

TITOLO PAPER

Ras Lanuf Tows: un'esperienza Nord Europea in Libia

Il progetto di Ras Lanuf Town è testimonianza tangibile di come le politiche transnazionali in corso nel bacino del Mediterraneo provochino momenti intensi di contatto e collaborazione tra culture e ideologie molto diverse, come quella *occidentale-cristiana* e quella *orientale-musulmana*.

Protagonisti di un tale evento sono: le autorità libiche, nella figura delle S.P.L.A.J. (Socialist People's Libyn Arab Jamahiriya), il Segretariato per l'industria pesante e la Devecom, società di progettazione finlandese composta da ingegneri ed architetti.

Il progetto, come suggerisce il titolo, riguarda la fondazione di una *new town*: progetto che risulta essere fortemente legato alle teorie sviluppatesi in Europa agli inizi del XX sec. prime fra tutte quelle di Howard e di Garnier.

Il tema è quello della *città industriale*, con riferimento, in particolare, allo sfruttamento delle risorse petrolifere: tema che, come vedremo, presenta non poche affinità con la teoria garnieriana della *Ville Industrielle*. Pertanto, tutto il progetto, col suo tentativo di fusione della tradizione urbanistica occidentale con la cultura orientale-musulmana ed anche in rapporto alle problematiche ambientali, è di notevole interesse soprattutto se si tiene conto che tali esperienze mancano di significative realizzazioni, nei territori fortemente urbanizzati d'Europa, ormai dalla metà del secolo scorso.

Nei Paesi in via di sviluppo, come la Libia, sono in atto poderose dinamiche economiche ed urbane, che ogni giorno sfidano le moderne teorie per la pianificazione e il governo del territorio.

Nei Paesi in via di sviluppo, come la Libia, sono in atto poderose dinamiche economiche ed urbane, che ogni giorno sfidano le moderne teorie per la pianificazione e il governo del territorio.

La realizzazione di Ras Lanuf Town, infatti, si inserisce nei grandi piani di sviluppo che nel 1979 la S.P.L.A.J. ha riservato per la regione di El Khalij; una vasta porzione di territorio che occupa quasi interamente l'area prospiciente il Golfo di Sirt; dalla città di Bugrein ad Est e quella di Ajdabiya ad Ovest (Figura 1). Tale regione è fra le più ricche di giacimenti minerali e, naturalmente, petroliferi della Libia. Quattro dei cinque Terminal degli impianti estrattivi dell'intero paese si collocano al suo interno e precisamente a Marsa Brega, As Sidrah, Ras Lanuf e Zuetina; punti di arrivo per il greggio prodotto dai pozzi siti a sud della medesima Baia di Sidrah.

Per via di queste forti spinte economiche e sociali la S.P.L.A.J. ha avviato un progetto di sviluppo dell'intera area.

La creazione di un nuovo polo urbano nella zona centrale della fascia costiera, inoltre, ha la funzione di attenuare la pressione demografica e delle attività produttive dalle due grandi aree metropolitane della Libia: la capitale Tripoli e Benghazi.

Come già osservato, in molti Paesi del terzo mondo, i grandi centri esercitano una forte attrazione per i flussi migratori, interni ed esterni; dando vita a problematiche ben note.

La fondazione di Ras Lanuf Town occupa una parte rilevante del progetto della regione di El Khalij, proprio perché essa dovrà essere il centro regionale su cui farà perno tutta l'area e gli insediamenti industriali, tra i più importanti del Paese. Sono previsti infatti grandi impianti di raffinazione del greggio, impianti petrolchimici, centrali elettriche a combustibili fossili e centrali nucleari. La parte di progetto, che riguarda la città di Ras Lanuf, eseguito dalla Devecom, parte nel 1980 e attraversa due fasi: una preliminare conclusa nel 1982 che permise l'avviamento dei lavori e una finale, conclusa nel 1985 con il cantiere pienamente avviato.

Il nuovo centro assolve il compito di integrare gli insediamenti esistenti, stimolare la crescita economica e sociale della popolazione e formare un tessuto connettivo per le risorse umane e amministrative dell'intero insediamento industriale.

La città sorge in un'area delimitata a nord dalla linea costiera e a sud dalla Coastal Highway, per una superficie totale di 1400ha, al suo completamento ospiterà 40.000 abit. con una densità

approssimativa di 30ab/ha, ma con una capacità di espansione per l'anno 2000 di 60.000-80.000ab. Le condizioni ambientali della zona sono semi desertiche ed è stata scelta per la sua idoneità all'ubicazione dei nuovi impianti industriali.

Per analizzare il progetto in tutti i suoi aspetti (Fig 2), bisogna cominciare a fare alcune considerazioni sulle scelte progettuali che lo caratterizzano. La città si sviluppa su una classica griglia modulare a scacchiera, prediligendo la direttrice est-ovest rispetto quella nord-sud. A queste direttrici ortogonali si sovrappongono delle altre a 45° che, partendo dalle rete viaria, si estendono a tutto il progetto, rompendone la monotonia. A tale scopo funge anche la sistematica negazione di simmetrie.

La struttura della città può essere scomposta in tre elementi fortemente distinti:

1. Il sistema dei *centri città*.
2. Il sistema dei *superblok residenziali*.
3. Il sistema degli *spazi aperti*.

Il primo sistema dei *centri città* si suddivide in un *centro principale*, occupante l'intero asse mediano del progetto, per essere accessibile da qualsiasi punto dell'insediamento, per una superficie totale di 75ha; due *centri secondari* equidistanti del centro principale, per una superficie totale di 40ha; e sei *centri locali* per una superficie totale di 8ha. In essi trovano collocazione tutte le attività commerciali e tutte le attività terziarie comprese quelle di alto livello. Ogni funzione è collocata gerarchicamente secondo la propria area di influenza.

Tutti questi centri, per assecondare la loro natura pubblica, sono caratterizzati da una struttura aperta.

Il sistema residenziale è suddiviso in *superblok*: cioè insiemi di unità abitative di varia grandezza; che oscillano dagli 800 ai 1.600 abit.; la dimensione media è di 13ha per 1.100 ab. ed una densità di 82ab/ha.

Per stimolare un senso di comunità e favorire i rapporti sociali, i *superblok* presentano una struttura chiusa ed introversa, che si contrappone, per struttura e forma, a quella dei *centri città*.

Le abitazioni occupano una larga fascia perimetrale a C, tutte orientate verso il centro del *superblok* dove trovano posto gli spazi pubblici e i servizi di prima necessità: il tutto, secondo una consolidata tipologia abitativa locale, circondato da muri. Questi ultimi, infatti, non hanno solo una funzione formale ma sono posti a difesa dal clima desertico. Il 75% delle abitazioni risulta essere ad un piano, mentre il 25%, a due.

Ogni casa occupa mediamente 500mq ed è circondata da muri, o edifici, per proteggersi, sia dagli agenti climatici che dall'introspezione; ha un giardino privato e segue la tradizione Libica che vuole la divisione in due parti: una più grande ad uso della sola famiglia e un'altra più piccola riservata agli ospiti.

Il sistema degli spazi aperti è suddiviso in 3 ampie fasce di verde, parallele alla linea della costa, connesse alla struttura della città. Al centro troviamo la più importante: la zona del *central park* che taglia interamente Ras Lanuf intersecandosi con il *centro città* e i due *centri secondari*. Essa è lunga 5km e larga mediamente 200m, per una superficie approssimativa di 80ha. Il Central Park è completamente irrigato ed ospita al suo interno attività ricreative, strutture sportive e piste ciclabili. Le altre due fasce verdi hanno la funzione paesistica e di protezione della città, senza avere funzioni ricreative.

La fascia a sud di Ras Lanuf, denominata *Shelterbelt Zone* non è irrigata, serve a protezione dalle tempeste di sabbia e come elemento isolante dalla Coastal Highway. L'ultima fascia è quella costiera e corrisponde alla sua zona di rispetto.

Per quanto riguarda la viabilità, il traffico pesante, o veloce è tutto esterno alla città e concentrato sulla Coastal Highway; mentre al suo interno il traffico veicolare è il più possibile separato da quello pedonale. Esso si divide gerarchicamente in arterie principali, vie di collegamento e strade locali. Grande importanza è data ai percorsi pedonali; i quali formano un'intricata rete che connette fittamente ogni elemento della città.

Questa è, in sintesi, la descrizione della nuova città di Ras Lanuf, ed è ciò che sarebbe dovuto essere realizzato entro l'anno 2000, seguendo un piano di esecuzione molto dettagliato. La realtà dei fatti invece è che, ad oggi, il progetto risulta molto arretrato rispetto alla tabella di marcia.

Le motivazioni di un tale ritardo possono essere molte ma, di sicuro, l'embargo iniziato nel 1988 e conclusosi nel 1999, ha fortemente influito.

Il progetto, pur nelle dovute differenze di tempo e di luogo, risulta, come accennato, essere fortemente influenzato della *Ville Industrielle* di Garnier. Si possono riscontrare delle analogie nella pianta generale, avente uno sviluppo preponderante su un asse rispetto l'altro; nell'ubicazione e nella forma del *centro città*, occupante l'intero asse mediano; nella grande importanza data agli spazi verdi e alla separazione dei percorsi carrabili da quelli pedonali e, infine, nella scelta di edifici per abitazione di massimo due piani. Molte sono le differenze: la più evidente è quella di non creare una struttura compatta e di non lasciarsi imbrigliare dalla monotonia della griglia ortogonale.

Vi sono poi alcune considerazioni critiche: la mancanza di un vero rapporto con il mare, relegato al solo asse del Centro Città, dove abbiamo prima un piccolo porto turistico che penetrando nella città si trasforma in lago e poi in fiume che trova la sua fonte nella grande Moschea. Altra perplessità desta la scelta di aree verdi così vaste in un ambiente semidesertico; tanto più che l'unica fonte idrica sono i desalinizzatori. Il pericolo è che tali aree, non debitamente curate, diventino spazi di risulta; con la conseguenza di ottenere degrado e scarsa qualità urbana.

Bibliografia

- 1) "Ras Lanuf town" basic design report vol.1 agosto 1982 Devecom Finlandia
- 2) "Ras Lanuf town" basic design report vol.2 agosto 1982 Devecom Finlandia
- 3) "Ras Lanuf town" Final report 1985 Devecom Finlandia
- 4) http://archnet.org/library/sites/one-site.tcl?site_id=587

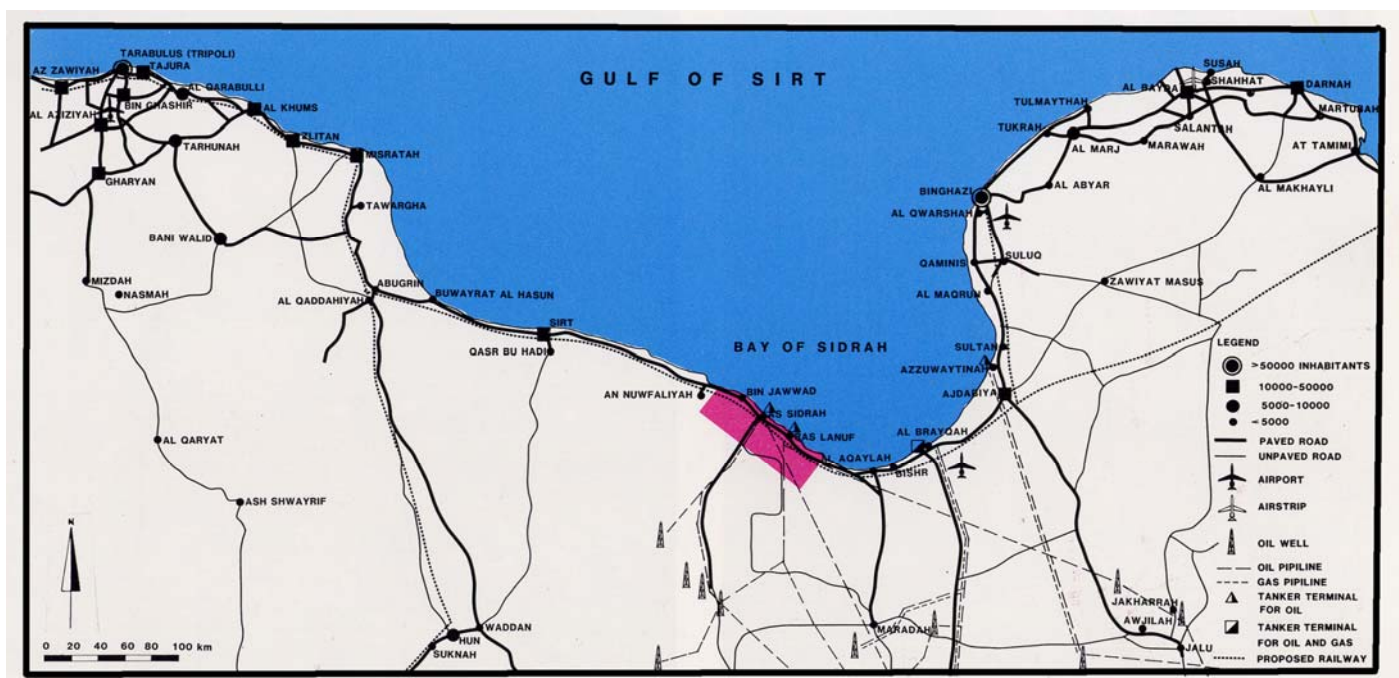


Fig1: Inquadramento generale



Fig 2 : Planimetria generale di Ras Lanuf town

Dottorando: **Antonluca Di Paola**

E-mail: elledippi1@tin.it

Dottorato di Ricerca: **Pianificazione e progettazione della città mediterranea**

Dipartimento di Architettura e analisi della città mediterranea

Università degli studi mediterranea di Reggio Calabria

Tavolo Tematico di discussione A : **MEDITERRANEO PORTA D'EUROPA**