

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 Iuav, 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

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.



Dinamiche sull'Oceano Indiano: trasformazioni sull'interfaccia città/porto

di Annick Miquel

Molte città portuali manifestano oggi il desiderio e la volontà di conservare o di riqualificare il loro fronte d'acqua. Con il trasferimento delle attività verso altri siti in acque profonde, gli antichi bacini portuali hanno perso del tutto o in parte la loro funzione. Questa deindustrializzazione del "vecchio" porto, insieme all'abbandono delle banchine, porta con sé l'obsolescenza e il decadimento dei quartieri adiacenti. Cosa fare allora di questi spazi dismessi dall'immagine a volte degradata, prossimi al centro della città? Se questo interrogativo si è posto una cinquantina di anni fa negli Stati Uniti, è più recente per quanto riguarda le città portuali della zona sud-ovest dell'Oceano Indiano, dove Città del Capo (Sud Africa) ha aperto la strada ad una nuova "unione" del porto e della città, all'inizio degli anni '90.

Migliorare l'immagine della città portuale attraverso il waterfront

A partire dagli anni '50, le principali città portuali degli Stati Uniti (Boston, Baltimora, San Francisco ecc.) hanno avviato un processo di ricomposizione degli antichi spazi portuali in ambito urbano. Il carattere attrattivo del margine marittimo tipico del "waterfront" viene utilizzato in questo caso per perseguire una rivalutazione dei suoli e attrarre programmi immobiliari sfruttando la localizzazione sul bordo d'acqua (uffici, negozi, attività turistiche, residenze di lusso ecc.). A partire da questa riconversione e dall'apertura verso l'acqua, l'obiettivo è quello di rivitalizzare i centri cittadini, valorizzare l'immagine propria della città portuale e offrire attività in grado di attrarre nuovi flussi. Questo movimento definito *waterfront redevelopment* si è progressivamente diffuso nel Nord America, e successivamente in tutto il mondo, dove viene considerato come un modello efficace per la valorizzazione degli antichi ambiti portuali situati nel cuore delle città.

Tale fenomeno è ben osservabile nella zona sud-ovest dell'Oceano Indiano, dove i primi progetti di riqualificazione del waterfront sono stati avviati negli anni '90 (*Victoria & Alfred Waterfront* a Città del Capo in Sud Africa, completato nel 1992; o *Caudan Waterfront* a Port Louis - Mauritius, completato nel 1996).

Se i fenomeni di riqualificazione dei waterfront e degli ambiti urbano-portuali tendono a diffondersi, il modello di governance delle operazioni, le ambizioni, le forme di cooperazione e l'autono-

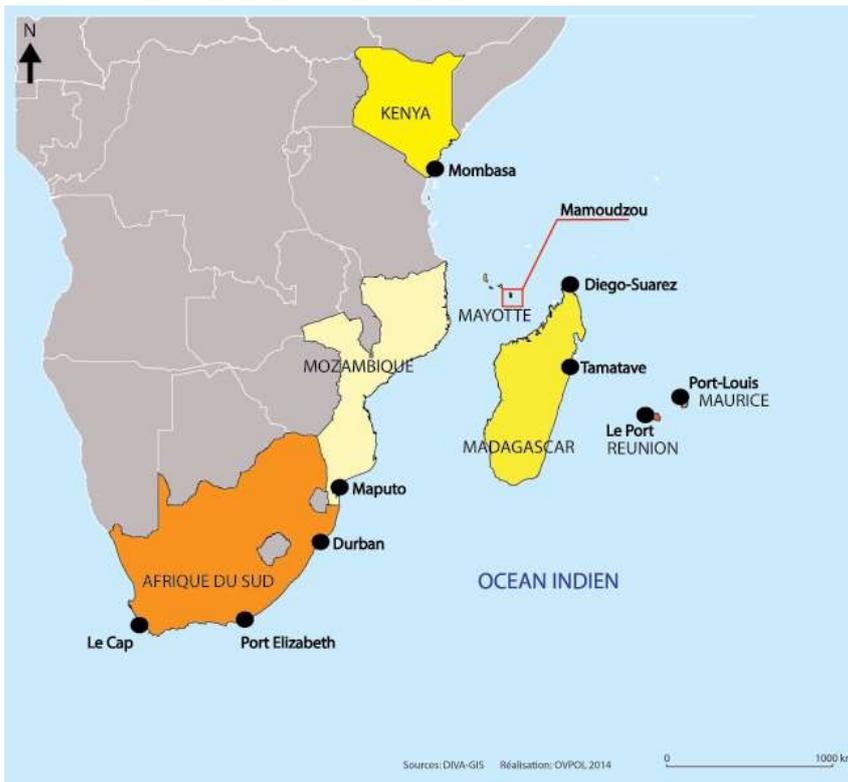
The dynamics in the Indian Ocean: transformation at the interface between city and port

by Annick Miquel

Many port cities are currently demonstrating the will and the desire to preserve or to regenerate their waterfront. As activities are being transferred to other sites in deeper waters, the ancient port basins have lost all or part of their functions. This deindustrialization of the "old" port, with its abandoned wharves, leads to the obsolescence and decline of the adjacent districts. What may therefore be done with these abandoned spaces, which sometimes appear derelict, and are adjacent to the city centres? While this issue was being addressed fifty years ago in the United States, it is a far more recent concern in regional port cities of the south-western Indian Ocean, where Capetown (South Africa) paved the way for a new "union" between port and city in the early 1990s.

While the regeneration of waterfronts and urban-port spaces is a growing trend, the governance of the operations, the ambitions, the forms of cooperation and the independence of the actors involved, as well as the effects on the territory, highlight a variety of situations. The purpose of the article is to describe the various dynamics currently taking place in the southwestern Indian Ocean, in terms of projects and considerations focusing on the transformation of the interface between city and port. To this end, 10 port areas in 6 different countries were examined throughout the year 2014, revealing a total of 17 different waterfront -planning projects.

Nella pagina a fianco: una veduta di Città del Capo. Sullo sfondo il Victoria & Alfred Waterfront (© AIVP).



1 - Localizzazione geografica delle 10 aree portuali osservate (fonte: DIVA-GIS; elaborazione: OVPOI, 2014).

2 - Elenco dei progetti di waterfront osservati (fonte: OVPOI).

Pays	Projet (place portuaire)
Afrique du Sud	Point Waterfront (Durban)
	V&A waterfront (Le Cap)
	Victoria embankment (Durban)
	Waterfront (Port Elizabeth)
Kenya	Mama Ngina Drive (Mombasa)
	Vieux port (Mombasa)
Madagascar	Port Building (Tamatave)
	Waterfront (Antsiranana)
	Waterfront (Tamatave)
Maurice	Caudan (Port Louis)
	Neo Town (Port Louis)
	Trou Fanfaron (Port Louis)
	Up Town (Port Louis)
	Waterfront (Port Louis)
Mayotte (France)	Waterfront (Mamoudzou)
Mozambique	Centre historique (Maputo)
Réunion (France)	La ville est port (Le Port)

ma degli attori coinvolti, nonché gli effetti sul territorio mostrano tuttavia una varietà di situazioni. Questo studio ha la finalità di descrivere le diverse dinamiche in atto nel sud-ovest dell'Oceano Indiano, in termini di progetti e di effetti legati alla trasformazione dell'interfaccia città/porto. A tal fine, nel corso del 2014, sono state prese in esame 10 aree portuali, dislocate in 6 diversi paesi, individuando complessivamente 17 progetti che riguardano lo sviluppo del waterfront.

Progetti ed effetti osservati in 10 ambiti portuali dell'Oceano Indiano

Le città portuali del sud-ovest dell'Oceano Indiano sono impegnate in una riflessione in questo senso, e alcune realizzazioni orientate alla trasformazione dei waterfront hanno già preso forma. Al di là delle differenze spaziali in termini di sviluppo, della dimensione delle città o dell'importanza e della struttura dei traffici portuali, nessuna di queste città portuali si trova nella stessa situazione, tuttavia le sfide sono condivise e le problematiche comuni. Allo stesso modo, in tutto il mondo, una cosa è certa: il dialogo tra la città e il porto costituisce uno degli aspetti essenziali per poter garantire il successo di un'operazione di sviluppo locale sull'interfaccia città/porto. Ogni ambito portuale può ottimizzare il suo progetto alla luce dei risultati ottenuti da altri, in primo luogo facendo riferimento ai suoi "vicini più prossimi" che operano in un contesto relativamente simile.

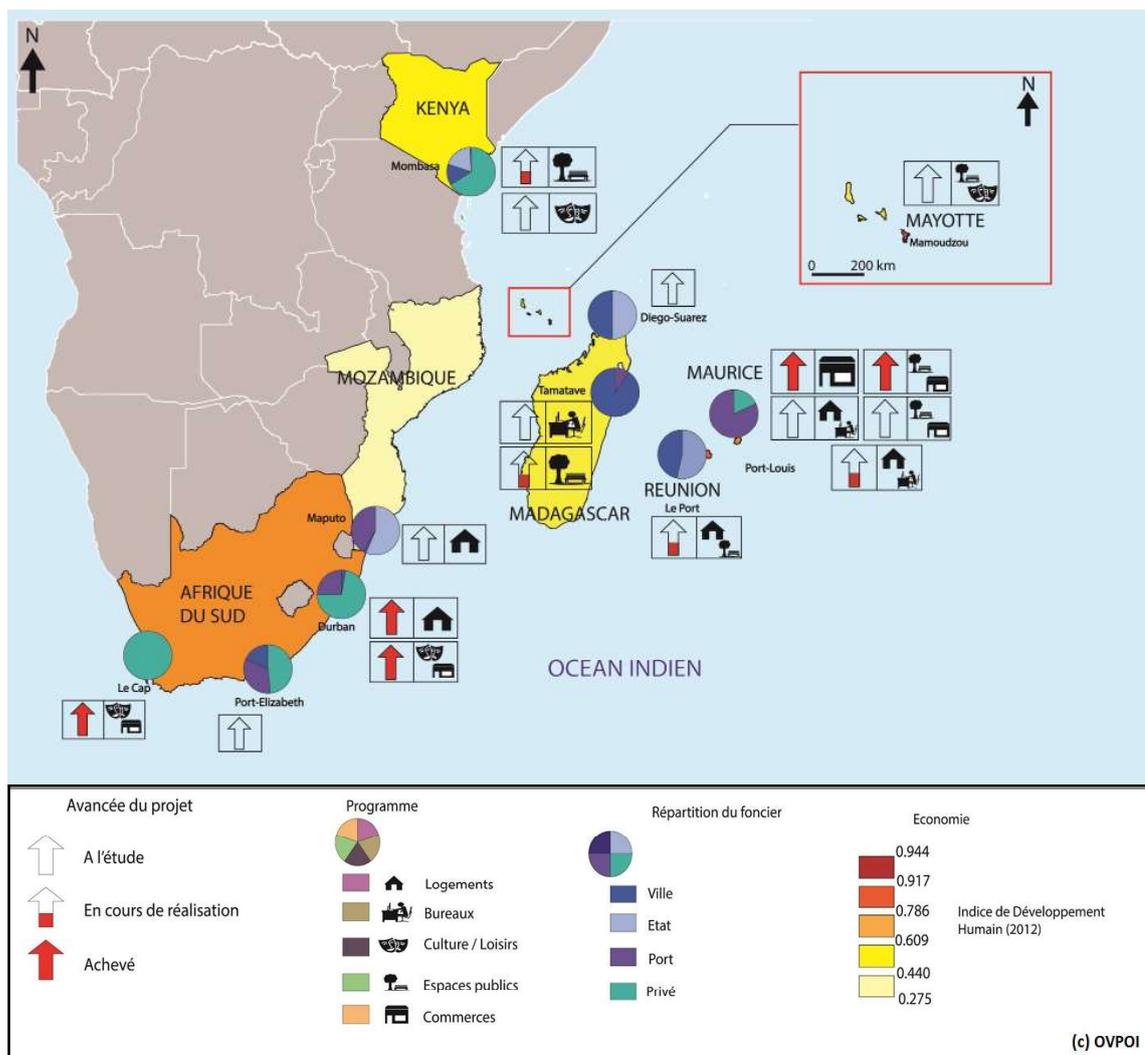
La presente visione prospettica ha la finalità di proporre al lettore alcune chiavi per decifrare le questioni inerenti i waterfront a livello regionale. L'esercizio è piuttosto complesso di fronte alla diversità delle strategie regionali su interfacce spesso in conflitto. Questo confronto in parallelo viene utilizzato principalmente per esplorare città

portuali con politiche di rigenerazione differenziale e allo stesso tempo per portare avanti l'azione di ognuna. Al di là della dimensione o della vocazione delle operazioni di riconversione, questo approccio a livello regionale ha il grande merito di riconciliare porto e città in una logica di comune adattamento alle realtà locali.

Il Victoria & Alfred Waterfront di Città del Capo: una logica di sviluppo "liberale", un luogo di qualità per lo shopping e il tempo libero in un contesto "autentico"
All'origine del processo di riconversione portuale, l'impulso è stato dato principalmente da SATS/Transnet che ha avviato il finanziamento del progetto prima di rivendere l'operazione. In questo caso l'intervento pubblico ha fatto da leva per lo sviluppo privato, essendo quest'ultimo, del resto, facilitato da una gestione territoriale unica. Una strategia comune città/porto comincia quindi ad essere attuata per permettere una migliore integrazione del sito con il centro urbano. Accogliendo 23 milioni di visitatori l'anno, il V&A Waterfront si attesta oggi come la prima destinazione turistica dell'Africa del Sud. Percepito da alcuni come "artificiale", potrebbe essere descritto come una "trappola per turisti". In quanto "tempio" dello shopping e del divertimento, potrebbe essere considerato come un "prodotto", dovendo adattarsi alle esigenze e alle dinamiche del mercato. Tuttavia questo significherebbe dimenticare che se l'operazione è la risposta ad un ampio studio di mercato, è fortemente supportata anche dalla Municipalità e dagli abitanti di Città del Capo che desiderano recuperare l'accessibilità al loro fronte d'acqua.

L'ambito portuale di Port Elizabeth pronto ad accogliere il suo waterfront: tra interessi nazionali, provinciali e locali

Il progetto di riqualificazione del waterfront di Port Elizabeth si iscrive nella politica nazionale sud-africana in materia di riconversione portuale,



3 - Studio dello sviluppo complessivo dei fronti d'acqua delle città portuali del sud-ovest dell'Oceano Indiano (elaborazione: OVPOI).

che ha la finalità di promuovere il settore turistico conservando un'attività portuale efficiente. Alcuni consorzi sono in corsa per proporre e mettere a punto scenari di riqualificazione. La loro formalizzazione è stata tendenzialmente rallentata, in particolare con il fine di poter applicare la politica nazionale di Transnet NPA (National Ports Authority). Per un decennio, gli attori del progetto sono stati frenati dalla mancanza di una visione sulle scelte di uso del suolo, essendo tra l'altro questa scarsa chiarezza amplificata da problematiche giuridiche tra Transnet NPA e Southern Port Development.

Infine, grazie all'attivismo della Camera del Commercio e dell'Industria di Nelson Mandela Bay, che ha incoraggiato un approccio collaborativo capace di coinvolgere le diverse parti interessate, gli obiettivi di riqualificazione del waterfront sono stati formalizzati. In definitiva il sito dovrebbe servire allo stesso tempo la strategia di sviluppo del porto (divenire il primo porto sud-africano per vetture) e quella della Municipalità di Port Elizabeth, che punta su ricadute economiche sostanziali.

Durban, una riqualificazione del fronte marittimo possibile attraverso la formalizzazione di una strategia comune città/porto

L'ambito portuale di Durban ha avviato alcuni programmi di sviluppo su due siti del waterfront. Uno è situato presso il quartiere storico di Point, un ambito di difficile gestione, essendo geograficamen-

te stretto tra il mare da un lato e il terminal delle auto dall'altro. Il secondo, divenuto oggetto di un intervento di rigenerazione urbana con fini principalmente residenziali, si estende lungo il *Victoria Embankment*, dove accoglie come noto il *Wilson's Wharf*, proponendo spazi commerciali e culturali. Il processo di pianificazione condiviso TEMPI (*Transnet EtheKwini Municipality Planning Initiative*) ha permesso alla Municipalità di Durban di valorizzare i fronti d'acqua urbani con la garanzia che il porto trasferirà progressivamente una parte delle sue attività, in modo da rendere disponibili i suoli e ridurre l'inquinamento.

Forte di questo clima di concertazione, al fine di stimolare lo sviluppo dell'area di *Point Waterfront*, la Municipalità ha avviato il progetto del parco acquatico *Ushaka Marine World*, che ha avuto un effetto leva per la realizzazione di una prestigiosa operazione di promozione immobiliare nota in tutto il Sud Africa. Pertanto questa iniziativa di rinnovamento urbano può essere vista come "un progetto vasto e concertato in cui i promotori privati e le istituzioni pubbliche risultano uniti".

Parallelamente, per quanto riguarda il *Victoria Embankment Waterfront*, la Municipalità, Transnet NPA e alcuni attori privati hanno avanzato la proposta di un partenariato per la risistemazione del sito, integrando le attività ricreative con quelle legate all'attività portuale. I due siti del waterfront di Durban, pur essendo geograficamente separati, rientrano comunque in una stessa strategia: divenire il "V&A Waterfront di Durban".

Due operazioni di riqualificazione urbana a Mombasa incentrate sulla tutela e sulla valorizzazione dell'esistente

Il programma di sviluppo è orientato allo stesso tempo verso le esigenze della popolazione locale (creazione di posti di lavoro, miglioramento degli spazi pubblici ecc.) e verso quelle dei turisti. Gli interventi sembrano già portare i loro frutti per quanto riguarda il vecchio porto. Per contro, l'altro waterfront, situato presso il popolare parco di *Mama Ngina Drive*, resta ancora da valorizzare. La classificazione come area protetta, così come il risanamento, hanno prodotto un certo dinamismo nella città storica. La ristrutturazione della *Leven House*, i cui cantieri sono stati completati nel 2008, ha permesso di ritrovare la sua funzionalità grazie a numerose attività che si svolgono in questo complesso e nei pressi dello stesso. Questo duplice intervento di tutela/valorizzazione è sostenuto principalmente dal governo attraverso i *Musées Nationaux du Kenya* ma supportato da numerosi attori (investitori, Ambasciata di Francia, KPA - Kenya Port Authority, comunità locale ecc.). Pur avendo coinvolto già numerosi partner, occorre constatare che una strategia città/porto condivisa non è ancora stata formalizzata. I progetti futuri, come quello del terminal crocieristico multifunzionale, insieme all'attuale possibilità messa in campo dal Kenya di realizzare dei "partenariati pubblico-privati", potrebbero costituire una concreta opportunità, in particolare per consentire di formalizzare un approccio integrato allo sviluppo turistico dell'intero sud dell'isola di Mombasa.

Il waterfront di Tamatave beneficia del supporto di una forma di collaborazione città/porto unica nel Madagascar

Il progetto complessivo, elaborato da uno studio di architetti del Madagascar, propone la riorganizzazione e la valorizzazione dell'esistente in risposta ad una situazione preoccupante (strada litoranea distrutta, carenza di igiene degli spazi commerciali, edifici e patrimonio architettonico del fronte d'acqua in degrado ecc.). Promosso dalla Commune Urbaine de Toamasina, con il CDVT (Comité de Développement de la Ville de Tamatave) e la SPAT (Société du Port à Gestion Autonome de Toamasina), e in parte sostenuto dalla collettività, il progetto risponde ad alcune problematiche sociali e culturali (attraverso il miglioramento degli spazi pubblici o la creazione di posti di lavoro) ed è rivolto sia alla popolazione locale che ai turisti. Parallelamente, l'ambito portuale di Toamasina cerca di superare un'altra sfida al fine di elaborare rapidamente alcuni documenti di pianificazione e programmazione, destinati a generare inoltre un clima di fiducia in grado di suscitare l'interesse di eventuali investitori. Questa missione, che coinvolge il Governo e la Commune Urbaine de Toamasina, può allo stesso tempo contare oggi su una struttura di collaborazione città/porto unica in Madagascar: il CDVT.

La potenziale ricomposizione del fronte urbano-portuale di Diego-Suarez

L'interfaccia città/porto identificata risulta poco accessibile per la popolazione locale, a causa della presenza di infrastrutture portuali e di hotel che privatizzano l'accesso al fronte mare. Per ottimizzare la riqualificazione del suo waterfront, l'ambito portuale di Diego-Suarez dovrà misurarsi con differenti condizioni. In effetti, alla scarsa disponibili-



tà di risorse finanziarie e alla mancanza di un controllo sul territorio si aggiunge un porto che, fino a quando non sarà autonomo, difficilmente potrà integrare la sua strategia nell'ambito di una dinamica locale. Si rileva comunque una forma di dialogo città/porto per quanto riguarda l'attività crocieristica, in forte crescita. La strategia di sviluppo è destinata a concentrarsi inoltre verso la valorizzazione dell'*Anse de Melleville*, e verso la volontà di incrementare l'offerta culturale e ricreativa. Inoltre,

4 - Il waterfront di Città del Capo, Africa del Sud (© OVPOI).

5 - Il Caudan Waterfront, Port Louis, Mauritius (© OVPOI).



Port-Louis: un waterfront ricco di progetti, riqualificato dal settore privato e riorganizzato dal Governo
La riconversione del waterfront di Port-Louis, pur essendo principalmente gestita dal settore privato è stata caratterizzata da una forma di partecipazione attiva del Governo. Autorizzato da quest'ultimo, lo sviluppo complessivo si iscrive in una logica di *working waterfront* orientata verso il turismo, nel rispetto comunque della strategia di sviluppo delle attività portuali. Detto questo, la presenza di numerosi portatori di interesse del progetto ha reso ulteriormente complessi gli orientamenti per la riqualificazione, in quanto la pluralità di attori ha generato una serie di proposte necessariamente ridondanti.

Questa questione è attualmente centrale a Port-Louis, dove per di più occorre prendere in considerazione la recente proliferazione di centri commerciali sull'isola, entrati in concorrenza con l'offerta commerciale presente sul waterfront. Se il Governo gioca un ruolo importante nella riqualificazione del fronte d'acqua, la Municipalità ha tutto da guadagnare, affermando inoltre in modo chiaro la sua missione in quanto ente pianificatore della città e sostenitore di politiche ambiziose (per divenire la prima città "a zero emissioni di anidride carbonica" dell'Africa). In questo senso la città potrebbe avere un grande interesse a formalizzare una strategia comune con il suo porto, che permetta inoltre di rispondere in modo coordinato, e quindi sostenibile, alle numerose problematiche future.

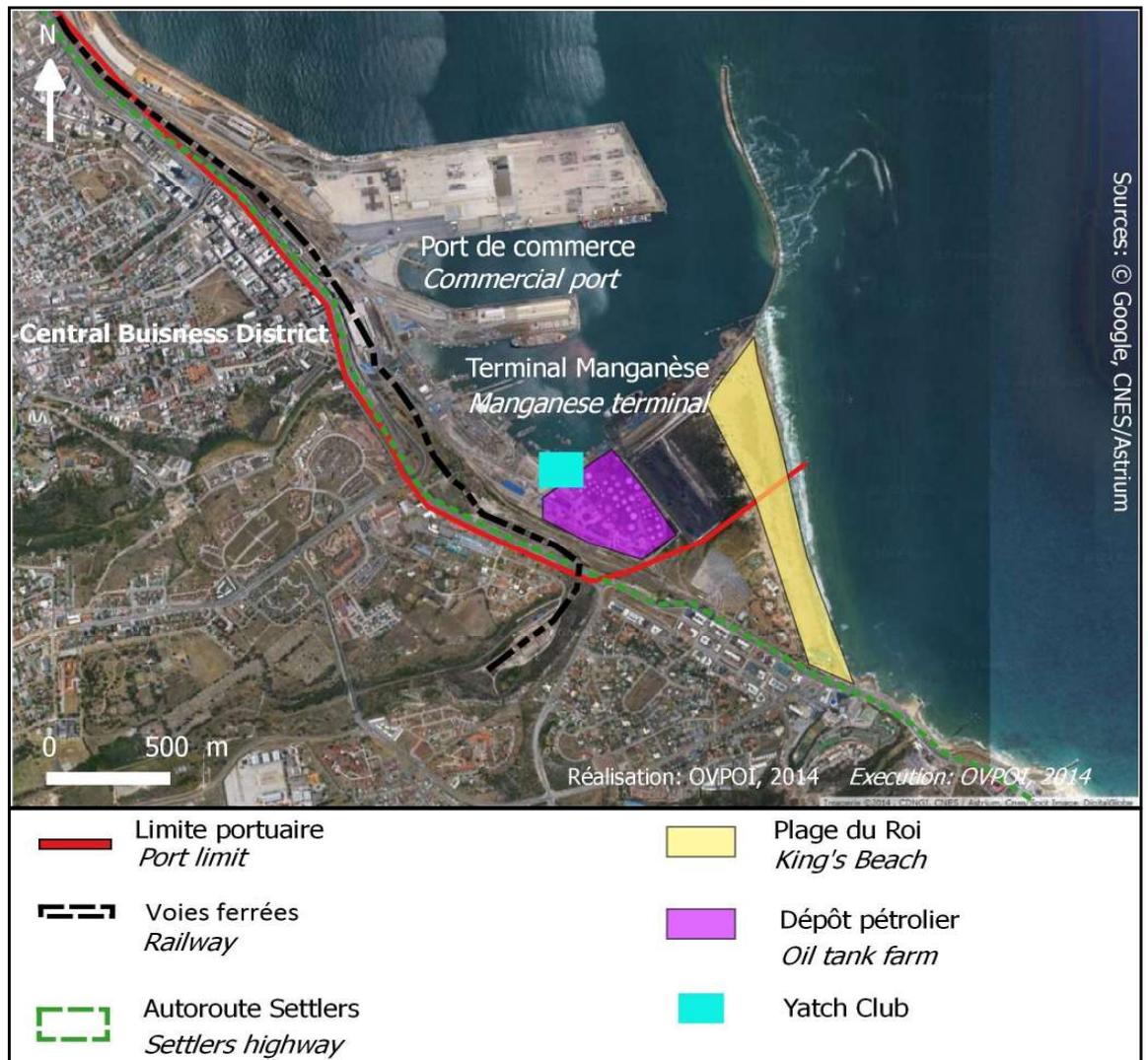
Alcune riflessioni in corso per valorizzare il potenziale naturale del waterfront di Mamoudzou

Il territorio di Mahorais si estende tra le due isole di *Petite Terre* e di *Grande Terre*. Quest'ultima ospita l'ambito portuale di Mamoudzou, città che ha sostituito nel 1987 Dzaoudzi come capitale del territorio. Un servizio di imbarcazioni collega la *Petite Terre*, dove si trova l'aeroporto, e la *Grande Terre*, sede di gran parte della vita economica. Con oltre 4 milioni di passeggeri l'anno, questo collegamento di 2,6 km è una delle linee marittime più frequentate in Francia. Nel 1992, è stato costruito un nuovo porto a Longoni, a nord della *Grande Terre*, che svolge tutte le funzioni di un porto commerciale. La strategia di sviluppo del waterfront di Mamoudzou prende forma da un progetto misto a duplice obiettivo. Si colloca presso la stazione marittima e il porto nautico, e mostra la volontà di risolvere i disfunzionamenti operativi e urbani, ricomponendo il sistema viario e migliorando la ricettività turistica.

Il fronte mare di Maputo rivisitato dal progetto di riqualificazione del quartiere della città bassa

La municipalità di Maputo, attraverso un piano di ristrutturazione delle infrastrutture, distribuito su un arco temporale di dieci anni e conosciuto come *ProMaputo*, ha avviato un processo di riqualificazione della città nel suo complesso e in particolare del suo centro storico: il quartiere della città bassa. La riqualificazione del waterfront di Maputo si inserisce in questo progetto complessivo, in cui avrà un ruolo importante una programmazione mista, caratterizzata per il 70% da abitazioni (per partecipare allo sviluppo residenziale della città bassa storica che perde progressivamente il suo dinamismo economico e demografico) e per il 30% dal commercio in stretta connessione con il settore del turismo. Questo sviluppo turistico si appoggerà sull'attività del terminal crociere e su un ap-

l'interfaccia città/porto attuale potrebbe conoscere una profonda trasformazione nei prossimi anni attraverso il progetto di creazione dell'hub di Andrakaka, che implicherebbe una delocalizzazione del porto attuale verso la penisola. In quanto agli effetti della trasformazione del fronte marittimo della città, questo progetto dovrà implicare, in rapporto all'estensione dei mutamenti previsti, un vero dialogo tra la città e il porto, essendo quest'ultimo in via di divenire autonomo.



6 - Interfaccia città/porto a Port Elizabeth, Africa del Sud (fonte: Google, CNES/Astrium; elaborazione: OVPOI, 2014).

proccio orientato alla valorizzazione del patrimonio storico di tutta la città bassa. L'articolazione operativa e finanziaria di questa iniziativa dovrà essere oggetto di partenariati pubblico-privati, un sistema divenuto oggi frequente a Maputo. Infine, nonostante il progetto di riqualificazione della città bassa coinvolga direttamente l'interfaccia città/porto come il porto commerciale stesso, una strategia comune per le due entità, pur essendo attualmente prevista in via teorica, non è ancora stata formalizzata.

Le Port: un progetto di riqualificazione locale che si caratterizza per coerenza e durata

Caratterizzato da una continuità politica nell'ambito della Municipalità, il progetto complessivo, risalente al 1971 e concluso nel 2014, riflette il carattere visionario dello stesso, in un momento in cui numerose città portuali sono alle prese con problematiche di riconquista dei loro fronti d'acqua. Il progetto è sostenuto dalle autorità pubbliche attraverso uno sviluppatore specializzato. Se l'equilibrio finanziario dell'operazione è difficile da perseguire, di fatto per l'importanza degli spazi pubblici integrati nel programma, la Municipalità punta sulle ripercussioni economiche di questa operazione, nel medio e lungo periodo, correlate all'affluenza turistica e alla crescente attrattività del centro urbano. La Municipalità e l'Autorità Portuale hanno posto inoltre una serie di condizioni da parte loro, attraverso la formalizzazione

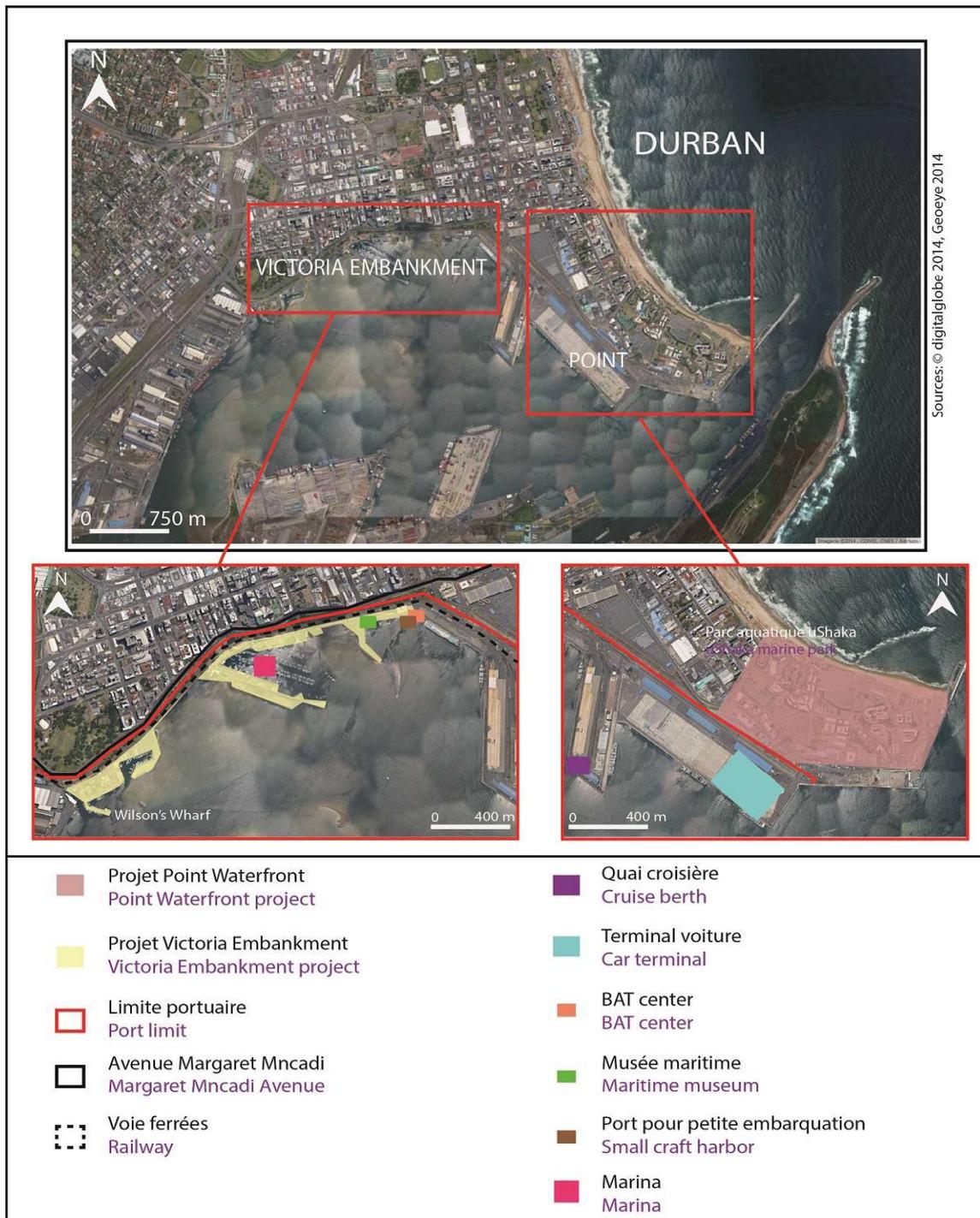
di istanze di dialogo, in particolare per una riqualificazione del fronte mare che possa agire come polo di attrazione, tanto per la città che per il porto, entrambi riuniti e orientati verso una stessa finalità di sviluppo.

Un'analisi incrociata dei progetti legati alla trasformazione dei waterfront sull'interfaccia città/porto

Uno sguardo alla natura dei progetti permette di apprezzare come, sull'interfaccia città/porto, gli interventi mettano in gioco l'entità "città" e l'entità "porto".

La natura duplice o triplice dei programmi di sviluppo per "ripensare" complessivamente la struttura del territorio portuale

L'analisi mostra che la metà dei progetti osservati nel sud-ovest della zona dell'Oceano Indiano è interessata da un processo di riconversione che porta alla trasformazione funzionale del sito portuale. È il caso, ad esempio, dei progetti di sviluppo situati a Port-Louis (Mauritius), *Port-Louis waterfront* e *Caudan waterfront*, dove gli antichi magazzini sottoutilizzati hanno lasciato il posto ad attività commerciali e turistiche. In questo senso la città



7 - I due waterfront di Durban, Africa del Sud (fonte: digitalglobe 2014, Geoeeye 2014; elaborazione: OVPOI, 2014).

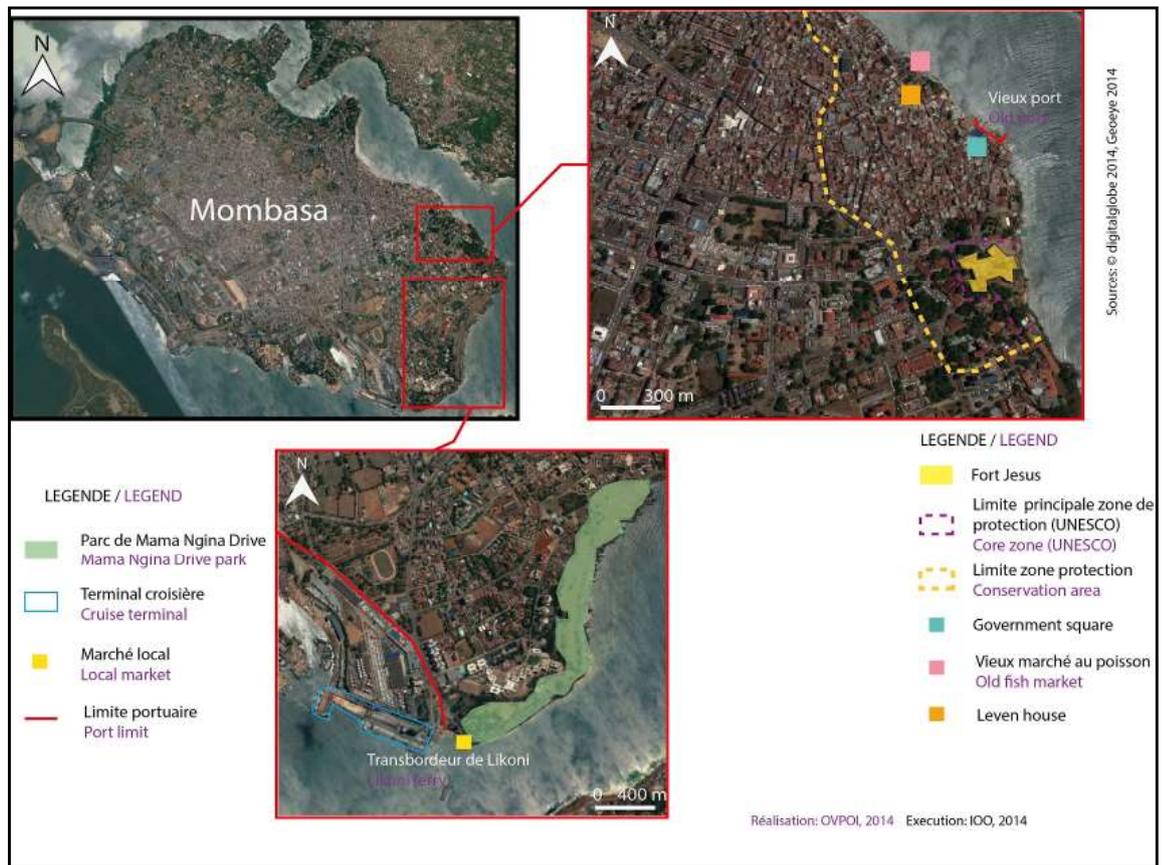
ha la meglio sul porto, estendendo il territorio urbano sull'ambito portuale storico, aspetto che rileva d'altra parte gli sforzi da parte dell'Autorità Portuale in termini di cessione di superfici. Queste operazioni di riqualificazione rappresentano pertanto una reale opportunità per la città portuale di ripensare complessivamente l'organizzazione del suo territorio.

Parallelamente, al di là della natura dominante di questi programmi, è importante precisare alcune sfumature, in quanto questa natura può a volte essere duplice o tripla. È il caso per esempio del progetto situato a Mamoudzou (Mayotte/Francia), che integra allo stesso tempo una volontà di riqualificazione urbana e un approccio al rinnovamento portuale, attraverso la riorganizzazione del sistema viario e della ricettività presso la stazione marittima del fronte mare, nonché mediante la de-

localizzazione del porto nautico. Allo stesso modo, a Port Elizabeth (Africa del Sud), il progetto esistente è misto, con un obiettivo di riqualificazione del waterfront che implicherà allo stesso tempo una riconversione portuale, successiva alla delocalizzazione delle attività, così come una gestione dei territori, oggi lasciati all'abbandono, situati in prossimità dell'attuale Yacht Club.

Una zona dell'Oceano Indiano dinamica ma eterogenea

Lo stato di fatto delle operazioni di riconquista dei fronti d'acqua nei 10 ambiti portuali del grande bacino occidentale dell'Oceano Indiano, esteso alla Città del Capo, rivela che alcune sono ancora ad uno stadio di progetto, altre accolgono già una moltitudine di visitatori, mentre altre ancora sono ridisegnate senza sosta da fasi successive



di espansione. Risulta che ognuna delle entità regionali studiate, al di là delle strategie di riconquista, ripensi il rapporto città/porto. Non esiste un modello unico ma una serie di situazioni, sia per quanto riguarda le superfici interessate che in termini di strumenti e metodi utilizzati, sia nei rapporti tra la città e il porto che nella proposta e nei contenuti della riqualificazione.

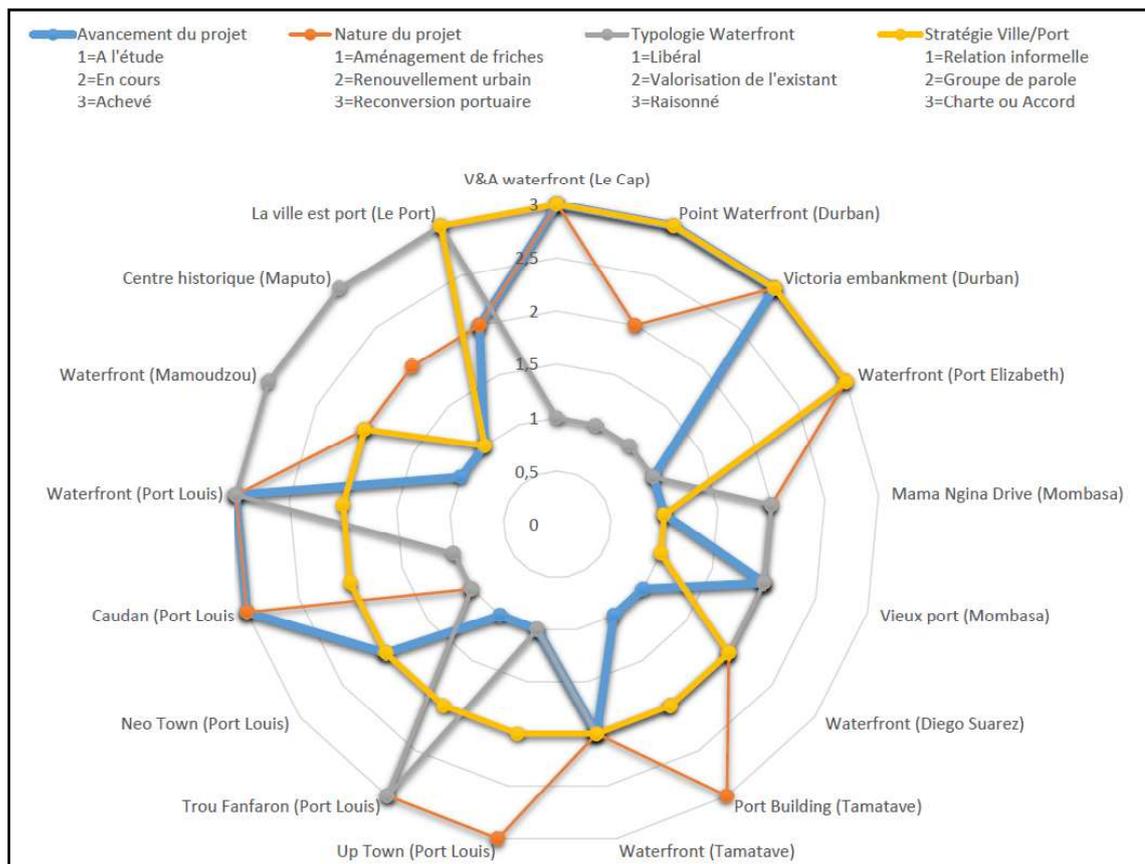
Tra i progetti realizzati, si può notare a titolo di esempio che in Sud Africa, 13 anni separano l'inizio dei lavori eseguiti sul V&A Waterfront (Città del Capo), che hanno avuto inizio nel 1990, da quelli avviati a Point (Durban) nel 2013, dove la realizzazione del parco acquatico *Ushaka Marine World* ha

innescato un'operazione di rinnovamento urbano di 55 ettari situati nel cuore di questo quartiere storico. Inoltre, considerando le dinamiche di progetto in corso, si può citare per esempio l'iniziativa intrapresa a Tamatave (Madagascar), dove gli interventi di riqualificazione del waterfront hanno avuto inizio a partire dal ripristino della strada litoranea, e successivamente a seguito della progressiva riorganizzazione dell'attività economica, in particolare grazie alla creazione di prototipi di chioschi e ad una proposta di valorizzazione del fronte mare lungo 500 metri lineari.

La zona dell'Oceano Indiano conta infine altri progetti la cui realizzazione è più lontana, come per

9 - Caratteristiche dei progetti di sviluppo del waterfront osservati (elaborazione: OVPOI).

Pays	Projet	Programme	Stratégie Ville/port	Superficie du projet (ha) / Typologie de développement		
				Libéral	Raisonné	Valorisation de l'existant
Afrique du Sud	Point Waterfront (Durban)	Logements	Charte / Accord	55		
	V&A waterfront (Le Cap)	Commerces; Loisirs	Charte / Accord	123		
	Victoria embankment (Durban)	Commerces; Loisirs	Charte / Accord	37,6		
	Waterfront (Port Elizabeth)	nc	Charte / Accord	222,9		
Kenya	Mama Ngina Drive (Mombasa)	Loisirs	Relation informelle			42
	Vieux port (Mombasa)	Espaces publics	Relation informelle			20
Madagascar	Port Building (Tamatave)	Bureaux	Groupe de parole			5
	Waterfront (Tamatave)	Espaces publics	Groupe de parole			31,8
Maurice	Waterfront (Diego Suarez)	nc	Groupe de parole			0,6
	Caudan (Port Louis)	Commerces	Groupe de parole	5,3		
	Neo Town (Port Louis)	Logements; Bureaux	Groupe de parole	25		
	Up Town (Port Louis)	Logements; Bureaux	Groupe de parole	3,9		
	Waterfront (Port Louis)	Commerces; Loisirs	Groupe de parole		1,7	
	Trou Fanfaron (Port Louis)	Commerces; Loisirs	Groupe de parole		13,8	
Mayotte (France)	Waterfront (Mamoudzou)	Loisirs; Espaces publics	Groupe de parole		25	
Mozambique	Centre historique (Maputo)	Logements	Relation informelle		28	
Réunion (France)	La ville est port (Le Port)	Logements; Espaces publics	Charte / Accord		8	



10 - Analisi incrociata delle caratteristiche dei progetti di riqualificazione dei waterfront (© OVPOI).

esempio il noto progetto di Maputo (Mozambico), che riguarda il risanamento del quartiere della città bassa e del porto pescherecci, e per il quale una seconda presentazione pubblica ha avuto luogo recentemente nel luglio del 2014.

Un esempio di buona pratica. La formalizzazione di una strategia comune per coniugare le differenze tra logiche di sviluppo

L'analisi dei progetti della zona dell'Oceano Indiano non può ignorare il fatto che l'insieme delle iniziative di riqualificazione del waterfront osservate ha come elemento comune la presenza di un porto ancora in attività, che obbliga di conseguenza ognuno di questi progetti ad essere pensato in funzione di una duplice sfida: quella di poter coniugare le logiche e le ambizioni di sviluppo della città con quelle del suo porto. Di fronte alla pluralità di attori, le cui logiche di sviluppo sono differenti (logiche pubbliche, logiche private dei promotori, logiche di sviluppo portuale, logiche di sviluppo della città ecc.), e che esercitano ciascuno una pressione decisionale, si pone legittimamente la questione dell'esistenza di una strategia comune per rispondere a tali logiche a volte contrastanti. Questo è uno degli indicatori che si è tentato di identificare.

urbana o sociale con i quartieri limitrofi. Esiste tuttavia un'alternativa a tale modello "liberale", in cui altri modelli di sviluppo del waterfront permettono di coniugare la creazione di un luogo affascinante per i turisti e per la popolazione locale. In questo senso, la zona dell'Oceano Indiano è ricca di iniziative che sono state messe in evidenza nello studio condotto dall'Observatoire Villes Ports Océan Indien¹. Infatti, se le logiche di sviluppo sono differenti da un ambito portuale, o da un progetto, all'altro, la dimensione turistica costituisce un denominatore comune. Questa strategia basata sullo sviluppo del turismo urbano risulta chiaramente evidente in 6 aree portuali oggetto dello studio (Port Louis, Durban, Città del Capo, Port Elizabeth, Tamatave e Mombasa), tutti progetti misti. Questa constatazione solleva di conseguenza la questione del potenziale turistico delle città portuali e della loro identità, sapendo che sono costruite su territori in cui la forte eredità patrimoniale può essere valorizzata, e questo in particolare nella zona dell'Oceano Indiano².

Riproduzione riservata ©

Traduzione dal francese a cura di Oriana Giovinazzi

Conclusioni

Se tra i progetti ad oggi realizzati, le operazioni per lo sviluppo del waterfront di tipo "liberale" risultano diffuse, restano per il momento limitate a due paesi (Sud Africa e Mauritius). Tali operazioni hanno contribuito allo sviluppo di luoghi divenuti attrattivi. Si tratta di siti a volte di notevoli dimensioni che, pur avendo raggiunto la loro riconversione, devono rimanere proattivi per affrontare nuove sfide, come quella di migliorare la loro interazione

¹ Creato nel 2009, l'Observatoire Villes Ports de l'Océan Indien ha come obiettivo principale il consolidamento a scala regionale di una strategia locale per quanto riguarda i progetti di sviluppo delle città portuali e dei porti. L'osservatorio riunisce porti, città, aziende private o enti pubblici, accomunati dalla stessa volontà di migliorare il dialogo tra le città e i porti, promuovere gli scambi di esperienze tra ambiti portuali e la diffusione di conoscenza per rendere migliore lo sviluppo futuro (<http://www.indianocean-aivp.org>; info@io-aivp.org).

² Per ulteriori dettagli consultare la versione completa dello studio: *Etude des aménagements globaux des fronts de mer dans les villes portuaires du sud-ouest de l'océan*, 228p, OVPOI, Décembre 2014.