino, infatti, la società ha saputo coniugare gli interessi pubblici e privati, coordinando anche i fondi regionali, locali ed europei.

Le istituzioni locali, regionali e nazionali sono riuscite, dunque, nell’arduo compito di trasformare l’intera base economica di una metropoli che, dall’essere una città industriale in declino e soggetta a periodiche crisi, spesso causate da motivazioni geopolitiche o finanziarie esterne, è diventata una città con una solita base industriale competitiva ed internazionalizzata dove si sono consolidati i settori trainanti della futura economia mondiale come il turismo culturale, la green economy e la new economy.   
Bilbao è diventato il terzo polo terziario della Spagna, potendo vantare importanti presenze nel campo dei servizi finanziari, dell’ingegneria e dell’informatica. È stata creata, inoltre un’ottima rete di infrastrutture di comunicazione coordinate tra loro quali l’aeroporto, il nuovo porto, il tram e la metro metro che ha consentito un deciso salto di qualità nella mobilità all’interno e all’esterno della metropoli.   
  
Il settore turistico è stato creato praticamente ex novo attorno a nuovi settori culturali e naturalistici, che attualmente rappresentano più del 4 per cento del PIL della Vizcaya.

**Un altro caso: il bacino della Ruhr in Germania**

Dal 1965 al 1980, una crisi legata all’indebolimento della domanda dell’acciaio, all’esaurimento dei suoi filoni utili e alla diminuzione della richiesta del carbone perché troppo inquinante, portò il territorio della Ruhr ad una grave crisi economica con la chiusura delle acciaierie e delle miniere. Oltre alla crisi economica ed occupazionale, particolarmente grave era, però, la situazione ambientale con un paesaggio fatto ormai di colline di scorie industriali, fiumi inquinati ed infrastrutture legate ad impianti estrattivi ed altiforni ormai abbandonati. L’intero impianto urbanistico dell’area, infatti, era basato sostanzialmente sulle attività industriali

**La riconversione**   
L’ineluttabilità del destino dell’attività estrattiva e siderurgica ed una forte coscienza ecologica maturata in Germania a partire dagli anni novanta diedero la spinta necessaria ad una decisa riconversione economica ed ambientale del territorio. Il governo regionale del *land*[[1]](#footnote-2) Renania Westfalia istituì un organismo per valutare e mettere insieme i progetti di risanamento ambientale: l’IBA Emscher Park. Nel consiglio d’amministrazione erano presenti esponenti della politica, dell’economia, dei sindacati e dei movimenti ambientalisti ed il comitato di coordinamento era presieduto dal Ministero dell’urbanistica e dei trasporti e vedeva la presenza di esponenti regionali, dei principali comuni e di singoli professionisti, un autentico lavoro di rete.

A partire dal 1990 furono bonificati centinaia di ettari di territorio con l’assunzione di circa 5.000 operai. L’area della Ruhr non fu, però, totalmente deindustrializzata.  
Ancora oggi vi è la presenza d un’acciaieria nei pressi di Duisburg, ma le cokerie delle vecchie industrie ormai obsolete sono state abbattute e gli impianti sono stati interamente ricostruiti con canoni moderni lontani dalle città. Il progetto della nuova Ruhr non ha previsto solo la bonifica dei territori, ma anche la ridefinizione totale dell’urbanistica dei centri cittadini lungo l’Emscher, la creazione di musei e a trasformazione dei vecchi stabilimenti in centri culturali, oltre all’inaugurazione di un nuovo corso economico basato sulle nuove tecnologie.   
  
Nel risolvere il problema dell’inquinamento, inoltre, è stata prevista anche la ridefinizione degli spazi sociali, molto spesso assenti in questi luoghi nati come dormitori per operai in cui la mancanza di un vero e proprio concetto di “società civile” aveva portato ad un forte campanilismo tra i diversi centri urbani. “È stato difficile mettere tutti attorno ad un tavolo, comuni e partiti che fino a ora non avevano mai pensato seriamente che dalla crisi dell’industria si poteva uscire soltanto unendo le forze”, ha affermato Fritz Pleitgen, “mente” del comitato organizzatore di “Ruhr 2010”

*I due casi che seguono, sono esempi di riconversione, ma nettamente calati dall’alto, ossia frutto del volere quasi esclusivo di proprietari industriali ed enti statali, che non hanno tenuto conto della partecipazione delle abitanti e degli abitanti delle città rispetto alle decisioni ultime su che tipo di riconversione effettuare nel territorio.*

**Il caso Pittsburgh**

Infatti, per la riconversione economica è stato determinante il ruolo del capitalismo illuminato dei proprietari delle acciaierie che decisero di reinvestire i loro capitali in nuovi settori economici che portarono a istituti di ricerca incentrati sulle nanotecnologie, sulla biomedicina ed oltre 35 college universitari

**Il caso Belval in Lussemburgo**

 Il Lussemburgo, da diversi anni, sta ridefinendo la propria economia. Un tempo territorio chiave per la produzione industriale di acciaio, è diventato attualmente il fulcro di un moderno ed avanzato settore terziario, protagonista di un florido settore economico e finanziario legato ad un’ efficace ricerca universitaria. Uno degli esempi più significativi è Belval.

La riconversione ha seguito due strade. A livello nazionale il Ministero dell’Economia (Dipartimento di Ricerca ed Innovazione) e Luxinnovation (l’agenzia nazionale per l’innovazione) hanno incoraggiato le imprese ad investire in innovazione ed entrepreneurship creando due enti pubblici a tale scopo, Technoport ed Ecostart. Nel 2002 è stato appositamente creato Fonds Belval, un ente pubblico per lo sviluppo con una dirigenza di 13 membri rappresentativi dei diversi ministeri più due rappresentanti locali di Esch-sur-Alzete e Sanrem, le due città coinvolte.

1. [↑](#footnote-ref-2)