

TRASPORTI

41

& cultura

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 Giovinnazzi
- 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 Giovinnazzi
- 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 separazione 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.



New York, città e porto: quale futuro?

di Pierre Gras

La storia della città e quella del porto di New York sono strettamente correlate. Il ruolo del porto infatti è stato davvero fondamentale per lo sviluppo della prima grande metropoli non europea, contribuendo ad incrementare la sua demografia grazie ad una consistente immigrazione, principalmente di origine europea, tra la metà del XIX secolo e il 1920. Questo ha permesso di affermare la sua influenza su tutta l'economia americana. Pur non essendo più così essenziale alla collocazione a livello internazionale della New York di oggi, gli ambiti particolari e straordinariamente situati che il porto ha generato contribuiscono attualmente all'espansione del "cuore metropolitano" di New York ben oltre il suo perimetro originario, determinando importanti trasformazioni allo stesso tempo urbane, sociali e culturali. I nuovi territori del waterfront costituiscono così uno degli elementi che hanno attivato questa nuova fase della ricomposizione newyorkese.

Un porto a riparo di un sito eccezionale

All'origine dello sviluppo economico della città, il porto ha beneficiato di un sito naturale eccezionale che lo proteggeva dalle tempeste. Con 750 km di coste, New York è infatti dotata di uno dei più estesi litorali urbani del mondo, come Venezia, Hong Kong o Singapore. Nel 1819, l'apertura del canale che collega l'Hudson al Lago Erie ha prodotto un vantaggio decisivo rispetto alle sue principali rivali, Boston e Philadelphia, che si è andato rafforzando nel corso del XIX secolo. Questo ha permesso di garantire una notevole capacità di esportazione, attirando di conseguenza una grande forza lavoro a buon mercato, soprattutto nel settore dell'industria tessile, con l'arrivo di migranti provenienti dall'Europa centrale e orientale. Tuttavia, fino al 1830-1840, New York è rimasta una *walking city*, molto prossima al suo porto, caratterizzata da spostamenti piuttosto brevi, per lo più confinati alla punta meridionale di Manhattan. Ma tra la metà e la fine del XIX secolo, la conquista di un territorio più esteso ha comportato l'attraversamento dei due fiumi e la creazione di una metropoli di dimensioni mondiali, accompagnata da uno sviluppo industriale e demografico considerevole, che ha generato un incremento del numero di persone e capitali in questo ambito limitato del territorio americano. Essendo le attività di prestigio situate al centro dell'isola di Manhattan, sono stati realizzati nuovi spostamenti verso le banchine e le zone industriali. Nella "città bassa" (South

New York, city and port: what does the future hold?

by Pierre Gras

The history of the city and port of New York are undoubtedly linked. The role of the port was indeed central to the development of the first major non-European city, helping to boost its demographics through substantial immigration from the mid nineteenth century to the 1920s. If the port is not as essential to the international reputation of New York today, the specific areas it has generated boast remarkable locations, currently contributing to the expansion of the "metropolitan heart" of New York beyond its original scope, and leading to strong urban, social and cultural mutations. The most important Port in the world until the end of the 1950s, New York has experienced significant withdrawal of its maritime and trading activities accompanying its industrial decline. The historic port areas were relocated to New Jersey and the vast sites left vacant along the banks of the two rivers (Hudson and East River) have faced real difficulties reconverting, due to the pollution of their subsoil and the city's low attractiveness in the years 1970-80. But the heritage of the huge warehouses and "industrial castles" attracted the attention of public authorities. The City of New York developed the Vision 2020 plan during the long tenure of Mayor Michael Bloomberg, though the consequences of Hurricane Sandy, which flooded the shores of the city in the fall of 2012, have cooled the frenzy of investors.

Nella pagina a fianco, in alto: una vista di Manhattan dal Fulton Street Dock (Berenice Abbott, 1935 © Museum of the City of New York). In basso: il canale industriale Gowanus, prossima tappa della riconquista (© Pierre Gras, 2011).



1 - Il settore degli antichi cantieri navali di Red Hook (© Pierre Gras, 2011).

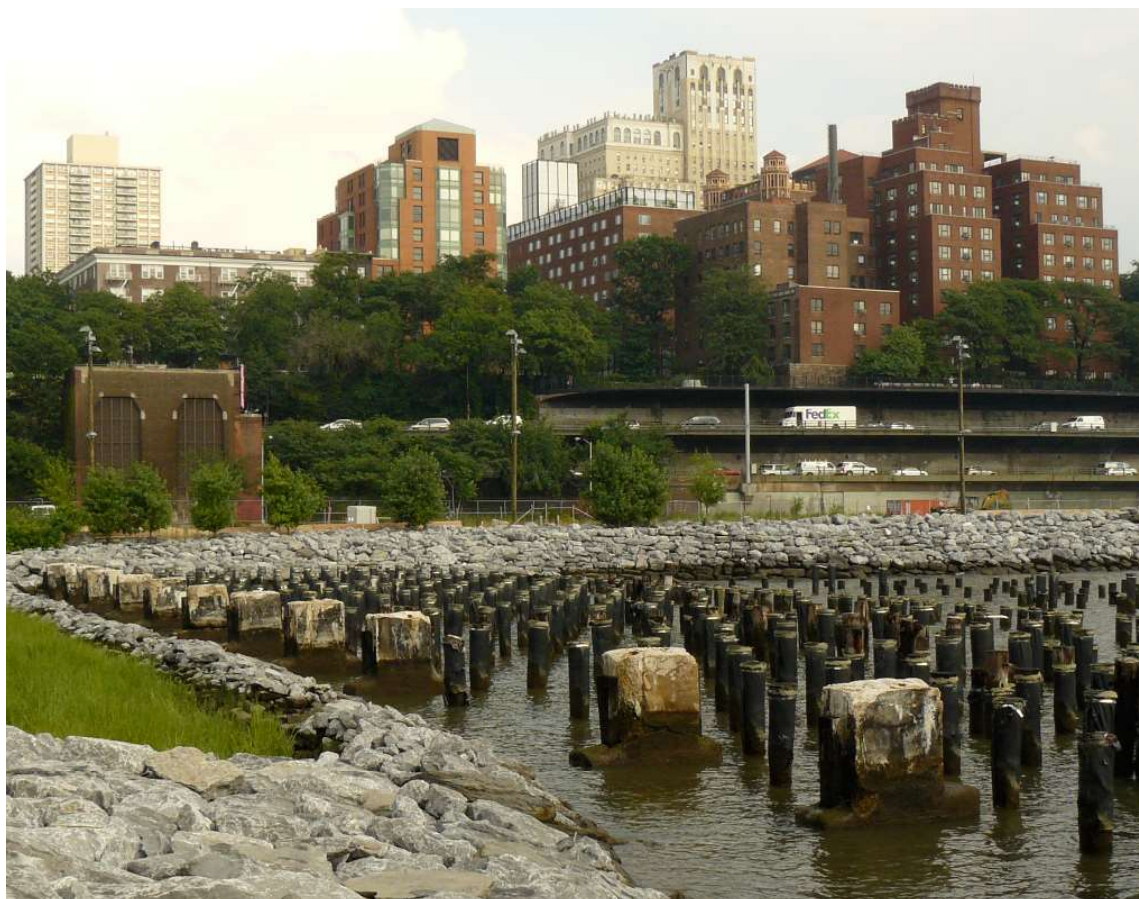
Manhattan e Lower East Side) le residenze borghesi di St John's Park sono state cedute agli immigrati e questi quartieri sono divenuti vaste aree occupate da depositi, fabbriche e baraccopoli (*slums*). Dall'altra parte dei due corsi d'acqua, a Brooklyn e a Staten Island, si sono concentrate le attività più rumorose o a bassa intensità: cantieri navali, aree di stoccaggio merci, pontili ecc. La storia unitaria di New York dopo il XVII secolo si divide in più racconti. Nel 1900, l'agglomerato urbano newyorkese è il più popolato degli Stati Uniti, ma anche il più grande centro industriale e finanziario del paese. Nel periodo tra le due guerre, nel porto di New York si concentra un terzo del tonnellaggio complessivo delle navi che entrano nelle acque territoriali americane, attirando più della metà delle importazioni e la quasi totalità delle esportazioni della costa Est degli Stati Uniti. Il traffico newyorkese evolve ad immagine del commercio americano, passando da una logica coloniale a quella di un porto che sviluppa relazioni nel contesto internazionale. New York rappresenta inoltre il terminal principale per i transatlantici che attraccano negli Stati Uniti, accogliendo circa i due terzi del traffico passeggeri in ingresso nel Paese.

1930: "New York in brandelli"

All'inizio degli anni '30, tuttavia, il "crash" di Wall Street e le attività speculative fanno improvvisamente esplodere la "bolla" dorata in cui viveva la città da mezzo secolo. "L'America sprofonda nella depressione e la New York arrivata si ritrova in brandelli", racconta lo scrittore Jerome Charyn. Un terzo delle industrie manifatturiere di New York è in difficoltà e circa la metà della forza lavoro della città risulta disoccupata. Il fotografo Walker Evans

immortala la visione tragica di una città morta, dove le tende dei senzatetto occupano gli spazi lasciati liberi tra i grattacieli drammaticamente vuoti. Tuttavia, l'entrata in guerra degli Stati Uniti nel corso della Seconda Guerra Mondiale assicura alle industrie newyorkesi un ritorno in auge e il porto conosce il suo momento migliore. Nel 1950, New York sfiora gli otto milioni di abitanti e il suo porto è nuovamente il più importante a livello mondiale. Tuttavia una nuova crisi, dovuta in parte alla concorrenza internazionale, colpisce la città con tutta la sua intensità a partire dagli anni '60. Questo genera un gran numero di aree industriali dismesse, in particolare nei quartieri di Bronx e Queens. Il cantiere navale di Navy Yard chiude nel 1966. Il transito delle merci, oggetto di una containerizzazione crescente, si sposta verso il terminal di Newark, nel New Jersey. Dell'antico grande porto centrale restano soltanto alcune attività residue a Brooklyn, nella zona di Red Hook, e al Howland Hook Marine Terminal di Staten Island. A metà degli anni '70, la deindustrializzazione, i problemi di sicurezza urbana e un certo declino demografico portano la città sull'orlo del fallimento. Viene salvata infine dallo Stato Federale Repubblicano che autorizza il Tesoro a stanziare 2,3 miliardi di dollari l'anno per tre anni nel bilancio locale, imponendo tuttavia alla città forti restrizioni.

Oggi, nel contesto delle "città globali", la posizione della metropoli, la cui area urbana conta circa 22 milioni di abitanti (8 milioni solo nella Città di New York), non viene più messa in discussione. Questo comporta una dimensione portuale necessaria, dal momento che non si vive in un mondo virtuale che agevola il flusso continuo di beni e materie prime. New York, capitale finanziaria mondiale, detiene ancora un ruolo portuale primario sulla costa Est degli Stati Uniti. Il porto gestisce nel 2010, 142



2 - Il Brooklyn Bridge Park (© Pierre Gras, 2011).

milioni di tonnellate di merci (5,2 milioni di container). Aspetto che non ha nulla di paradossale, dal momento che gli studi dimostrano che un terzo delle attività di servizio negli Stati Uniti, soprattutto le più dinamiche, è legato al settore industriale, in particolare all'esportazione¹.

Le tracce della conquista industriale

Anche se talvolta occorre osservarle accuratamente, le tracce di questa conquista industriale sono ancora visibili nei diversi distretti newyorkesi. L'industrializzazione di New York ha generato un prodigioso sforzo in termini costruttivi. Si tratta di infrastrutture e di sistemi di trasporto che la simboleggiano perfettamente, il ponte di Brooklyn (1883) sull'East River, un capolavoro degli ingegneri Roebling padre e figlio, ma anche ponti a struttura metallica e a traversine incrociate che hanno portato la strada e la linea ferroviaria sopra i corsi d'acqua. Numerose fabbriche, depositi e magazzini legati allo stoccaggio e alla lavorazione delle materie prime, di cui una testimonianza è la vecchia raffineria Domino Sugar a Brooklyn, costituiscono l'eredità dell'epoca dei "castelli industriali" costruiti in mattoni, o più di recente in calcestruzzo. Alcuni si trovano oggi in pessimo stato. Tuttavia, occupano ancora un posto speciale nell'immaginario americano. I magazzini, i silos, gli edifici industriali sono stati per gli architetti, tra cui il famoso Albert Kahn, l'occasione per progettare soluzioni allo stesso tempo funzionali e portatrici

di una nuova estetica. Il lavoro di servizio dell'Inventario americano e le committenze affidate alle fine degli anni '30 a diversi fotografi professionisti, come Joseph Elliott, Jet Lowe, Sandy Noyes e Gerald Weinstein, hanno contribuito a rendere riconoscibile il valore di questo patrimonio industriale spesso degradato.

Negli corso degli anni '90, nella maggior parte dei paesi sviluppati, il "riuso" degli antichi porti urbani e la costruzione di un nuovo rapporto della città con il fronte d'acqua sono andati di pari passo con la creazione di metropoli turistiche e con la globalizzazione del patrimonio urbano. Si è diffuso un nuovo immaginario legato al fiume, caratterizzato da grandi operazioni di riconversione delle aree industriali e portuali abbandonate in poli di attrazione per il tempo libero. Negli Stati Uniti, San Francisco, Baltimora e Boston hanno segnato il passo attraverso operazioni pionieristiche. Per ragioni legate sia al suo status particolare di "città del mondo" e sia alla crisi finanziaria subita, New York ha inizialmente registrato un ritardo, prima di intraprendere le prime operazioni di riconversione, essenzialmente a Manhattan.

Questo patrimonio suscita un forte interesse degli investitori a partire dal XXI secolo, come accaduto per il progetto Domino Sugar. Questo antico zuccherificio domina il waterfront di Williamsburg. Costruito nel 1856 dalla famiglia Havemeyer, è stato il primo e il più originale di una decina di stabilimenti che hanno contribuito alla nascita del complesso industriale e portuale newyorkese. Alla fine della Guerra di Secessione (1865), era inoltre diventata la più grande raffineria di zucchero al mondo, che impiegava fino a 4.000 lavoratori e trattava 3 milioni di libbre di zucchero al giorno, vale a dire più della metà dello zucchero consumato nell'intero Paese. A seguito di un incendio

1 Cf. Pierre Gras, *Le temps des ports; déclin et renaissance des villes portuaires (1940-2010)*, Paris, Tallandier, 2010, pp. 141-146.



3 - La New York industriale, vista da Bérénice Abbott (Berenice Abbott, 1930 © Museum of the City of New York).

nel 1882, la fabbrica è stata completamente ricostruita con due grandi edifici in mattoni e dal camino riconoscibile che, ancora oggi, si innalza nel cielo di New York. Il logo "Domino Sugar" è stato aggiunto negli anni '50, trasformando questo complesso di 90.000 metri quadrati, in un vero e proprio landmark. I progetti per la trasformazione del sito sono stati oggetto di discussione per diversi anni. Infine, il Consiglio Municipale, a maggioranza democratica, ha approvato nella primavera del 2010 un "piano di riqualificazione" di diverse decine di milioni di dollari per l'intera area, che trasforma gran parte del complesso industriale in residenze e spazi verdi, e che riconverte la parte centrale - classificata "patrimonio di notevole valore" nel 2007 - in uffici.

Il principale svantaggio di questo tipo di patrimonio è tuttavia lo stato di inquinamento in cui l'industria pesante ha lasciato i luoghi dopo la dismissione. Tra gli Stati della costa nord-orientale, il New Jersey ha emanato nel 1986 una legislazione vincolante: ogni proprietario di un sito industriale deve garantire la decontaminazione prima della cessazione definitiva delle attività o del trasferimento. Ma invece di promuovere il "riuso" delle vecchie fabbriche da parte dei rilevatori, questa normativa ha bloccato di fatto il mercato immobiliare e ha causato il crollo del valore dei terreni nelle antiche aree industriali, in quanto i proprie-

tari si sono dichiarati incapaci di sostenere i costi di sgombero degli impianti e la bonifica dei suoli. Lo Stato di New York si è ben guardato dall'adottare una legislazione così draconiana.

Quali prospettive urbane?

Da parte sua, la città di New York si è lanciata negli ultimi dieci anni nella realizzazione di nuove aree urbane, sia a Manhattan che Brooklyn, come anche nel Queens. La mancanza di razionalità spaziale e il carattere composito di molti antichi siti industriali, da attribuire a successive integrazioni edilizie o a nuove espansioni, appare un minimo inconveniente se si prevede di attirare ancora nuove imprese di piccola dimensione: "*The new jobs are in small business*", commentano gli imprenditori, citando il caso del New Haven, dove è stato possibile convertire le vecchie fabbriche di armi di Winchester in "hotel industriali" alla fine degli anni '80. Tuttavia questo risulta più complicato se si vuole garantire una trasformazione complessiva del sito con una certa coerenza architettonica ed urbana. Il tessuto urbano newyorkese è infatti eterogeneo, integra attività, residenze, magazzini, negozi, depositi di materiali: un vero mosaico che si percepisce maggiormente quando si attraversa l'East River per esempio. "Si è di fronte ad una sto-

ria, ma nella confusione" scrive a tale proposito il geografo e urbanista Marcel Roncayolo. Questo apparente "disordine" non ha lasciato indifferenti le autorità che, dopo aver preso di mira con fermezza la criminalità sotto il mandato di Rudolf Giuliani (1994-2001), si sono fatte carico della riorganizzazione dello sviluppo dei diversi litorali.

L'alternativa di una riconversione "soft" dei waterfront industriali e portuali non è certo negli Stati Uniti meno complessa che altrove. Il loro successo non si basa su imponenti interventi del potere federale, salvo eccezioni, negli Stati. Ha origine a partire da una molteplicità di iniziative individuali o associative, e di partenariato pubblico-privato, in una tradizione di fatto tutta americana. Con pazienza e determinazione, gli attori del settore mobilitano l'opinione pubblica, raccolgono fondi e sostegni, ricercano partner privati e riescono a persuadere le autorità politiche ed istituzionali a non affidare il loro futuro esclusivamente alla promozione privata. Quando la conservazione non è possibile o auspicabile – o la pressione politica interna è troppo forte – inducono la mobilitazione delle collettività locali, come per il Brooklyn Bridge Park, uno spazio ormai dedicato al pubblico, almeno in parte, di fronte allo skyline di Manhattan.

Altre iniziative a livello locale, come l'azienda agricola comunitaria di Red Hook realizzata alla fine del 2000 su terreni appartenenti agli antichi cantieri navali e in prossimità di residenze operaie, mostrano allo stesso modo un percorso meno "brutale" e meglio percepito dalla popolazione che non gli errori della speculazione edilizia. Tuttavia, a Williamsburg e più ancora a Brooklyn Heights, le classi medio-alte si contendono questi nuovi spazi in via di riqualificazione, i cui prezzi sono in rapido aumento.

Il waterfront newyorkese si mobilita

A cavallo degli anni 2000, sulla scia dell'elezione di Michael Bloomberg in qualità di sindaco (2002-2013), il tempo è piuttosto quello dei grandi progetti privati. Il sindaco e il presidente del City Council, Christine Quinn, presentano nella primavera del 2011 un documento di 200 pagine intitolato *Vision 2020 - New York Comprehensive Waterfront Plan*².

Pur sostenendo l'espansione del settore dell'industria marittima, ma relegandola definitivamente a Newark, nel vicino stato del New Jersey, *Vision 2020* apre la strada ad un ulteriore sviluppo del fronte d'acqua in favore di nuove destinazioni d'uso, quali la costruzione di residenze, il recupero dei dock ad uso commerciale o direzionale, ma anche la creazione di spazi pubblici e di parchi. Per la prima volta dopo Roosevelt e il *New Deal*, la città è inondata da un "sistema di progetti" con cospicui investimenti privati³. *Vision 2020* include alcuni requisiti specifici per gli spazi situati a contatto con l'acqua, ma intende anche introdurre nuove pra-

tiche urbane. Ad esempio la creazione di "grandi strutture culturali" nei pressi di tali siti punta ad incitare le classi agiate a riappropriarsi dei litorali. Presentando pubblicamente questo progetto, il sindaco uscente declina con orgoglio le sue realizzazioni anteriori: "Abbiamo costruito nuovi parchi sul fronte d'acqua in ognuno dei cinque distretti della città e ripulito i nostri litorali dopo anni di declino e di abbandono. E abbiamo creato nuovi posti di lavoro lungo l'intero waterfront a partire dal litorale Nord di Staten Island fino all'estremità del Bronx". Continua specificando nel dettaglio gli obiettivi di *Vision 2020*: "Questi progetti costituiscono una delle più spettacolari trasformazioni del waterfront di tutta la storia americana. Continueremo ad utilizzarli come motore della crescita economica dell'America e ad investire in iniziative che aiuteranno i newyorkesi a rendere i loro quartieri verdi e a costruire una città più sostenibile sul piano economico". Per il sindaco, la superficie d'acqua in senso lato, è considerata ormai il "sesto distretto" di New York⁴.

I programmi d'azione proposti sono orientati ad estendere l'accessibilità pubblica all'acqua, a rivitalizzare il waterfront, a favorire la creazione di posti di lavoro, a migliorare la qualità delle acque, a rinaturalizzare la costa, a valorizzare una "rete blu" (*Blue Network*) in tutta la città, a migliorare la governance urbana e, infine, ad incrementare la "resilienza climatica". Tali obiettivi sono successivamente declinati quartiere per quartiere. Un'agenda stabilisce inoltre un elenco di "progetti prioritari", sostenuti e sviluppati da un numero importante di agenzie e partner semi-pubblici, come la New York City Economic Development Corporation, molto vicina agli investitori e al business newyorkese, i dipartimenti municipali Parks & Recreation e Environmental Protection, e certamente il noto Department of City Planning. Due progetti recenti sono emblematici in tal senso: la trasformazione della High Line, una passeggiata di 2,5 km nel cuore del West Side di Manhattan, realizzata su un'antica linea ferroviaria sopraelevata utilizzata per il trasporto delle merci nel distretto industriale Meatpacking, e la costruzione del Brooklyn Bridge Park ai piedi del ponte di Brooklyn, entrambi realizzati sotto il mandato Bloomberg con un importante contributo da parte del settore privato.

Tra la primavera e l'autunno 2010, la municipalità ha avuto modo di valutare l'interesse dei newyorkesi verso questo tipo di politica, in occasione di una serie di incontri e di workshop organizzati nei cinque distretti, ai quali hanno partecipato direttamente un migliaio di abitanti e di rappresentanti delle comunità. Gli stessi hanno elaborato diverse centinaia di raccomandazioni e di osservazioni sul progetto *Vision 2020*. Si tratta dell'inizio di una nuova mobilitazione che, alla fine del terzo mandato di Michael Bloomberg, risulta articolata su tali tematiche e contribuisce al successo democratico e all'elezione netta di un sindaco "radicale" (in senso americano), Bill de Blasio, ex mediatore della città di New York⁵. Perché se *Vision 2020* sostiene un ampliamento delle politiche di riconquista urbana del fronte d'acqua ed è pensato per "far fronte alle sfide del cambiamento climatico e

2 *New York Vision 2020 - New York Comprehensive Waterfront Plan*, 2011, NYC Planning - Department of City Planning, City of New York, 192 p.

3 L'amministrazione Clinton ha tuttavia messo in campo nel 1994, uno strumento volto ad incitare gli investimenti mediante sgravi fiscali in favore di alcuni quartieri svantaggiati (Harlem et Williamsburg principalmente), ma che ha contribuito allo stesso tempo ad accelerare la gentrificazione di tali aree: l'*Empowerment Zones*.

4 Facendo riferimento alla storia di New York e ai suoi cinque distretti (Manhattan, Brooklyn, Bronx, Queens e Staten Island), riuniti in una sola entità amministrativa e politica nel 1898.

5 Con un risultato eccezionale del 73% dei voti, contro il 24% per il candidato repubblicano Joe Lhota.



4 - La trasformazione della High Line ha generato un importante processo di gentrificazione nella zona sud-ovest di Manhattan.

dell'innalzamento del livello dei mari", si può affermare che presto i newyorkesi prenderanno questi obiettivi alla lettera. Mentre i quartieri popolari sono stati gentrificati al ritmo della "riconquista", le organizzazioni comunitarie hanno preso consapevolezza dei problemi, sia demografici che elettorali, e del loro peso, avendo la comunità ispanica svolto un ruolo chiave accanto alle organizzazioni afro-americane tradizionalmente attive.

Solo i circoli di attivisti fino ad allora erano stati portatori di tali tematiche e avevano difeso in particolare il libero accesso al waterfront privatizzato da molteplici attività, industriali e non. Alcune decine di attivisti, pionieri o incoscienti, praticavano la canoa sull'East River o sul canale Gowanus, riconosciuto nel 2010 come uno dei maggiori siti inquinati del territorio americano, come gesto di sfida contro gli abusi del periodo industriale o la relativa indifferenza del potere politico. Progressivamente, queste iniziative sono state promosse da gruppi che reclamavano un accesso all'acqua più democratico, riconversioni meno selettive destinate alle classi svantaggiate e nuovi posti di lavoro – "verdi" o no, purché esistano – in grado di permettere alla popolazione povera di beneficiare allo stesso modo della nuova crescita e dell'attrattiva ritrovata della città. L'abbandono di una parte dei quartieri meno ben "collocati" sulla scala di questa riconquista è servito da motore per tali rivendicazioni. E questa logica ha presto debuttato in ambito politico.

Una rottura nell'azione municipale?

Nel corso della sua campagna di successo, il nuovo sindaco Bill de Blasio ha più volte dichiarato che avrebbe condotto una politica "di rottura" rispet-

to a quella del sindaco precedente che, durante i dodici anni del suo mandato, si era posto l'ambizione "di attirare i ricchi, le classi creative e i turisti, offrendo una serie di servizi urbani, cosa che ha contribuito al processo di gentrificazione non solo di *Downtown* e *Midtown*, ma anche di Harlem e Brooklyn"⁶. Bill de Blasio ha utilizzato la metafora della "storia delle due città" per evocare i contrasti sociali (un quinto dei newyorkesi possono essere considerati poveri secondo i criteri dell'ufficio locale del censimento). È possibile immaginare che una netta inflessione sarà data a questa politica proattiva e univoca di sviluppo della costa newyorkese. Questa dovrà tener conto di tale capacità di mobilitazione delle comunità locali "in un contesto fortemente segnato dalla rivalità intermetropolitana e da programmi incentrati su una politica di attrattività territoriale". Resta da comprendere in quale forma e a vantaggio di quali progetti specifici questo orientamento strategico sarà gestito e se, come tra l'altro ipotizzato, il patrimonio del waterfront industriale e portuale avrà un ruolo maggiore.

Diversi fattori possono contrastare questa volontà di "rottura" e lo sviluppo "democratico" del litorale. Innanzitutto, la dimensione climatica del problema. L'uragano Sandy, che ha travolto la costa nord-orientale degli Stati Uniti nell'ottobre 2012, è stato definito come la "tempesta del secolo" dagli esperti, che stimano nel corso dei prossimi 20 anni che tali eventi potrebbero riproporsi su una scala senza precedenti. Questa catastrofe - il cui costo umano e materiale è stato estremamente elevato (100 morti, di cui 40 a New York, e 50 miliardi di dollari di danni) - ha messo in evidenza la fragilità delle infrastrutture delle città costiere (metropolitane, tunnel, centrali elettriche, infrastrutture portuali) che sono state gravemente colpite. Questo ha incoraggiato le autorità locali ad anticipare e a prevenire questo tipo di rischi climatici per rendere New York meno vulnerabile, cosa che potrebbe tradursi in costi significativi per la collettività. Per quanto riguarda lo sviluppo sostenibile, New York non è tuttavia da meno da dieci anni, anche se l'uso diffuso della climatizzazione e la congestione permanente del trasporto urbano restano un problema in una città che ha l'obiettivo di ridurre del 30% le sue emissioni di gas ad effetto serra entro il 2030. Un'estrema attenzione deve essere prestata quindi per quanto riguarda gli sviluppi futuri, che coinvolgono questo patrimonio litoraneo attrattivo ma fragile.

Peraltro, il contesto economico generale pesa fortemente su un progetto del genere. Negli Stati Uniti, è imperativo che capitali, promotori e clienti siano coinvolti, il che comporta forti vincoli di redditività per ogni progetto. L'atteggiamento delle autorità responsabili della "riqualificazione" appare ambivalente. Perché il desiderio di ottenere un'immagine sempre più prestigiosa, in particolare attraverso la realizzazione di nuovi waterfront con grandi architetture, o di migliorare la qualità della vita attraverso la natura e gli spazi pubblici - che le malelingue chiamano "effetto cappuccino" - entra inevitabilmente in conflitto con la tutela della memoria industriale e del patrimonio portuale, e talvolta con l'attaccamento della popolazione al proprio quartiere, che questa è chiamata in gran parte a rivendicare quando la riconversione si fa troppo eccessiva.

6 Il numero annuale di turisti che visitano New York è passato da 35 milioni nel 2001 a 52 milioni nel 2013.

5 - Nella pagina seguente, in alto: un patrimonio di qualità, ma spesso degradato (© Pierre Gras, 2011).

6 - Nella pagina seguente, in basso: una vista dell'antico stabilimento Domino Sugar, nella zona di Williamsburg (© Pierre Gras, 2011).

Infine, la domanda sociale si fa più forte in materia di occupazione e di sicurezza urbana, le disparità territoriali e le disuguaglianze sociali tra i quartieri sono in crescita in queste zone, con la componente di rischio che esse rappresentano sull'intero progetto politico di ricomposizione urbana. New York sorprende sempre per la sua capacità di reinvenzione. Da questo punto di vista, il progetto sociale della municipalità di Blasio non può essere paragonato ad una semplice "deformazione" del progetto di modernizzazione di Michael Bloomberg. Dovrà effettivamente coinvolgere più ampi settori della popolazione newyorkese e mostrare risultati tangibili nel breve termine, soprattutto in materia di trasporto pubblico e di gestione di nuovi spazi pubblici legati a tali sviluppi⁷. A beneficio, possiamo sperare, di una nuova immagine di metropoli capace di riconciliare i newyorkesi con il loro porto e con l'intero litorale fluviale e marittimo.

Bigliografia

Bergeron L. & Maiullari-Pontois M.T., 2000, *Le patrimoine industriel des États-Unis*, Paris, Hoëbeke, 288 p.

Cardia C., 1987, *Ils ont construit New York: histoire de la métropole au XIXe siècle*, Chêne-Bourg, Georg éd., 256 p.

Chaline C. & Rodrigues-Malta R., 1994, *Ces ports qui créèrent des villes*, Paris, L'Harmattan, 300 p.

Charyn J., 1994, *New York; chronique d'une ville sauvage*, Paris, Gallimard Découverte, 176 p.

Condit C., 1981, *The port of New York: A history of the rails and terminal system from the Grand Central Electrification to the present*, Chicago, Chicago University Press, 2 vol.

Demangeon A., 1931, «Le port de New York», in *Annales de Géographie* n. 224, vol. 40, 205-208.

Marshall R., 2001, *Waterfronts in Post-industrial Cities*, New York, Spon Press, 207 p.

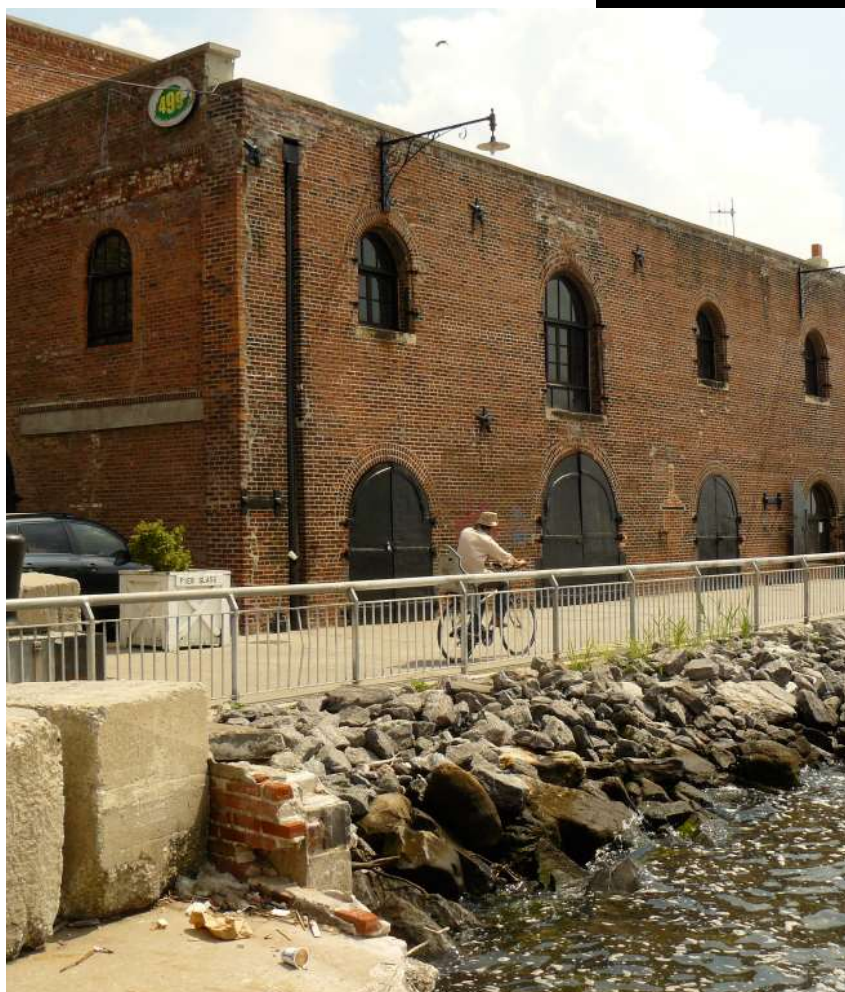
Masboungi A. & Cohen J.-L. (dir.), 2014, *New York, réguler pour innover. Les années Bloomberg*, Marseille, Parenthèses, 224 p.

Roncayolo M., 2002, *Lectures de ville; formes et temps*, Marseille, Parenthèses, 394 p.

Sassen S., 1996, *Les villes globales; New York, Londres, Tokyo, Paris*, Descartes et Cie, 530 p.

Vermeersch L., 1998, *La ville américaine et ses paysages portuaires: entre fonction et symbole*, Paris, L'Harmattan, 206 p.

Weil F., 2000, *Histoire de New York*, Paris, Fayard, 378 p.



⁷ Bill de Blasio ha in particolare annunciato che rimetterà in causa (discussione) il principio di fabbricazione o di gestione di parchi e ampi spazi verdi da parte di associazioni sovvenzionate o direttamente da parte del settore privato, sistematizzato sotto il mandato di Bloomberg.