

Richard Burdett,
London School of Economics, London, UK

La necessità di governare la complessità della città contemporanea, orientando lo sviluppo e le trasformazioni fisiche verso obiettivi condivisi, richiede l'adozione di strategie urbane che sappiano stabilire una relazione effettiva tra le modalità di gestione dei processi decisionali della pubblica amministrazione e le aspettative di investitori privati e dei cittadini. In questo senso il progetto urbano rappresenta un'importante opportunità per la città e per la comunità che la abita, così che la determinazione del dove e come agire definisce differenze sostanziali all'interno delle politiche di rigenerazione delle diverse realtà urbane. Inoltre, appare ormai acquisito che la gestione di processi complessi, quale quello della trasformazione urbana, richiedono competenze multidisciplinari e l'apporto di contributi di conoscenza da parte di tutti i soggetti coinvolti.

Londra rappresenta un esempio importante delle dinamiche di trasformazione delle città globali europee, ricche di potenzialità e contraddizioni, comunque essenziali per la produzione di ricchezza e delle maggiori quote del Pil nazionale. La città ha definito importanti obiettivi di trasformazione articolati sulla rigenerazione delle aree urbane marginali, finalizzando gli investimenti su tre assi principali: il miglioramento dei trasporti pubblici, la crescita urbana (secondo il principio di costruire nel costruito), l'incremento di edilizia abitativa di qualità. Il vantaggio per la collettività è evidente e risiede nella sostenibilità ambientale del processo progettuale, imperniato sulla riduzione del consumo di suolo, sul miglioramento dell'efficienza dei trasporti esistenti, sull'aumento del numero degli spazi pubblici di qualità che vengono messi a disposizione della cittadinanza.

L'approccio metodologico è strutturato sulla specificità del luogo e sul controllo dei tempi di attuazione. Il programma di rigene-

razione prende, infatti, avvio dalla conoscenza approfondita del contesto urbano con attenzione agli aspetti sociali, economici e demografici, così da prefigurare scenari di trasformazione adeguati alle caratteristiche delle diverse aree. È evidente che senza il supporto di analisi mirate è difficile esercitare quell'azione di previsione necessaria a governare i processi complessi di rigenerazione urbana, decidendo sull'opportunità degli interventi a farsi e sulle nuove funzioni da localizzare. Nella sua pianificazione urbanistica, Londra ha quindi definito direttrici di crescita imperniate sul principio della densificazione urbana, finalizzate a ridurre il consumo di suolo ed orientate a consolidare la *green belt*, la cintura di aree a verde che cinge la città e che nel corso degli anni ha avuto un ruolo essenziale per il contenimento dello *sprawl* urbano.

La necessità di oggettivare la strategia di intervento, lavorando attraverso un metodo scientifico, è determinante al fine di comprendere il reale 'funzionamento' della città e, in base a questo, prefigurare gli interventi da realizzare secondo un appropriato coinvolgimento della classe politica e imprenditoriale. Un dato essenziale, quando si parla di rigenerazione urbana, è pertanto la densità demografica, intendendo con tale termine non solo la proporzione tra numero di abitanti e area occupata, quanto piuttosto la quantità e tipologia di persone – magari segmentate secondo specifici target – direttamente o indirettamente coinvolte nel processo di trasformazione dello spazio urbano. Inoltre, in tutte le città globali esistono problemi di disuguaglianza che generano divisioni e conflitti. A Londra come nelle altre metropoli esiste, infatti, un difficile problema di integrazione delle periferie urbane e della differenza sociale che deriva dalla marginalità fisica ed economica di fasce della popolazione. Nella strategia

Infrastructure, public spaces and housing retrofitting in the experience of urban regeneration in London*

The capacity of governing the complexity of contemporary cities requires a special kind of urban strategies for orienting transformation toward shared objectives, merging the decision process (mostly public) with the expectations of both private sector and inhabitants. Starting by this assumption, urban design and urban regeneration represent key opportunities for city development, so that within the planning process the determination of how and where going to invest in urban areas regeneration is crucial. Moreover, the governance of complex process, such as the urban renewal, requires the accordance of different specializations and the support of the subjects involved in.

London is an effective example of the typical urban dynamics affecting European Global cities, rich of opportunities and contradiction, by where both national wealth and high percentage of

the GDP are produced. London is now engaged in reaching very ambitious goals aimed at re-generating marginal urban areas by means of an action plan consistent with three main axes: public transport upgrading, urban densification and the increasing of the architecture quality. Positive – public – effects come from this strategy increasing the reduction of soil loss, the improvement of transport efficiency, the rise of the number and quality of public spaces.

The planning strategy is consistent with the context features and the implementation time. It is directed to point out the regeneration potentials of the areas starting from their real condition in terms of social constraints, of economic opportunities and of urban demography. Therefore the renewal programme is tailored on the specific site potential. Without specific analysis of the social context it is very difficult

to work successfully at urban renewal due to it is not possible to prioritize the new building programs or defining new urban functions. The London Authority established directions for the city development according to the planning programme. These directions specially refer to contain urban growth into the green belt that surrounds the city by the aim of reducing soil loss so urban densification has been established as major component of the urban redevelopment.

Due to the complexity of urban dynamics, a more scientific approach is required for applying successfully at urban renewal: it is consistent with the need of understanding how the city 'works', what are the right actions to do and what are the politicians and investors to involve in.

Urban density is a prime data to be familiar with. It is oriented to know how

adottata, la diversità (etnica, sociale, economica) della città diventa un obiettivo ulteriore della politica di rigenerazione che mira a mantenere la popolazione nello spazio urbano. A fronte di forti flussi in ingresso, esiste anche un problema di emigrazione poiché ogni anno circa 100.000 persone lasciano la città non potendo sostenere i costi della vita per le proprie famiglie.

Un'accurata analisi sociale ha fornito dati significativi rispetto all'aspettativa di vita, ai livelli di reddito, al grado di occupazione e di istruzione di fasce di popolazione. Queste informazioni definiscono un nuovo modo di mappare la città, mettendo al centro del processo decisionale la qualità del sistema sociale che diventa così un aspetto chiave della rigenerazione urbana: le dinamiche demografiche sono state analizzate utilizzando processi di *data filtering* volti a comprendere la composizione sociale dei quartieri integrandola con i dati relativi alle possibilità economiche dell'area stessa ed alla valutazione dell'efficienza dei trasporti pubblici.

A supporto di tali scelte sono state condotte indagini di tipo socio-economico per analizzare le caratteristiche dei gruppi sociali coinvolti, nonché studi paralleli sui trasporti urbani per verificare i tempi di percorrenza necessari per raggiungere il centro urbano e le aree di maggiore interesse, tenendo conto soprattutto dell'ubicazione dei nodi di interscambio più serviti. Su questi ultimi, infatti, si basa la strategia di rigenerazione urbana che identifica nella connessione modale il principio guida per selezionare i luoghi che offrono le migliori garanzie di successo per gli interventi di recupero urbano. L'assunto fondamentale è, infatti, nella convinzione che in una metropoli esistono sì aree marginali ma anche condizioni di opportunità e fattori di sviluppo su cui è necessario puntare.

many people – targeted in specific target groups – are directly (or non) involved in urban transformation. These data have to be connected to the real economic opportunities and to the evaluation of the efficiency of urban transport, considering that within the global cities there are marginal areas but even true challenges by which regenerate them. At city level, an operational unit has been established for planning investments on urban transport, working both on railways and buses. By the aim of facing dwelling needs, the increase of building density is very important, but planning permissions have to be allowed only in the areas where the transportation services are really efficient. In global cities inequality is a critical points to solve. As most of these, London is affected by social inequality and by difficulties at integrating suburbs due to its physical and economic

marginalities and of ethnic differences. Only few cases diversity can be considered as positive. So the governance of inequality is crucial in urban development politics. The strategy adopted by London Authority makes social diversity one of the main objective of the renewal programme, also aiming at maintaining people inside the city (despite the relevance of the immigration flows, almost 100.000 people for year leave the city due to the family costs). Starting from detailed social analysis, the London urban renewal programme was able to use detailed information about life expectation, income levels, employment rate and people education. All these data have been mapped enhancing social composition as key element for achieving successful urban renewal programme. Social dynamics were deepened through data filtering processes aimed at understanding the

In questa prospettiva, la rigenerazione urbana è il grande tema del futuro, un elemento essenziale per lo sviluppo della città. Londra, lavorando attraverso una politica di investimenti mirati, sta realizzando la riconversione delle destinazioni d'uso di specifiche aree per ri-bilanciare i valori e i servizi urbani, offrendo al contempo un'opportunità di convergenza per gli interessi economici e i bisogni sociali.

Un'urbanistica della *connessione* guida metaforicamente l'attuale strategia urbanistica di Londra, indirizzando l'amministrazione pubblica verso una pianificazione finalizzata a 'rimettere a posto' quelle situazioni – degradate e marginali – nelle quali la probabilità di successo è maggiore grazie alla presenza di più efficienti infrastrutture di trasporto. Le aree che soddisfano questi requisiti sono definite *opportunity areas*, ossia luoghi in cui è possibile intervenire con prevedibili margini di successo rispetto ad altre aree con minori opportunità.

Per l'attuazione del processo di pianificazione descritto (che investe la mobilità, l'economia locale e lo sviluppo delle costruzioni) è stato definito un programma di investimenti che coinvolge gli istituti bancari, le attività commerciali, le università, imprenditori edili e promotori immobiliari. Molto dinamico è il ruolo delle Università che investono con i loro campus nelle aree oggetto di rigenerazione, delineando un nuovo ruolo degli Atenei nell'epoca "post statale" (nella zona di King's Cross la University of the Arts ed altre istituzioni stanno attuando investimenti per cinque miliardi di euro), facendo della città il luogo della cultura e dell'Università, il luogo dove trovare – e sfruttare – le migliori opportunità.

Per questo tipo di approccio è molto importante stabilire dal principio cosa non è consentito fare e cosa è invece possibile at-

social composition of the urban districts and at overlaying those data with ones coming from of the economics survey and from the transport efficiency analysis.

For supporting decision, further surveys have been developed for investigating the characteristics of the social groups involved as well as the effectiveness of travel times for reaching the main urban hubs through the transport net. The urban renewal strategy works on the assumption that the areas connected by existing urban transport hubs have better opportunities for successful regeneration. The further assumption is that each city has marginal areas but even opportunities to count for.

In this perspective, urban renewal is key target for the city future and a big argument of discussion: new land uses (and investments) were planned by the London Planning Authority by the aim of

re-balancing urban functions and property values within the different zones of the city, providing effective condition for the convergence of social targets and economic interests.

Ideologically, a sort of 'connecting urbanism' informs the London planning strategy, steering the public authority to convert degraded and marginal areas starting by those have the above-mentioned requirements in terms of social composition and public transport. These areas, named "opportunity areas" are those that allow to forecast wide margin of success for the investment done.

In order to effectively bring about this strategy, an investment programme – focused on mobility, on local economy and on housing development – has being implemented according to the current planning process, taking advantages from the involvement of different

tuare. Per quanto concerne l'iniziativa privata, agli imprenditori non deve essere consentito di sviluppare investimenti "ad isola", ossia aree non correlate al sistema urbano, che non comunicano e non dialogano con i distretti vicini. L'obiettivo più importante è infatti l'attivazione di un processo dinamico articolato su alcune, selezionate, aree poste in posizione strategica, in modo da sviluppare lavoro e investimenti, secondo un principio di contaminazione. L'elemento chiave, come si è detto, è nella qualità della connessione urbana che va commisurata con la velocità di collegamento su ferro e non con la distanza meramente fisica dal centro città. L'individuazione di principi guida basati su un progetto di trasporto urbano integrato (un ruolo importante sarà quello dei nuovi treni della regione metropolitana ad alta velocità) consentirà che l'importante investimento realizzato nella zona est di Londra agisca da catalizzatore per rigenerare i punti nevralgici di zone dismesse per anni.

La città sta cambiando e il filo comune di tutti gli interventi è l'approccio pragmatico ai processi di trasformazione, considerati come opportunità collettiva per incrementare tanto le potenzialità di coesione sociale quanto la capacità di produrre innovazione, entrambi fattori strategici sui quali investire. Il piano individua le zone a nord est di Londra come le aree dotate delle maggiori potenzialità di successo per gli interventi di rigenerazione urbana. La valutazione è stata condotta, sulla base di analisi demografiche approfondite e sulla qualità delle infrastrutture già presenti nonché sulla funzione strategica di alcuni nodi intermodali. Le opportunità di trasformazione risultanti dall'analisi sono naturalmente diverse per ognuna delle aree esaminate – aree industriali, parchi ferroviari, aree residenziali degradate – ma il processo di decisione che guida all'attuazione degli inter-

venti è fondato su principi comuni: valutare la possibilità delle singole aree di sviluppare un incremento della densità abitativa in relazione alla capacità delle infrastrutture di trasporto esistenti e dei servizi urbani.

In questo quadro, gli investimenti per riqualificare le stazioni della metropolitana sono rilevanti. Agendo con interventi di *retrofitting* e integrazione architettonica, gli interventi di rigenerazione sono stati finalizzati a garantire l'efficacia dei risultati e l'efficienza degli investimenti, in alcuni casi esclusivamente privati. Un esempio in tal senso è la stazione di King's Cross, una costruzione di epoca vittoriana, per la quale è stato stanziato un investimento di tre miliardi di euro. L'edificio si trova in un'area ai margini del centro di Londra, una delle zone più degradate della città, sia per la posizione decentrata che per la scarsa manutenzione del sistema costruito. In questo caso, un elemento importante dell'intervento di rigenerazione è la scelta delle nuove funzioni urbane da localizzare. All'interno dell'area recuperata e dell'edificio della stazione è stata insediata la Central St Martins School of Art, parte della University of the Arts. In principio, nel sito, non era prevista la presenza di una sede universitaria ma mentre era in corso l'intervento di recupero è sembrato opportuno riutilizzare un edificio dell'800, di grande valore storico, per nuove funzioni urbane di qualità, trasformando tutta l'area in uno spazio pubblico frequentato da migliaia di studenti.

Vicino alla stazione è previsto anche il nuovo Francis Crick Institute, centro di ricerca biomedica, con 1500 ricercatori e un investimento di circa due miliardi di euro. Ricerca e sperimentazione sul campo diventano così parte integrante della strategia, rafforzando la visibilità del progetto e richiamando una popolazione giovane che rivitalizza il centro della città alimentando anche

stakeholders such as banks, commerce, universities and education institutions, housing promoters. Universities, indeed, play a key role in such post-public era of the urban renewal, acting for increasing the capacity of providing services and material assets. Within King's Cross renewal, the University of Arts is now investing 5bln €, becoming a great attractor for education and job opportunities in the city.

In such approach it is very important to highlight promptly what is allowed and what not. From one side, the private sector can not decide to develop investments that are not linked to the comprehensive urban planning strategy, creating a sort of islands of investments not connected with the surrounding districts. By the other side, public administration pushes for implementing dynamically the urban transformation process, building the network of the

urban renewed spaces – strategically placed – and creating a connected urban system by which provide best condition for job opportunities and further investments. Thus the choice of the opportunity areas is crucial for activating a sort of positive contamination between such areas and the surrounding district. Railway transportation, and mobility in general, are confirmed as key tools for achieving the efficiency of the urban system, connecting flows through the new high-speed train so that the distance from the city centre does not limit urban development because of the efficiency of the train connection. The commitment done in such comprehensive transportation programme makes possible the investments in the North-Eastern London zone that acts as catalyst for re-generating further strategic spaces placed in long-term abandoned areas.

According to such pragmatic approach to urban renewal the city is changing. The transformation process has considered like a common opportunity for improving social cohesion and the local innovation capacity that are key elements for converging public/ private investments.

The North-Eastern London zone has selected as prime opportunity area for urban regeneration, due to the high rise of existing infrastructures and for the strategic hubs. A number of diverse areas have been identified for urban renewal. The selection criteria has mainly oriented both by demographic surveys and the assessment of transport efficiency – specially referring at the hubs placement. The decision process is based on the potential of single areas at developing residential density according to the infrastructure capacity, so that regeneration opportunities

are different by areas, even depending by their physical characteristic and their former uses (industrial areas, railways parks, residential areas, etc). At city level an operational unit has been established for planning investments on urban transport, working both on railways and buses as well as politics for planning permissions have set out, allowing construction only in the areas where the transportation services are really efficient.

Relevant investments (sometimes entirely private) are made for improving train stations, working at technological retrofitting and at the architectural upgrading by the aim of maximizing the efficiency between the project results and its cost effective. A good example of this kind of approach is the urban renewal generated by the King's Cross station redevelopment where a 3bln € investment was made. It is a Victo-

flussi internazionali di utenza. In questo modo l'intervento diventa un oggettivo attrattore di investimenti pubblici e privati che danno origine a nuovi posti di lavoro (stimabili in questo caso in 12.000 unità).

L'Amministrazione comunale sta attuando una politica di densificazione del costruito concentrando gli interventi intorno ai nodi del trasporto pubblico. Tra i progetti realizzati, un forte dibattito ha riguardato edifici simbolo come *The Shard* realizzato su progetto di Renzo Piano nei pressi del London Bridge. In questo caso, e senza entrare nel merito delle caratteristiche architettoniche oggetto del dibattito, è interessante notare che anche un edificio multifunzione è ispirato ad un target di lusso, sia perfettamente integrato in una nuova e più sostenibile relazione tra edificio e città: posto infatti in contiguità della stazione della metropolitana di London Bridge, l'edificio prevede solo 47 posti auto, obbligando in tal modo gli utenti all'uso esclusivo del mezzo pubblico.

Il binomio tra rigenerazione urbana e mobilità sostenibile si evidenzia anche nella strategia di intervento sulla qualità dello spazio pubblico, su edifici pubblici e musei, sulle architetture di valore civile. Un esempio ulteriore di come spazi eccentrici possano diventare centrali e determinanti nei nuovi assetti urbani è il Millennium Bridge, che per la sua qualità architettonica è divenuto un forte attrattore urbano, utilizzato da milioni di persone che sostano nello spazio aperto adiacente al ponte e attraversano le rive del Tamigi.

Certamente l'intervento più significativo realizzato nella città è quello per i Giochi Olimpici. L'evento delle Olimpiadi ha rappresentato una formidabile opportunità di investimento sullo spazio pubblico e sulla qualità del costruito. L'area scelta per la

localizzazione del Villaggio Olimpico è posta vicino a un tratto del Tamigi, un'area di forma frastagliata e attraversata da infrastrutture non connesse (ferrovie, autostrade). Il sistema naturale dei canali ne limitava l'accessibilità, mentre la struttura dell'area presentava poca permeabilità e spazi in dismissione, ed era servita da un unico collegamento stradale.

A partire da tali condizioni di criticità, l'autorità di pianificazione ha prodotto un piano basato su un'infrastruttura paesaggistica di acqua e verde che realizza un grande parco urbano. A fronte di un solo ingresso, si è intervenuti in maniera significativa con la creazione di 38 nuovi punti di accesso. La programmazione degli edifici è stata orientata esclusivamente verso quelle le strutture di cui si aveva un reale bisogno e che non duplicavano funzioni urbane già presenti nelle aree adiacenti. Le strutture olimpioniche sono state progettate secondo una visione di breve e lungo periodo, per rispondere sia alle necessità dei Giochi sia a quelle di riconversione post-evento. In un arco temporale relativamente breve, le strutture sono state ridimensionate, rifunzionalizzate o dismesse, con la vendita delle strutture ad acquirenti interessati (è stato venduto il 50% delle strutture) così che è stato possibile valorizzare il sito con investimenti ambientali ed energetici.

L'intero Villaggio Olimpico è stato progettato per ospitare simultaneamente centinaia di migliaia di utenti. Le infrastrutture di collegamento pedonale, ad esempio, sono state concepite a misura d'uomo e per la riconversione post-evento: tutti i ponti e i passaggi pedonali sono stati realizzati in due parti, di cui una permanente e una temporanea, rimossa successivamente per evitare di configurare un paesaggio ad una scala percettiva e funzionale non adeguata alla vita di tutti i giorni.

rian building located on the edge of the London centre within one of the most degraded area of London. The decline of the station building and of its surrounding depend by its marginality in the city context and due to the poor maintenance of the building itself. The renewal project was oriented at the building rehabilitation, also stressing its potential in implementing new urban functions through appropriate re-use project. In this case the location of the Central St. Martins School of Art (part of the University of the Arts) into the restored granary building is a key outcome. At the beginning, the placement of the university in the station area was not planned. Only when the building retrofit was going, the opportunity of establishing prime urban function into such amazing nineteenth century buildings was considered. Therefore the general aim of the urban renewal has

been the implementation of the comprehensive appeal of such public spaces, so that they became attractive places for the investors. In the case of the King's Cross station, the renewal intervention has provided more job opportunities (about 12.000 jobs are forecast) and new uses for the place where thousand of students should stay and live. Further, the Francis Crick Institute (a new bio-medical research centre) is now planned near the station. The clinic centre will provide the presence of almost 15000 researchers and a planned investment of 2bln €.

University and research centres, however, represent a key part of the transformation strategies because of they attract young (and creative) population – students and researchers – that revitalizes the place also increasing international flows of visitors.

As mentioned above, the general strat-

egy of the London Authority is to push urban density close to the existing dynamic hubs. A great debate was done on "the Shard", a symbolic architecture built by the Italian architect Renzo Piano close to the London Bridge. Beyond the discussion about the design features of the building, the Shard represents a new way of living the city. Even if designed as multi-functional and luxury building, the Shard only provides 47 parking plots, forcing people to move by public transport due to its location close to the London Bridge underground station.

Since, as urban renewal is aimed at public spaces upgrading, including public buildings (specially if civil architecture) and museums, the construction of the Millennium Bridge represents a further successful example of the London strategy. It proves how public space – even when decentralized – can be crucial

as new urban facilities: the bridge is a strong urban attractor, connecting the Thames banks and catching flows of million people that enjoy the new place. Olympics held in London in 2012 represented a great challenge for urban renewal, pushing the upgrade of urban services and the public transport. Against the 10bln€ invested, a 12bln€ revenue has been achieved since now, together with further opportunities of re-using many regenerated urban spaces. The investments done in public transport can be considered as part of the Olympic legacy.

The Olympic Games represented a key opportunity of investing in public space and in the upgrade of the built environment. The Olympic area lies close to the Thames, the morphology of the site was irregular, not connected by infrastructures (railways and motorways). Also the natural waterways limited the site

La progettazione è stata dunque preventivamente orientata al dopo Olimpiadi in una complessiva ottica di sostenibilità. Un esempio del processo decisionale adottato è la piscina olimpionica progettata da Zaha Hadid, dove circa 17000 posti sono stati realizzati come parti strutturali autonome e temporanee che, una volta smontate, hanno permesso di riproporzionare la struttura nella propria volumetria e dimensione. La piscina e il parco sono oggi frequentati da moltissimi utenti che vi accedono attraverso la linea della metropolitana così che, in breve tempo, numerosi punti della città sono ben collegati ad un'infrastruttura pubblica di particolare valore.

Il Parco olimpico rappresenta complessivamente un intervento urbano molto attrattivo. Nell'area davanti alla piscina è già prevista la creazione di nuovi musei (Victoria & Albert Museum e Smithsonian), un centro di danza (Sadlers Wells) e un secondo Campus universitario al centro della zona, con nuove strutture

residenziali e pubbliche, puntando ancora una volta sulla presenza dei giovani. Gli interventi residenziali hanno accompagnato il processo di rigenerazione dell'area delle Olimpiadi, prevedendo quote di *social housing* tra il 25 e il 35 % insieme all'investimento dei privati.

In conclusione, la strategia progettuale per la rigenerazione urbana di aree della città di Londra ha puntato e punta per il futuro su grandi aree vicine al centro della città secondo una strategia urbanistica chiara, descrivibile e flessibile. Il punto di partenza è nella corretta interpretazione di quale è la realtà, avendo la capacità di leggere e prefigurare il cambiamento.

NOTA

* Il testo riporta il contributo della conferenza dal titolo "Creating dynamic cities" tenuta a Napoli il 13.7.2015 nell'ambito del Master di II livello "Progettazione di eccellenza per la città storica".

access, so that the whole area had low permeability and only one motorway access.

Starting by such critical condition, the London Planning Authority made a new planning tool, founded on blue and green infrastructures. A short-medium term vision was planned: against the original "one point access" the plan provides 38 new accesses at the area; new land uses were planned by the aim of increase urban functions, avoiding to duplicate the ones already existing in the neighbouring areas. The new built up areas were designed for being sold, re-used or dismissed after the Olympic event according to the real estate management programme, integrated with the urban plan (almost 50% of the built stock has been sold). In a medium-long terms perspective, the plan makes the Olympic Village a new urban park, integrated in the whole planning strategy

and developed by investments in environment, energy and urban facilities.

The Olympic Village was built both for responding to the need of hosting hundred thousand of people simultaneously and by the aim of being re-used after the event, considering the whole infrastructure as public legacy. According to this, the project was designed for being sustainable and scalable for the human perception and for being fit to a double use: the short term one, during the Olympic Game, and the long-term one, after the end of the event. An effective example of such design approach is the Aquatics Centre, designed by the architect Zaha Hadid. The Olympic Pool was originally conceived for hosting 170.000 spectators, but both facilities and seating stands were designed by the aim of being later separated in a set of autonomous structures. The Aquatics Centre transformation, ended in 2014,

made the pool assuming its own volume and shape, becoming an attracting venue for swimming and diving. The Olympic Pool and the Olympic Park are therefore re-opened and visited by a lot of people that can easily reach the place by train that connect a number of city's places fast through such appreciated urban infrastructures, featured by architectural quality and vibrant functions. The whole Olympic Park represents a great urban attraction planned to be implemented by more high-quality infrastructures such as two outstanding museums (The Victoria and Albert Museum and the Smithsonian will open here new venues), a new space for dance (the Sadlers Wells Theatre), another University Campus, together with new residential areas coming both from public and private investments. The planning strategy is oriented to facilitate the incoming of young people

that can act as catalyst for quickly regenerating the North-Eastern Zone. By this aim a percentage of social housing, ranging between the 25% and 35% of the residential investment was planned out.

The London Public Authority is working in the field of urban renewal by the aim of upgrading underdeveloped areas as well as fringe areas according to a clear planning strategy that is feasible and flexible. The planning focus is on the capacity of understanding the on going urban process through an effective point of view by which transformation can be forecast.

NOTE

* The text shows the conference contribution "Creating dynamic cities" held in Naples on 13.7.2015 as part of the Master's Degree "Progettazione di eccellenza per la città storica".