

# TRASPORTI

# *& cultura*

41

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



## PORTI E CITTÀ



Rivista quadrimestrale  
gennaio-aprile 2015  
anno XV, numero 41

Direttore responsabile  
Laura Facchinelli

Direzione e redazione  
Cannaregio 1980 – 30121 Venezia  
Via Venti Settembre 30/A – 37129 Verona  
e-mail: info@trasportiecultura.net  
laura.facchinelli@alice.it  
per invio materiale: casella postale n. 40 ufficio  
postale Venezia 12, S. Croce 511 – 30125 Venezia

Comitato Scientifico  
Giuseppe Goisis  
Università Ca' Foscari, Venezia  
Massimo Guarascio  
Università La Sapienza, Roma  
Giuseppe Mazzeo  
Consiglio Nazionale delle Ricerche, Napoli  
Cristiana Mazzoni  
Ecole Nationale Supérieure d'Architecture,  
Strasbourg  
Marco Pasetto  
Università di Padova  
Franco Purini  
Università La Sapienza, Roma  
Enzo Siviero  
Università Luav, Venezia  
Zeila Tesoriere  
Università di Palermo - LIAT ENSAP-Malaquais  
Maria Cristina Treu  
Politecnico di Milano

La rivista è sottoposta a referee

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

La rivista è pubblicata on-line  
nel sito [www.trasportiecultura.net](http://www.trasportiecultura.net)

2015 © Laura Facchinelli  
Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli  
C.F. FCC LRA 50P66 L7365

Pubblicato a Venezia nel mese di aprile 2015

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443  
del 11/5/2001

ISSN 2280-3998

## TRASPORTI

- 5 PORTI E CITTÀ**  
di Laura Facchinelli
- 7 LE AREE PORTUALI DISMESSE:  
INTERAZIONI CON LA CITTÀ**  
di Oriana Giovinazzi
- 15 VENEZIA: IL PORTO COME  
RISORSA PER LO SVILUPPO  
ECONOMICO DELLA CITTÀ**  
di Paolo Costa
- 23 GENOVA E LA SPEZIA, DIFFICILI  
TRANSIZIONI PER SUPERARE IL  
'900 INDUSTRIALE**  
di Francesco Gastaldi
- 29 PERCORSI DI RIQUALIFICAZIONE:  
IL NUOVO WATERFRONT DI  
MARINA DI CARRARA**  
di Francesco Messineo e Sergio Beccarelli
- 37 CATANIA: VERSO UNA POSSIBILE  
INTEGRAZIONE PORTO-CITTÀ**  
di Elena Cocuzza, Matteo Ignaccolo e  
Giuseppe Inturri
- 45 PORTI ITALIANI, RUOLO NEL ME-  
DITERRANEO E SCENARI FUTURI**  
di Oriana Giovinazzi
- 53 LA RIGENERAZIONE URBANA DEL  
PORTO DI AMBURGO**  
di Chiara Mazzoleni
- 61 PROGETTI DI RECUPERO DI  
AREE INDUSTRIALI DISMESSE  
SULL'ESTUARIO DEL TAGO**  
di André Fernandes
- 69 LA RISCOPERTA DEL  
WATERFRONT DI ROTTERDAM**  
di Tom Daamen, Martin Aarts, Menno Huijs e  
Walter de Vries
- 77 BORDEAUX E LIONE: VALORIZZA-  
ZIONE DEL PATRIMONIO CULTU-  
RALE NELLA RIGENERAZIONE DEI  
WATERFRONT**  
di Assunta Martone, Marichela Sepe e Serena  
Micheletti
- 85 IL RIFLESSO DEL PORTO. IL  
PROGETTO TANGER PORT  
FRA PROMOZIONE POLITICA E  
FRAMMENTAZIONE URBANA**  
di Zeila Tesoriere

**93 DINAMICHE SULL'OCEANO  
INDIANO: TRASFORMAZIONI  
SULL'INTERFACCIA CITTÀ/PORTO**

di Annick Miquel

**103 LA RELAZIONE TRA CITTÀ E  
PORTO IN ASIA**

di Yves Boquet

**111 CONFLITTI E SFIDE NELL'USO  
DEGLI SPAZI: IL COMPLESSO DI  
CAPUABA, PORTO DI VITÓRIA**

di Flavia Nico Vasconcelos e Felipe Beltrane

## cultura

**117 NEW YORK, CITTÀ E PORTO:  
QUALE FUTURO?**

di Pierre Gras

**125 DA DESPINA A VALDRADA,  
ETEROTOPIE DEL GOLFO PERSICO**

di Cecilia Scoppetta

**137 UN PORTO E UNA CITTÀ DEL  
BASSO CORSO DEL DANUBIO:  
BRĂILA**

di Alexandru Damian

**141 PORTO VECCHIO A TRIESTE,  
UN'ASSORDANTE CATTEDRALE DI  
SILENZIO**

di Marta Moretti

**145 CITTÀ SOTTERRANEA, CITTÀ  
SMART: IL CONVEGNO DI NAPOLI**

di Giuseppe Mazzeo

**149 LOGISTICA E TRASPORTO  
MARITTIMO. UN FOCUS GROUP  
DEI PROTAGONISTI CAMPANI**

di Alessandro Panaro

**151 TRASPORTI, CULTURA,  
ARCHITETTURA: PRESENTAZIONE  
DEL N. 38 DI T&C A PALERMO**

di Zeila Tesoriere

**155 PONTE SULLO STRETTO, PER  
VALORIZZARE IL MERIDIONE E  
RILANCIARE L'ECONOMIA ITA-  
LIANA. UN CONVEGNO A ROMA**

di Laura Facchinelli

# Porti e città

di Laura Facchinelli

*Il porto è una realtà complessa, una realtà che ha una fisionomia duplice, fra trasporto e città. Con riferimento alla prima dimensione, la presenza di un porto è un fattore economicamente rilevante: si pensi alla condizione fortunata delle città che si affacciano sul mare con un grande porto efficiente. Un porto è storia, è sviluppo delle infrastrutture e quindi trasformazione fisica del territorio. Ma proprio la presenza di banchine, magazzini, silos, impianti di sollevamento, binari, arterie stradali, operatori specializzati ha determinato, nel tempo, una condizione di separatezza dall'adiacente contesto urbano.*

*Riguardo alla città, la perimetrazione dell'area portuale è una condizione che chiude ed esclude. Il fronte mare è impedito allo sguardo, e questo ha determinato, negli abitanti, la consuetudine a considerare l'area-porto come solo operativa, non percorribile, con realtà umane difficilmente integrabili e un contesto residenziale, tutt'intorno, problematico, spesso in degrado.*

*Come si è sviluppata la situazione dei porti? Negli anni recenti c'è stata una rapida trasformazione tecnico-funzionale del trasporto marittimo, che ha visto un uso sempre più esteso del container e la costruzione di navi sempre più grandi per contenerne un numero crescente. Questo fenomeno ha comportato un ripensamento anche dei porti, per dimensioni e attrezzature. Così il porto ha abbandonato, spesso, gli spazi adiacenti all'abitato, divenuti troppo angusti, per trasferirsi in territori più adatti a un'espansione immediata, con potenzialità per un'ulteriore crescita in futuro. A queste dinamiche abbiamo dedicato approfondimenti nel n. 39 della rivista, dedicato alla logistica.*

*E dunque la città si è trovata con aree dismesse, configurate per funzioni ormai estranee, ma presenti nella memoria collettiva. Poco a poco la comunità ha ripreso possesso, fisicamente, ma anche psicologicamente di quegli spazi prima "vietati". E ha cominciato a progettarne un uso diverso, un uso legato alla vita della città.*

*Ecco, questo è il tema affrontato in questo numero. La curatrice ha scelto alcuni casi esemplari di riuso delle aree portuali, con lo sguardo aperto alle esperienze maturate non solo in Italia, ma anche in varie città di Europa, Asia, Nordafrica, Americhe. È un panorama fra i più vasti che siamo riusciti a concentrare in un unico numero della nostra rivista.*

*Lascio alla curatrice stessa delineare, nel suo testo introduttivo, le differenti realtà che sono state approfondite dagli autori degli articoli. Quello che vorrei sottolineare è, ancora una volta, l'importanza dell'intelligenza progettuale per ottenere un buon risultato sul piano della rielaborazione degli spazi ex-portuali: solo un buon disegno architettonico e un'idea matura e concreta sul piano urbanistico consentono di restituire alla città spazi piacevoli, vivibili, integrati. In equilibrio fra innovazione di spazi e forme, da un lato, e, dall'altro, la doverosa conservazione delle archeologie industriali che meritano di essere tramandate ai posteri.*

*Naturalmente, oltre all'idea progettuale, occorre anche capacità di buon governo sul piano politico-amministrativo: è, questa, una qualità che spesso sembra relegata al piano della teoria e delle intenzioni proclamate ma poi disattese. Il cittadino è deluso. Ma è anche disinformato e passivo. È questo il solito problema sul quale abbiamo spesso puntato il dito: il cittadino evoluto, colto e aggiornato sceglie gli amministratori giusti e controlla che il loro operato risponda agli interessi della città. Superando la scenografia dei nomi altisonanti e le banalità del "non importa come".*

*La cosa più bella, per una città di mare, è riprendere possesso del proprio waterfront ("fronte d'acqua", per usare la bella lingua italiana). È una rinascita sul piano paesaggistico, un nucleo urbano che si apre a nuove abitudini degli individui, con percorsi prima impossibili e inediti punti di vista. E il tutto ha avuto origine dalla distinzione, necessaria, finalmente attuata, fra la dimensione tecnica, funzionale, economica (quella del trasporto marittimo, appunto) e quella della vivibilità e bellezza. Benessere economico e benessere psico-fisico: due aspetti che solo in contesti separati, in questo caso, possono esprimersi compiutamente.*





# Le aree portuali dismesse: interazioni con la città

di Oriana Giovinazzi

A partire degli anni '60, il passaggio da una fase di forte sviluppo legata all'industrializzazione ad una nuova fase post-industriale ha determinato importanti processi di trasformazione che hanno inizialmente interessato i principali porti del Nord America, e successivamente dell'Europa, con conseguenti effetti sul tessuto urbano e sulla base economica delle città portuali.

La containerizzazione e il gigantismo navale, le nuove tecnologie di movimentazione delle merci, i sistemi logistici avanzati, le attività ad alto contenuto di innovazione hanno generato in molti casi la delocalizzazione delle funzioni industriali e portuali, nonché la dismissione di numerose infrastrutture, con il progressivo trasferimento in aree periferiche o su terreni artificiali.

Questa situazione ha prodotto effetti sorprendenti in particolare nelle grandi città portuali, ad esempio quelle asiatiche, dove la fase di maggiore espansione portuale degli anni '60-'70 ha portato allo sviluppo di un gran numero di piattaforme portuali e industriali realizzate sull'acqua (Kobe, Osaka, Incheon, Fukuyama, Shanghai, etc.). Gli scali hanno abbandonato i siti di origine prossimi ai grandi centri urbani per baie più o meno vicine, argini costieri e isole artificiali in grado di garantire una maggiore capacità portuale.

Le innovazioni tecnologiche e la ricerca di nuove aree di espansione non condizionate dall'occupazione urbana, per poter garantire una maggiore competitività portuale, una migliore accessibilità marittima e il coordinamento tra i diversi sistemi di trasporto, hanno prodotto quindi un cambiamento di scala del porto e l'allontanamento dalla città, una separazione determinata per lo più dalla dissociazione spaziale e da interessi contrapposti nel passaggio da una logica portuale ad una logica prettamente urbana.

## Deindustrializzazione ed evoluzione tecnologica: gli effetti sulle aree portuali e industriali

La dismissione di grandi complessi industriali localizzati in aree periferiche, e per lo più situati su territori particolarmente estesi (diverse centinaia di ettari), ha interessato un numero piuttosto consistente di casi, generando problematiche rilevanti dal punto di vista ambientale. Nel corso della transizione post-industriale, a seguito del progressivo abbandono degli edifici e della chiusura degli impianti produttivi, questi ambiti dismessi sono diventati territori obsoleti e disconnessi dalla rete

## Abandoned port areas: interaction with the city

by Oriana Giovinazzi

The port has long been a permeable area, physically contiguous, separate but complementary to the urban fabric, and functionally interdependent; it has been an area of interface between land and water that has established various forms of relationship with the city, often determining the expansion and accumulation of wealth.

Several factors have triggered separation processes between the city and the port, working over time at a variety of scales and in different spatial and technological conditions, and raising questions about the identity of the port and industrial areas as commercial and productive spaces, turning them into generic suburbs and abandoned brownfields.

The transformations undergone by industrial and port cities in the second half of the twentieth century, as seen in the extraordinary dynamics of spatial redevelopment and functional reconversion which have affected unused and obsolete areas, undoubtedly represent a major opportunity for urban development in the contemporary era. The waterfront redevelopment processes were able to reinterpret, in natural and artificial forms, the time and practices of the globalized world, picking up new signs and symbols to complement the traces of the past.

In particular, the more recent processes were able in many cases to change the perception of the urban waterfront and port, projecting a new, dynamic and creative image on the international scene, through the creation of new relationships between spaces, ancient uses and future scenarios, between urban image and economic-productive development, cultural heritage and landscape.

Nella pagina a fianco, da sinistra a destra, dall'alto in basso: Malaga, il nuovo terminal delle crociere in città; Santander, una delle aree del waterfront riqualificate; Malaga, El Palmeral de las Sorpresas; Bilbao, il Guggenheim Museum; Barcellona, il waterfront e le aree portuali riprogettate. Le foto sono di Oriana Giovinazzi.

infrastrutturale, con conseguenti impatti in termini di degrado non solo fisico e ambientale ma anche sociale, e nei casi più "fortunati" con la cessione delle aree a società a forte partecipazione pubblica o a soggetti privati in grado di finanziare le vaste operazioni di riconversione.

I fronti d'acqua della riva sud dell'Estuario del Tago, in prossimità del porto di Lisbona, costituiscono un esempio in tal senso. Qui negli anni '40 sono nati tre grandi complessi industriali interessati a partire dal 2008 dal progetto di rigenerazione Arco Ribeirinho Sul (ARS), in cui il ruolo di promotore e coordinatore operativo è stato affidato ad una società di capitali a partecipazione prevalentemente pubblica (Arco Ribeirinho Sul Sociedade).

Il progresso tecnico e la modernizzazione industriale hanno prodotto in numerose esperienze effetti sociali negativi, in particolare in paesi e città ad elevata densità di popolazione dove l'esigenza di manodopera non qualificata è risultata notevolmente ridotta, e dove non si è verificata l'opportunità di ottenere un effetto moltiplicatore sull'occupazione industriale, guardando alla disponibilità di spazi nell'entroterra delle città portuali e allo sviluppo di nuovi collegamenti con il waterfront.

Negli ultimi decenni la riqualificazione dei waterfront portuali e il recupero degli ambiti industriali dismessi sono al centro di grandi progetti di riconversione urbana, in particolare per quanto riguarda i porti localizzati nel cuore delle città storiche, o comunque compresi all'interno di un territorio densamente urbanizzato affacciato sull'acqua. La deindustrializzazione dei "vecchi" porti, insieme all'abbandono delle banchine, porta infatti con sé il degrado dei quartieri adiacenti, restituendo un'immagine di progressivo decadimento di aree spesso limitrofe al centro urbano.

In risposta a tale situazione, molte città portuali nel contesto internazionale hanno manifestato il desiderio di ripensare nuove forme di relazione tra porto e città, tutelando il patrimonio e l'identità del loro fronte d'acqua che, con il trasferimento delle attività verso altri siti, ha perso del tutto o in parte la sua funzione ma ha conservato alcune tracce del passato e della sua storia.

A livello internazionale appare evidente l'interesse per la ricerca di un "modello" finalizzato alla valorizzazione dei waterfront - un tempo ritenuti pressoché privi di valore se non quello funzionale - che oggi riscoprono la loro identità strettamente legata all'acqua, nonché il ruolo importante di una nuova connotazione spaziale e funzionale che, in relazione alle risorse territoriali e paesaggistiche disponibili, si è dimostrata capace di promuovere città che integrano la dimensione portuale, siano esse grandi metropoli o piccoli centri urbani.

In realtà un modello unico non esiste. Si possono invece rilevare situazioni che, se differiscono per superfici interessate, strumenti e metodi adottati, dal punto di vista delle relazioni tra città e porto, in termini di scelte di governance, nonché di proposte progettuali e relativi effetti sul territorio, presentano tuttavia alcuni elementi comuni, problematiche e sfide condivise.

A dimostrarlo è anche uno studio pubblicato nel 2014 dall'Observatoire Villes Ports Océan Indien (OVPOI) che ha preso in esame le dinamiche delle aree portuali presenti in 6 diversi paesi del Sud-Ovest (Port Louis, Durban, Città del Capo, Port Elizabeth, Tamatave e Mombasa) interessate da progetti di trasformazione dell'interfaccia città-porto.

## Dismissione e riqualificazione: occasioni per le città sull'acqua

In numerose esperienze, il fenomeno della dismissione di aree industriali e portuali non più funzionali alle esigenze contemporanee si è trasformato in un'opportunità; questo è accaduto quando le sinergie tra attori ed interessi sono state capaci di tradurlo in potenzialità, tanto da arrivare nel XXI secolo ad attribuire a tali aree un vero e proprio ruolo nei processi di riqualificazione urbana, in quanto catalizzatori di risorse e nuove funzionalità. In Europa le maggiori città portuali (Barcellona, Valencia, Malaga, Marsiglia, Glasgow, Dublino, Liverpool, Anversa, Oslo, Copenhagen, Helsinki, solo per citarne alcune) si sono focalizzate sullo sviluppo del waterfront con strategie volte a promuovere la loro crescita urbana e lo sviluppo territoriale. L'importanza della relazione tra la città e il porto è emersa nel contesto europeo anche nelle piccole e medie realtà, che hanno scelto di delocalizzare le attività industriali e commerciali in aree esterne al centro urbano, recuperando spazi e strutture sull'acqua per la creazione di spazi pubblici ed aree ricreative. La stessa tendenza si osserva in America e in Asia dove le grandi metropoli (Baltimora, Boston, San Diego, Toronto, Kobe, Seul, Singapore, Shanghai, etc.), come le città medie e le piccole comunità stanno investendo sulla valorizzazione delle aree portuali. I processi di sviluppo e riqualificazione del waterfront sono diventati più di recente una realtà anche in Australia (Sydney, Melbourne, etc.) e in Nuova Zelanda (Wellington, Auckland, etc.).

La tendenza alla riqualificazione urbana del waterfront portuale si è diffusa oltre i litorali del mondo avanzato per raggiungere i paesi di nuova industrializzazione e lambire le regioni più povere dei paesi in via di sviluppo: anche qui si cerca di rivalutare il patrimonio urbano-portuale e di trovare le modalità per conservare e riutilizzare elementi a lungo trascurati in ambiti territoriali affacciati sull'acqua. L'Africa offre numerosi esempi di conservazione attiva e di recupero dell'interfaccia città-porto, come esperienze interessanti di processi di sviluppo (Cape Town, Lamu, Mombasa, Zanzibar, etc.).

Dall'analisi di diversi casi emerge chiaramente la complessità dei processi di riconversione industriale e di riqualificazione urbana del waterfront portuale: acquisizione e gestione dei territori; definizione di obiettivi strategici di sviluppo nella relazione tra il porto e la città; continuità o ridisegno architettonico-paesaggistico e rifunionalizzazione delle aree; accessibilità e fruibilità degli spazi; ricerca di investimenti per la realizzazione degli interventi, etc.

Tuttavia le numerose esperienze di "successo" testimoniano come l'apertura e la fruizione pubblica del waterfront possa diventare un'occasione non solo per restituire un luogo affascinante a residenti e turisti, ma anche per risolvere importanti criticità legate ad esempio al sistema della mobilità urbana, alla disoccupazione, alla scarsa disponibilità di strutture e servizi di interesse comune, alla carenza di spazi aperti e di aree verdi, con la finalità di delineare scenari futuri più sostenibili, che non prevedano ad esempio un ulteriore consumo di suolo ma il recupero e la valorizzazione degli insediamenti esistenti, o l'eventuale densificazione degli stessi se necessario ed opportuno.

Su questi aspetti sta lavorando la città di Cata-

**TRASPORTI & CULTURA N.41**

nia, dove la vicinanza al centro storico, il rapporto unico e di grande valore con il mare, la presenza di numerose strutture e servizi, insieme all'elevata accessibilità garantita dal trasporto pubblico, conferiscono un ruolo strategico all'area portuale - considerata uno dei principali poli attrattori del territorio - ma dove tuttavia la possibile interazione tra porto e città risulta fortemente penalizzata dalla presenza di problematiche e criticità di diversa natura.

La dimensione estesa e lo stato di degrado e di contaminazione, in cui versano alcune aree dismesse, rendono necessari processi piuttosto complessi, che implicano pertanto la definizione di strategie a lungo termine principalmente finalizzate a risolvere le problematiche connesse alla bonifica dei siti, e solo successivamente al ripensamento della base economico-produttiva, al rafforzamento della loro centralità per un maggior equilibrio territoriale, alla valorizzazione di paesaggi d'acqua spesso unici.

Venezia ha vissuto a partire dagli anni '70 una profonda rivoluzione produttiva legata alla crisi delle attività chimiche di Porto Marghera, parzialmente risolta con il progressivo rafforzarsi delle attività connesse al turismo che, puntando sul patrimonio della città e sul paesaggio straordinario della laguna, hanno garantito il benessere della comunità. Ancora oggi tuttavia ci si interroga sul futuro di questa vasta zona industriale e sull'individuazione nello sviluppo della portualità commerciale, nelle attività logistiche e nel terziario avanzato di una base economica alternativa, che induca le imprese a scegliere di insediarsi o di restare a Marghera, investendo sulle aree proprio per le loro peculiarità.

Diverso invece il caso in cui le aree, non soggette ad una lunga o consistente permanenza delle attività industriali, risultano scarsamente contaminate e pertanto consentono processi di trasformazione più rapidi, con una tendenza prevalente al recupero a fini urbani che prevede l'insediamento di complessi residenziali e turistici di lusso.

La costruzione del megahub containerizzato (Tanger Med) nella regione di Tanger-Tétouan ha liberato le superfici del vecchio porto dalle sue funzioni commerciali, avviando in tempi brevi un grande progetto di riconversione che trasforma radicalmente il fronte d'acqua e ambisce a collocare la città fra le dieci principali mete turistiche del Mediterraneo entro il 2020.

Dai processi di riqualificazione che interessano in generale le aree industriali e portuali dismesse, risultano pressoché differenti, sia per soggetti che per interessi coinvolti, le dinamiche che riguardano arsenali e aree militari, spesso costretti a conservare un ruolo nel settore della difesa, dove tuttavia le evoluzioni recenti negli assetti geopolitici internazionali e le nuove modalità di reclutamento consentono di ripensare forme di relazione con la città, aprendo in parte tali aree a destinazioni funzionali alternative.

La Spezia ha avviato di recente un processo di riconversione che punta alla ricerca di un equilibrio tra le diverse vocazione del territorio e alla valorizzazione delle sue molteplici risorse - dalle attività economiche tipiche della tradizione portuale ed industriale al settore turistico e culturale - scegliendo di conservare in parte il ruolo nel settore militare e della difesa che ha avuto l'Arsenale, ma integrandolo con nuove destinazioni d'uso.

Nel complesso le operazioni di riqualificazione urbana rappresentano una reale opportunità

per le città industriali e portuali di ripensare l'organizzazione del loro territorio, creando ambiti di forte attrazione in grado di generare nuovi flussi, attraverso opportune e specifiche strategie sia di sviluppo economico che di rivitalizzazione sociale e culturale.

*I modi e le intensità delle trasformazioni* - Sul territorio urbano-portuale le modalità di trasformazione presentano, in relazione alle diverse esperienze, caratteristiche differenti, all'interno delle quali è tuttavia possibile riconoscere alcuni elementi comuni. Dalle proposte progettuali, già realizzate o in corso per la riqualificazione dei fronti d'acqua, emergono infatti alcune tendenze rilevanti: la multifunzionalità (cultura, residenza, commercio, terziario, etc.), la valorizzazione immobiliare, l'attenzione ai temi della sostenibilità e al valore paesaggistico, il ruolo dello spazio pubblico, la promozione dell'immagine della città portuale.

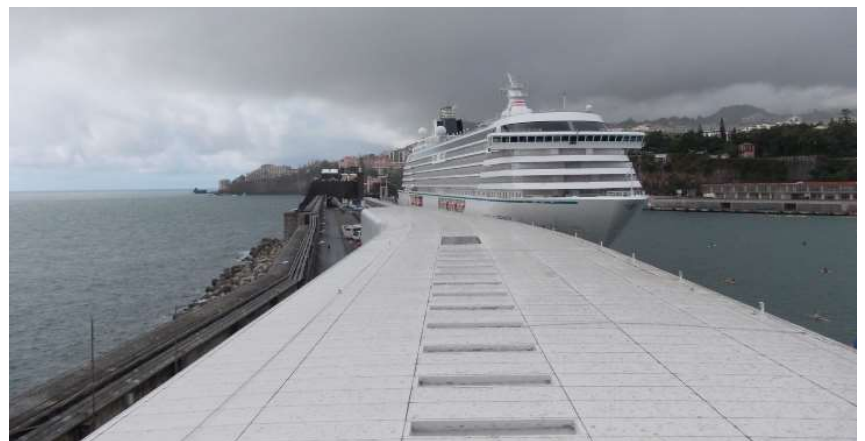
Spesso i progetti propongono la riorganizzazione e la valorizzazione dell'esistente anche in risposta a problematiche specifiche di carattere sociale e culturale (carenza di spazi pubblici, degrado del patrimonio architettonico, alto livello di disoccupazione, domanda di residenzialità, etc.), che riguardano non solo la collettività locale ma le differenti tipologie di fruitori.

Nei diversi processi la definizione di indirizzi e di scelte strategiche relativi alla zonizzazione e alla rifunzionalizzazione dello spazio, nonché all'immagine che viene restituita in termini di soluzioni architettoniche e di arredo urbano, acquista un ruolo determinante se connessa all'identità territoriale, in quanto elemento di differenziazione e specificità locale in un contesto ormai globalizzato.

Per le specifiche modalità di ridefinizione degli assetti socio-economici, e di conseguenza della struttura urbana, in alcuni contesti geografici - come i Paesi del Golfo ad esempio - più che rigenerazione del waterfront occorre parlare di una "generazione" del tutto nuova. Qui una serie di circostanze (caduta dell'impero ottomano, rivoluzione petrolifera, avvio dell'esportazione su vasta scala, etc.), determinatesi in un arco temporale piuttosto breve, hanno trasformato i piccoli centri portuali in capitali internazionali del lusso e del benessere, caratterizzate da nuovi stili di vita e improntate ad un insostenibile consumismo, con rilevanti investimenti in settori strategici e in interventi spesso di portata eccezionale.

*Il carattere attrattivo del fronte d'acqua* - Se il waterfront urbano-portuale appare come una realtà urbana complessa che chiama in causa differenti

1 - Madeira, il nuovo terminal delle crociere. Foto di Oriana Giovanazzi.





fattori, molteplici livelli di competenza, campi disciplinari diversificati, numerosi interessi spesso difficili da gestire e che rendono difficoltoso un approccio integrato, è altrettanto evidente la sua ricchezza in termini di risorse e di potenzialità.

Luogo scenografico di grande visibilità, il waterfront esercita da sempre un'attrazione e un fascino particolare, non solo in termini di valore immobiliare, per la localizzazione strategica sul bordo d'acqua e/o limitrofa al tessuto storico, ma anche dal punto di vista socio-culturale e paesaggistico, attestandosi come una grande opportunità di sviluppo per i territori urbani limitrofi. La prossimità al fronte d'acqua rappresenta infatti un vantaggio competitivo per numerose attività a carattere urbano (uffici, negozi, attività turistiche, residenze, etc.), anche in termini di accessibilità al porto e di trasporto marittimo.

*La valorizzazione di risorse e caratteristiche specifiche* - Le vecchie aree portuali e industriali dismesse presentano spesso caratteristiche uniche ed autentiche, risorse e qualità specifiche, che valorizzate potrebbero favorire il riposizionamento della città su nuovi scenari di competitività, e alle quali pertanto è opportuno fare riferimento nel delineare gli obiettivi e le strategie della riqualificazione. La capacità di scegliere la specializzazione per lo sviluppo implica necessariamente una conoscenza dettagliata delle caratteristiche che rendono un fronte d'acqua speciale ed unico, conoscenza che sta alla base dei processi di riscoperta e di tutela identitaria del luogo e del suo patrimonio. In questo senso diventa importante la ricerca di una possibile integrazione e di un equilibrio tra le diverse "vocazioni" territoriali, in uno sforzo che richiede inoltre la ricomposizione dei diversi interessi.

Una realtà fortemente dinamica come Ravenna, interessata da interventi recenti o in corso, finanziati da soggetti pubblici e privati, e finalizzati a ridisegnare il futuro del waterfront, ha scelto la nautica e l'innovazione per costruire una nuova relazione tra la città e il porto-canale che, mettendo a sistema tutte le località del vasto territorio costiero, consente di valorizzare la vocazione specifica di ognuna all'interno di progetto coerente, destinato a diventare l'elemento "attrattore" di nuovi investimenti, in quello che è considerato un settore strategico per il futuro della città e per il rilancio dell'economia locale.

2 - Malmö, l'area riqualificata di Anchor Park.



*Il ruolo dei grandi eventi temporanei* - Un'attenzione particolare va riservata ai grandi eventi temporanei che sono alla base di alcuni tra i più interessanti casi di *waterfront redevelopment*. Tanto in Europa come nel contesto internazionale, gli effetti di queste manifestazioni hanno reso alcune città d'acqua le protagoniste indiscusse delle vicende urbane più recenti. L'accesso a consistenti ed eccezionali finanziamenti, la certezza dei tempi di realizzazione e la straordinaria opportunità hanno permesso di trasformare occasioni temporanee in acquisizioni durature nel tempo. Coniugare turismo e cultura, puntando sulla risorsa acqua e sul marketing territoriale, è una formula diffusa e ormai consolidata da esperienze di successo per restituire una nuova immagine urbana delle città portuali e delle aree industriali dismesse scelte per ospitare i grandi eventi.

È quello che è accaduto a Genova, sede nel 1992 dell'Expo colombiana per i 500 anni della scoperta dell'America, nel 2001 del Vertice G8 dei capi di stato e Capitale Europea della Cultura nel 2004, eventi che hanno giocato un ruolo decisivo nel processo di riqualificazione dell'antica area portuale avendo messo in campo ingenti risorse economiche, attivato capitale sociale e rilanciato l'immagine del centro storico e della città, con interessanti ricadute nel settore turistico e culturale.

## La ridefinizione della struttura economica e dei sistemi di relazione

Le città portuali del XXI secolo possono essere assunte nell'analisi delle dinamiche economiche, degli assetti spaziali e delle forme sociali come strumento utile a "leggere/interpretare" i recenti processi di trasformazione urbana; un punto di vista privilegiato per osservare la città contemporanea nelle sue molteplici fratture, discontinuità e articolazioni. I mutamenti radicali che le città portuali hanno conosciuto a livello internazionale negli ultimi decenni riflettono infatti le evoluzioni fisiche e relazionali del modo di abitare e vivere oggi i territori, i nuovi fenomeni sociali e culturali che stanno rapidamente modificando gli stili di vita e di consumo, lo spazio del quotidiano e la pratica dei luoghi.

In tale contesto i progetti per la riqualificazione delle aree industriali e portuali dismesse devono prestare una particolare attenzione non solo all'immagine e all'identità territoriale ma anche agli aspetti più strettamente legati alla trasformazione della struttura economica e sociale, dove la sfida principale è rappresentata dall'implementazione di un processo di diversificazione in cui, accanto alla valorizzazione delle attività tipiche della tradizione portuale ed industriale (logistica, terziario innovativo e avanzato, cantieristica, etc.), venga attribuito un ruolo importante anche ad altri settori, come il turismo e la cultura ad esempio.

Nel rispetto delle strategie di sviluppo individuate nel Piano Operativo Triennale e in linea con le indicazioni del nuovo Piano Regolatore Portuale, l'Autorità Portuale di Taranto ha avviato un processo di riorganizzazione dell'assetto portuale e di integrazione tra porto e territorio che affianca ad una politica di promozione dello scalo, in quanto piattaforma logistica intermodale, un ampio programma di riqualificazione del waterfront urbano, fortemente



**TRASPORTI & CULTURA N.41**

incentrato sull'auspicabile incremento del traffico crocieristico e sullo sviluppo del settore turistico.

*Il rafforzamento delle attività portuali e logistiche* - La presenza di un porto ancora in attività costringe in molti casi ad elaborare proposte progettuali che necessariamente devono essere pensate in modo da poter coniugare le logiche e le ambizioni di sviluppo del porto con quelle della città.

A Marina di Carrara le proposte progettuali interpretano il porto non come mero elemento da occultare, bensì come importante testimonianza dell'evoluzione storica del territorio, e sono orientate a migliorarne la funzionalità e le connessioni in piena coerenza con gli indirizzi e le strategie Piano Regolatore Portuale. Gli interventi previsti consentono allo stesso tempo di conseguire la riqualificazione funzionale, architettonica e paesaggistica dell'interfaccia città-porto e di ridisegnare un sistema di relazioni tra il centro urbano e gli ambiti portuali, restituendo alla collettività il fronte d'acqua, anche nell'ottica di uno sviluppo turistico sostenibile ed integrato con lo straordinario patrimonio territoriale e paesaggistico locale.

Se in numerose esperienze si assiste al potenziamento dell'offerta di infrastrutture a servizio dei traffici commerciali, dei servizi logistici, della cantieristica nautica, delle crociere e del diporto - con la realizzazioni di nuovi terminal marittimi e di porti turistici - tendenzialmente gli scenari per lo sviluppo e la riqualificazione degli ambiti portuali sono orientati alla ridefinizione di nuove forme di relazione tra porto e città, mediante la restituzione alla collettività di fronti d'acqua fruibili, il recupero funzionale delle strutture, l'incremento di servizi e spazi pubblici, la disponibilità di nuove connessioni.

*La diversificazione funzionale in ambito urbano* - La ricerca di nuove attività da insediare sugli ambiti urbano-portuali è orientata in particolare verso settori in grado di rafforzare l'immagine territoriale e di garantirne la fruibilità sulla base di modelli occupazionali che privilegino sia l'efficienza del sistema multifunzionale che la qualità architettonica degli interventi. Nuove destinazioni d'uso (commerciali, direzionali, residenziali, ristorazione e accoglienza, industrie creative, ricerca e innovazione, etc.), accanto alle funzioni portuali tradizionali (nautica da diporto, pesca, cantieristica, trasporto pubblico su acqua, attività crocieristiche, etc.), contribuiscono a reintegrare il porto nel tessuto urbano migliorandone la percezione collettiva, mentre la creazione di spazi pubblici, parchi e aree verdi consente di razionalizzare la ripartizione dello spazio tra le differenti funzioni. Questo approccio propone una prospettiva di rigenerazione delle aree in cui le funzioni portuali non vengono sostituite rapidamente dalle funzioni urbane, ma integrate, così che il porto e la città possano co-evolvere in modo organico ed armonico.

I processi di riqualificazione dei fronti d'acqua che intercettano quindi la domanda emergente sia di attività terziarie che di funzioni residenziali - con il recupero di vecchi magazzini e di strutture industriali in disuso e la realizzazione di innesti urbani - si sono rivelati in alcune esperienze, tra le quali Amburgo, una strategia di successo e il volano per la riconversione immobiliare di aree portuali più permeabili affacciate sul waterfront.

*L'identità della città portuale per lo sviluppo turistico e culturale* - Utilizzata per la valorizzazione del patrimonio storico-architettonico e dell'identi-

tà culturale delle città portuali, ma anche per la promozione del potenziale turistico, la presenza dell'acqua diventa tematica e scenario delle proposte progettuali per la riqualificazione. È riconosciuta come elemento qualificante per l'insediamento di strutture ricettive e di accoglienza (hotel di lusso, marina, residence, etc.), di attività culturali (musei marittimi, poli congressuali, sale multiplex, gallerie espositive, etc.), sportive (diporto nautico, campi da golf, etc.) e per il tempo libero (passeggiate, percorsi tematici, parchi, spiagge urbane, gallerie commerciali, etc.).

Impegnata a promuovere processi di integrazione tra porto antico e tessuto urbano, Ancona sta puntando proprio sulla valorizzazione a fini turistici e culturali del suo patrimonio storico-architettonico e sulle possibili forme di interazione con il fronte d'acqua, proponendo una riorganizzazione dello scalo che contempla il recupero di una vasta area demaniale di particolare pregio, destinata a diventare elemento di raccordo tra i due ambiti.

Nel ridisegno delle relazioni fra ambito urbano, porto e waterfront, in un'ottica di sviluppo integrato e sostenibile, risulta determinante la scelta di tutelare le risorse e l'identità dello straordinario patrimonio territoriale e paesaggistico presente sul bordo d'acqua. La valorizzazione dell'eredità storico-architettonica e culturale delle aree portuali può favorire, di fatto, la riappropriazione di tali luoghi da parte di residenti e turisti, generando un processo di sviluppo del territorio che non è solo economico ma anche sociale, e rafforzandone l'identità pur modificando o costruendo in alcuni casi una nuova immagine urbana.

Particolarmente significativi in tal senso sono due progetti, Bordeaux Les deus Rives e Lyon Confluence, in quanto hanno posto una certa attenzione alla valorizzazione di un patrimonio fortemente legato al paesaggio d'acqua, con la finalità di incrementare l'attrattività delle aree e di contribuire al radicamento culturale di una nuova immagine delle rive fluviali, conservando e rafforzando, allo stesso tempo, i caratteri identitari dei singoli luoghi.

*La restituzione dei fronti d'acqua alla città* - A partire dalle caratteristiche intrinseche, dal patrimonio e dalle peculiarità delle aree portuali e industriali dismesse, i processi di riqualificazione e rifunzionalizzazione consentono non solo il miglioramento della qualità e della fruizione dello spazio, salvaguardando inoltre la memoria storica e le risorse ambientali di questi luoghi "sensibili", ma anche di ricucire la relazione tra il porto e la città. Ripristinare la relazione fisica e funzionale tra questi due ambiti territoriali, rendendo i fronti d'acqua accessibili e vivibili - attraverso un modello di occupazione urbana a struttura multifunzionale e dinamico, in cui la diversificazione degli usi, le attività ad alto valore aggiunto, l'utilizzo di tecnologie avanzate e il ridotto impatto per l'ambiente acquistano un ruolo fondamentale - consente in molti casi di creare nuove centralità urbane.

Al desiderio della città di Napoli di riappropriarsi di parte dell'ambito portuale a stretto contatto con il tessuto urbano - nel rispetto delle esigenze strettamente legate al ruolo del scalo - ha tentato di dare una risposta il progetto proposto per ridisegnare sul waterfront uno spazio articolato e dinamico, in cui usi temporanei e specifici risultano integrati, e le connessioni spaziali tra porto e città sono ridefinite in funzione delle nuove esigenze, rafforzando alcune centralità e valorizzando il patrimonio storico-architettonico.

*L'accessibilità e i sistemi di relazione* - Le aree portuali rappresentano oggi una risorsa e un'occasione per indirizzare e implementare il recupero ad usi urbani di ampie zone del territorio non più funzionali. Le operazioni di riqualificazione e valorizzazione necessitano tuttavia di essere supportate da interventi di riorganizzazione del sistema delle relazioni (potenziamento infrastrutturale, miglioramento dell'accessibilità, gestione efficiente dei flussi, etc.).

Tra le criticità prevalenti che caratterizzano il sistema delle relazioni fra porto e città risultano generalmente non solo aspetti di natura architettonica, funzionale e percettiva - da ricondurre principalmente alla scarsa accessibilità delle aree, alla presenza di ambiti dequalificati e in disuso, all'assenza di percorsi pedonali - o la presenza di elementi che determinano la schermatura delle principali prospettive e visuali verso l'acqua, ma anche aspetti legati alla viabilità - dovuti alla sovrapposizione o intersezione dei flussi e alla commistione fra mezzi pesanti e traffico urbano - che generano fenomeni di congestione, riducendo l'efficienza e la sicurezza dei sistemi di mobilità in tali aree.

L'ottimizzazione del sistema degli spostamenti può essere perseguita attraverso azioni di razionalizzazione e di specializzazione di percorsi ed accessi, finalizzate a ridurre la marginalità e il degrado di tali aree: inventario dei collegamenti esistenti e del potenziale sviluppo futuro; revisione dei piani della mobilità portuale e urbana; creazione di nuove connessioni anche ad uso esclusivo della mobilità pedonale e ciclabile o del trasporto pubblico; individuazione di nuovi assi e nodi di sviluppo per riorganizzare i diversi flussi traffico; miglioramento dell'accessibilità alle diverse parti del territorio, etc. Con problematiche del tutto simili si trova a dover fare i conti la comunità di Capuaba, situata in una zona adiacente al porto di Vitória (Vila Velha) e adibita ad area operativa, in una situazione in cui l'assenza di infrastrutture dedicate e la movimentazione intensiva delle merci, la mancanza di una pianificazione e di un coordinamento tra spazi di accesso e flussi, non consentono di distinguere le aree portuali da quelle urbane.

## Visione futura, scelte strategiche e governance per l'interfaccia città-porto

Per ridisegnare il futuro dei fronti d'acqua, risulta determinante una visione di medio-lungo periodo da cui emergano obiettivi chiari e coerenti per un processo che, se da un lato punta alla trasformazione delle aree, deve rispondere dall'altro ad esigenze specifiche e garantire la conservazione e valorizzazione dei caratteri identitari dei luoghi: le scelte relative all'uso del suolo devono avere una valenza strutturale e strategica integrata con il tessuto urbano (accessibilità, connessioni, spazio costruito, etc.); la programmazione temporale degli interventi deve prendere in considerazione la fattibilità delle opere e la disponibilità finanziaria per la realizzazione; e infine deve essere privilegiata la qualità e l'innovazione dei progetti in termini di forme e di usi e in un'ottica di sostenibilità.

*Uno sviluppo adattivo, flessibile e sostenibile* - La nuova città portuale, complessa e stratificata, si è sviluppata nel corso del tempo nel segno dell'adat-

tamento, dello sfruttamento di risorse disponibili, della flessibilità, pertanto risulta spesso caratterizzata dalla presenza di reti di relazioni che si sovrappongono e si intersecano, dall'interazione di elementi diversificati, dalla permanenza di un passato che è tendenzialmente parte integrante del contemporaneo, dove le tradizioni e la cultura antica si coniugano con nuove forme di fruizione. I processi di trasformazione degli ambiti portuali e industriali dovrebbero avvenire secondo un approccio di tipo evolutivo ed adattivo a partire dall'esistente, con una particolare attenzione alla morfologia del territorio, all'identità culturale e al paesaggio in quanto patrimonio da tutelare. Dovrebbero essere supportati da politiche e azioni orientate a garantire uno "sviluppo sostenibile" che - in riferimento a diverse dimensioni, quella economica (controllo degli impatti sulle economie locali, produzione di nuova occupazione, etc.), quella urbana e ambientale (tutela e valorizzazione delle risorse storiche, architettoniche, naturali, etc.), quella socio-culturale (interazione tra società, cultura, tradizioni, identità locale, etc.) - non comprometta la possibilità, anche per le generazioni future, di perdurare nello sviluppo stesso, preservando la quantità e la qualità del patrimonio e delle risorse naturali e non.

I piani che ridisegnano il futuro di tali aree dovrebbero essere caratterizzati pertanto da una certa flessibilità che consenta eventuali revisioni o perfezionamenti, nonché l'adattamento a nuove esigenze e a situazioni fortemente dinamiche tipiche dei territori tra terra e acqua, soggetti ad eventi (spesso disastrosi) prodotti dalla natura e/o dall'attività antropica, con forti ripercussioni a livello spazio-strutturale, funzionale, economico e sociale.

*Pianificare la resilienza del waterfront* - Principi e "buone pratiche" da adottare nei processi di riqualificazione o di ricostruzione delle aree di waterfront per garantirne lo sviluppo sostenibile, dovrebbero allo stesso tempo essere orientati ad incrementare la "resilienza" del fronte d'acqua, ossia le potenzialità di tale sistema - costantemente in evoluzione - di reagire e di adattarsi a condizioni/situazioni particolarmente complesse, prodotte da eventi inattesi o di lungo periodo, da disastri naturali e antropici (inquinamento, cambiamenti climatici, uragani, tsunami, inondazioni, terremoti, eruzioni, etc.).

L'uragano Sandy, che ha travolto la costa nord-orientale degli Stati Uniti nell'ottobre 2012, ha messo in evidenza l'estrema fragilità delle città costiere e incoraggiato le autorità newyorkesi ad anticipare e a prevenire questo tipo di rischi climatici per rendere New York meno vulnerabile. Il progetto Vision 2020 se da un lato sostiene un ampliamento delle politiche di riconquista urbana del fronte d'acqua, dall'altro è finalizzato ad incrementare la resilienza climatica della metropoli, tutelando il patrimonio industriale e portuale lasciato in eredità alla città.

Se non è possibile pianificare sistemi territoriali in grado di resistere completamente ai disastri naturali o prodotti dall'uomo, è comunque possibile incrementarne la "resilienza" e mitigare gli impatti che potrebbero generare sui waterfront, attraverso misure di riduzione della vulnerabilità e di previsione del rischio. Si punta quindi da un lato a garantire una soglia minima di funzionamento di fronte a condizioni estreme e a situazioni di emergenza, dall'altro ad indirizzare la visione del futuro verso una "finestra di opportunità".

## TRASPORTI &amp; CULTURA N.41

A tal fine sarebbe opportuno implementare sulle aree di waterfront misure di prevenzione del rischio e di mitigazione degli effetti in stretta connessione con politiche e strategie di riqualificazione e di riconversione funzionale, elaborando una visione multidisciplinare e plurisetoriale, capace di tenere insieme le diverse scelte di governo del territorio dentro un quadro dinamico di analisi e scenari. La pianificazione dovrebbe puntare a ricreare sul fronte d'acqua un rapporto tra spazi, usi e visioni, tra immagine urbana e sviluppo sostenibile, mediante specifici strumenti territoriali, opportune strategie di finanziamento, e un dialogo costruttivo tra i diversi attori e gli esperti.

*L'importanza di un approccio trasversale e strategico* - Solo in un numero limitato di casi i processi di riqualificazione delle aree di waterfront vengono avviati a partire da una pianificazione complessiva di interventi specifici, in altri l'implementazione avviene a partire da strategie messe in campo da grandi operatori immobiliari o società a partecipazione pubblico-privata, o a volte con la proposta da parte di una regia unica di singole azioni avviate per fasi successive spesso in assenza di un'effettiva programmazione.

Tuttavia l'usuale approccio settoriale risulta essere piuttosto superato dalla necessità di un approccio trasversale e strategico, basato sulla pianificazione integrata dell'interfaccia città-porto (razionalizzazione della mobilità, recupero funzionale, rigenerazione urbana, fruibilità del fronte d'acqua, valorizzazione del patrimonio, sostenibilità, resilienza, etc.) e in grado di gestire le differenti criticità di carattere urbano e portuale.

Se la conflittualità tra i differenti interessi del porto e della città - per lo più legati ad esigenze strettamente commerciali e logistiche per il primo, e alla riscoperta del valore identitario dei porti storici e delle aree affacciate sull'acqua per la seconda - emerge in un numero consistente di esperienze, tuttavia città e porto potrebbero avere un certo interesse a formalizzare una strategia comune, che permetta in stretta collaborazione di individuare potenziali soluzioni a problematiche e criticità rilevate, arrivando a delineare in modo condiviso una visione del futuro.

A Rotterdam appare chiaro come la relazione tra porto e città sia mutata nel tempo - a seguito dello spostamento delle attività commerciali e logistiche lontano dal centro urbano e del processo di regionalizzazione che conduce a prospettive di sviluppo del porto di scala maggiore - e in che modo tali cambiamenti siano connessi con la riqualificazione del waterfront. Le nuove logiche economiche e le ambizioni mutevoli del porto e della città hanno impegnato entrambi nella ricerca di forme di dialogo e di strategie di sviluppo condivise.

*Il coordinamento tra attori e la condivisione degli obiettivi* - Al fine di evitare un processo decisionale frammentato, caratterizzato dalla mancanza di una visione strategica per il futuro e di un dialogo tra la città e il porto, è necessario identificare i potenziali stakeholder e i relativi interessi, in modo da poter operare in sinergia attraverso il loro coordinamento e con un approccio collaborativo capace di coinvolgere le diverse parti, oggi più che in passato disposte a confrontarsi.

Di fronte alla pluralità di attori, alle logiche di sviluppo differenti e alle molteplici pressioni decisionali, è opportuno - se non necessario - individuare

una strategia comune e obiettivi da condividere in un progetto concertato, in cui promotori privati e istituzioni pubbliche risultino disponibili per competenze e interessi specifici a collaborare.

L'atteggiamento pubblico e privato verso le zone di waterfront risulta cambiato nel corso del tempo in modo significativo; attorno al tema della riqualificazione dei fronti d'acqua, in particolare per quanto riguarda quelli prossimi al tessuto urbano e interessati da processi di deindustrializzazione o dismissione funzionale, si è sviluppato un forte interesse civico, nonché commerciale e politico.

Tendenzialmente sono le iniziative e le scelte di carattere pubblico ad innescare processi di rigenerazione dei waterfront di medio-lungo periodo, in un'ottica di miglioramento della qualità spaziale e della fruibilità urbana, e ad attirare successivamente l'interesse di soggetti privati. In questo senso sono spesso i partenariati pubblico-privati a costituire l'opportunità per la formalizzazione di un approccio integrato allo sviluppo e condiviso tra i diversi attori. Le scelte in alcuni casi sono orientate verso l'insediamento di attività che limitano la privatizzazione delle aree, in altri sono finalizzate a favorire la partecipazione diretta dei proprietari o il coinvolgimento di investitori stranieri.

## Una nuova immagine per la città portuale

Il porto e le aree industriali ad esso annesso hanno costituito per secoli un ambito penetrabile, fisicamente contiguo, separato ma complementare al tessuto urbano, funzionalmente interdipendente; una zona di interfaccia tra terra e acqua che ha intrattenuto con la città forme differenti di relazione, determinandone spesso l'espansione e l'accumulo di ricchezza. Diversi fattori hanno innescato processi di separazione tra la città e il porto, operando nel tempo ad una varietà di scala e in differenti condizioni spaziali e tecnologiche, fino ad arrivare a mettere in discussione l'identità degli ambiti portuali e industriali in quanto spazi commerciali e produttivi, e a renderli quindi generiche periferie e spazi dismessi.

Le trasformazioni sperimentate dalle città portuali e industriali a partire dalla seconda metà del XX secolo, viste alla luce delle straordinarie dinamiche di riqualificazione spaziale e di riconversione funzionale che hanno interessato aree inutilizzate ed obsolete, rappresentano senza dubbio una delle maggiori opportunità di sviluppo urbano in epoca contemporanea.

I processi di *waterfront redevelopment*, tra i fenomeni urbani più diffusi avviati negli ultimi decenni, hanno saputo reinterpretare, attraverso forme naturali e artificiali, il tempo e le pratiche del mondo globalizzato, integrando accanto alle tracce del passato anche nuovi segni e simboli, e restituendo un'immagine multiforme e in continua evoluzione del fronte d'acqua, rispondente ai fenomeni economici, sociali e culturali in atto, spesso attenta alla tutela delle risorse e del patrimonio. Un'immagine dinamica e creativa, che in numerose esperienze ha modificato la percezione del waterfront urbano-portuale nel panorama internazionale.

Riproduzione riservata ©