

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.



La riscoperta del waterfront di Rotterdam

di Tom Daamen, Martin Aarts, Menno Huijs e Walter de Vries

Questo articolo racconta la storia di come, nell'ultimo decennio, la città e il porto hanno elaborato una strategia di sviluppo comune per i *CityPorts* di Rotterdam. Il processo ha prodotto come risultato incrementale, i cosiddetti piani di sviluppo "organici", che segnano la nascita di un nuovo rapporto tra il porto e la città. In sostanza, Rotterdam ha prodotto nuovi modi di pensare e di agire per quanto riguarda le aree "tra città e porto". All'interno della cosiddetta interfaccia porto-città, Autorità Portuale e Municipalità sono in prima linea per reinventare le relazioni tra porto e città per il XXI secolo. In passato, le aree al confine geografico dei porti e delle loro città sono state generalmente oggetto di abbandono e di conseguente riqualificazione urbana. Le vecchie aree portuali risultano interessanti per il riutilizzo urbano a partire dalla loro posizione sul waterfront e dalla loro prossimità al centro della città. Del resto, l'atteggiamento pubblico verso le zone di waterfront è cambiato in modo significativo dagli anni '60, e ha creato un grande interesse civico - e, quindi, commerciale e politico - per i fronti d'acqua in ambito urbano. Oggi, la pressione per lo sviluppo di destinazioni alternative in aree che sono degradate o sottoutilizzate rispetto alle loro funzioni originali è in crescita, in particolare per quanto riguarda alcuni ambiti portuali limitrofi alla città. In effetti, l'elevato grado di attenzione verso i progetti di "waterfront redevelopment" ha innescato in tutto il mondo una "logica" caratterizzata da un'apparentemente inarrestabile e continuo declino o spostamento del porto, con conseguenti immediate opportunità di riqualificazione urbana (Daamen, 2007, 2010; Norcliffe et al., 1996). Allo stesso tempo, è stato osservato un movimento opposto, caratterizzato da un rinnovato interesse da parte delle autorità portuali per le zone più antiche dell'area portuale esistente.

Lo sviluppo della città portuale a Rotterdam

Nel corso degli ultimi cinque decenni, la letteratura dedicata alle città portuali è in continua e rapida crescita. La ricerca in questo campo è diventata paradossalmente più intensa da quando molte città portuali stanno effettivamente perdendo le loro attività e l'identità marittima (Ducruet, 2010). Questa sezione si concentra su alcuni degli sviluppi più importanti che consentono di comprendere come i rapporti tra porto e città siano mutati, e come tali cambiamenti siano connessi con la riqualificazione del waterfront a Rotterdam.

Rediscovering the waterfront in Rotterdam

by Tom Daamen, Martin Aarts, Menno Huijs and Walter de Vries

To many outsiders, the port and city of Rotterdam form a strong symbiosis. Indeed, as the port of Rotterdam became the largest in Europe and even the World, planners and policy makers did much to keep up appearances. About ten years ago, their optimism reached a point of euphoria. A huge port expansion plan in the North Sea was expected to provide the city with ample opportunities to develop a new urban environment in old port areas inside Rotterdam's highway rim. This new area (1,600 hectares) was called Stadshavens or 'CityPorts', and was set to transform the large-scale port into a new urban environment. However, the euphoria around the CityPorts transformation plan soon turned into disappointment. Those involved worked hard to achieve a development perspective that offered both the port and the city opportunities to enjoy their diverse qualities.

This process has resulted in more realistic, so-called 'organic' development plans, which herald a new relationship between the port and the city. In essence, Rotterdam has produced new ways of thinking and acting with regard to the areas 'between city and port'. Inside the so-called port-city interface, the port authority and the municipality are at the forefront of reinventing the relationships between port and city for the twenty-first century.

Recently, the lessons learned since the start of the project have been incorporated into a new strategy. Large-scale master planning has been replaced by an incremental, 'bottom-up' development approach that will guide the future of the CityPorts area.

Nella pagina a fianco, in alto: padiglione galleggiante nel Rijnhaven, vicino al centro città; in basso: una veduta da ovest verso est delle rive del fiume Maas (2009).

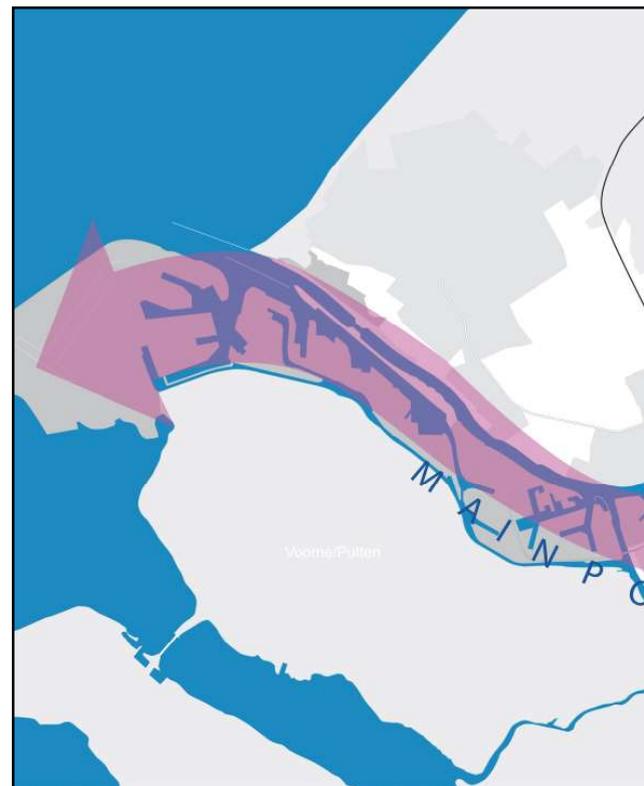
Lo sviluppo del porto di Rotterdam - Nel XIV secolo, Rotterdam era una piccola città affacciata sulle rive del fiume Rotte, e sede di attività legate alla pesca fluviale, alla cantieristica e in parte al commercio. Nel corso del tempo, la città si è trasformata in un vero porto commerciale. L'apertura del canale Nieuwe Waterweg nel 1872 ha segnato l'inizio dell'enorme crescita di Rotterdam. Il principale vantaggio competitivo del porto di Rotterdam è stato il collegamento diretto verso il mare, privo di ostacoli e senza ponti, di cui beneficia ancora oggi. Questi corsi d'acqua liberi e profondi hanno costituito le premesse per un porto efficiente e facilmente accessibile, che dimostra la sua capacità unica di accogliere le navi più grandi del mondo. Se la posizione geografica di Rotterdam è alla base del suo successo, è la sofisticata ingegneria idraulica olandese che ha garantito la sua collocazione in Europa come una delle principali porte d'accesso. Il porto di Rotterdam è accessibile dal Mare del Nord, e fa parte del cosiddetto Hamburg-Le Havre range (HLH).

Nel 2015, il porto di Rotterdam è l'*home port* per uno dei maggiori centri petroliferi e chimici del mondo, e uno dei principali centri per lo stoccaggio di tutti i tipi di rinfuse liquide che vanta il più grande cluster di impianti e serbatoi di stoccaggio in Europa. Inoltre, Rotterdam è il principale *hub container* in Europa, e anche il più grande porto per rinfuse solide, con un volume complessivo di circa 440 milioni di tonnellate nel 2013, vale a dire una quota del 37,3% nel HLH range¹. In sintesi, il porto di Rotterdam è, sia in termini di volumi di merci che di industrie petrolchimiche, uno dei luoghi più importanti a livello internazionale.

Sono due le evoluzioni principali che hanno lentamente modificato il carattere delle relazioni tra il porto e la città di Rotterdam. La prima è lo spostamento geografico del porto lontano dalla città e la seconda è il processo di regionalizzazione portuale.

Il trasferimento delle attività portuali - L'evoluzione del porto di Rotterdam è, come per molti altri porti, accuratamente descritta dai modelli portuali del ricercatore Brian Stewart Hoyle. A partire dal sito portuale d'origine - caratterizzato da banchine laterali di piccole dimensioni adiacenti al centro della città - nel XIX secolo l'espansione del porto di Rotterdam, a valle verso il mare, è in primo luogo il prodotto dell'evoluzione delle tecnologie marittime e dell'innovazione nella movimentazione delle merci. Verso il XX secolo, le banchine e i terminal vengono trasferiti a decine di chilometri di distanza sulla terra strappata al mare.

Dopo la Seconda Guerra Mondiale, Rotterdam si è rapidamente risollelevata dai pesanti bombardamenti e dalle devastazioni. In prossimità del centro della città, le opere di ricostruzione si sono concentrate in particolare sulla zona del porto. Sono stati realizzati nuovi complessi per ospitare l'industria petrolchimica in crescita e il futuro terminal container. L'espansione portuale non era finalizzata esclusivamente a favorire i grandi volumi, ma anche lo sviluppo industriale. Questa duplice strategia era basata sull'idea che il porto potesse servire come una posizione eccellente per specifici settori industriali (in particolare l'industria petrolchimica), dove l'industria lavora anche per servire il porto offrendo allo stesso una base per-



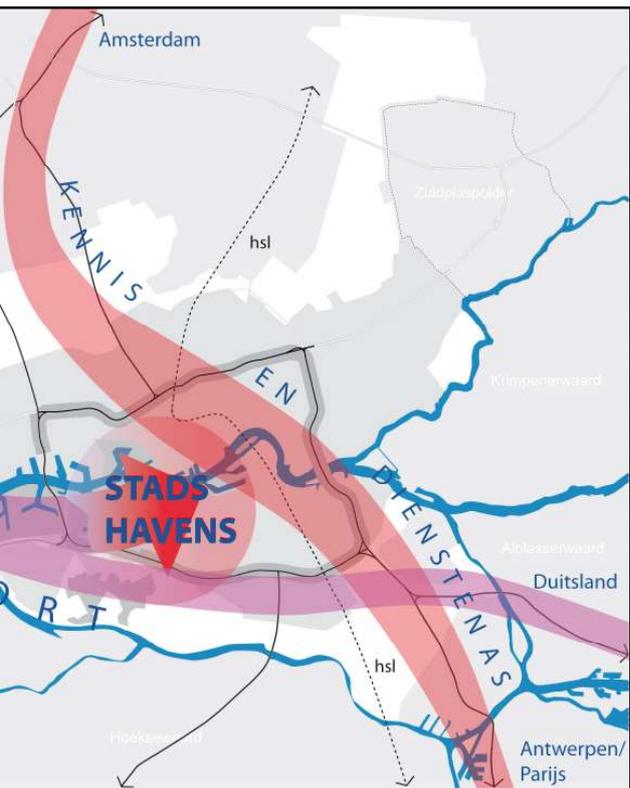
manente per l'approvvigionamento delle merci. E poi, era soprattutto questa funzione industriale che avrebbe potuto generare occupazione nella regione.

La zona di Botlek-Europoort, che è stata costruita nel 1950, comprende oggi uno dei più importanti complessi chimici in Europa. Lo sviluppo portuale è avvenuto a scapito di altre funzioni, come i villaggi di Nieuwesluis e Blankenburg, o alcune riserve naturali. L'area di Maasvlakte, una penisola artificiale che è stata sottratta al mare alla fine degli anni '60 e l'inizio degli anni '70, è stata co-

1 - Una panoramica dei principali porti in Europa.

2 - Stadshavens o CityPorts Rotterdam, il luogo in cui città e porto si incontrano.

¹ <http://www.portofrotterdam.com/nl/Over-de-haven/havenstatistieken/Documents/Haven-in-cijfers-2013.pdf>



(ossia al di fuori delle aree residenziali). Questo ha prodotto una separazione geografica tra la città e il suo porto. A Rotterdam tale situazione non solo ha fatto sì che il porto sia scomparso alla vista: il porto ha lasciato anche la mente della maggior parte dei cittadini.

La regionalizzazione portuale - Un secondo importante processo che si sta verificando e che modifica radicalmente il rapporto tra la città e il porto è la regionalizzazione portuale. La regionalizzazione portuale conduce la prospettiva di sviluppo del porto ad una scala geografica maggiore, vale a dire oltre il perimetro portuale (Notteboom & Rodrigue, 2005). Questa fase dello sviluppo portuale è caratterizzata da una forte interdipendenza funzionale e anche dallo sviluppo congiunto di uno specifico centro di carico e di selezionate piattaforme logistiche intermodali nel suo entroterra, infine porta alla formazione di una "rete a baricentro regionale". Questo implica lo sviluppo di una catena logistica efficiente e solida che unisce i differenti terminal retroportuali, le piattaforme multimodali, i centri di servizio logistico e i corridoi di collegamento in una rete di trasporto.

In una prospettiva di regionalizzazione, il porto non è più l'unico punto di rottura nella movimentazione delle merci. Al contrario, dato che il flusso di carico attraversa numerosi porti marittimi e diversi hub interni, il porto è solo un elemento della rete complessiva dei flussi di trasporto. Di conseguenza, i porti non possono più attendersi di attrarre merci semplicemente perché sono i gateway naturali per un ricco entroterra. I principali operatori portuali considerano i porti esclusivamente come un sotto-sistema della catena logistica. Di conseguenza, i loro pacchetti di servizi non si concentrano sull'interfaccia terra-mare dei porti, ma sulla qualità e l'affidabilità dell'intera catena di trasporto (Notteboom & Winkelmanns, 2001; Van Klink & De Langen, 1999).

L'idea di sistemi di trasporto non è utile solo per ragioni economiche. Questi possono creare il margine necessario per un'ulteriore crescita del traffico container marittimo. I terminal interni, in quanto tali, acquisiscono una funzione satellitare importante per quanto riguarda i porti, contribuiscono infatti ad alleviare gli ambiti portuali marittimi da una potenziale congestione. Ad esempio, l'Autorità Portuale di Rotterdam ha compreso che i porti fluviali possono contribuire a superare una vasta serie di vincoli locali (ad esempio la congestione stradale, la mancanza di terreni disponibili, le questioni ambientali). Nondimeno questa funziona anche per una distanza superiore fra la città e il porto.

Il cambiamento delle relazioni e del waterfront

Nuove logiche economiche e ambizioni mutevoli sia del porto che della città fanno in modo che entrambi si impegnino in nuove relazioni l'uno con l'altra. Sia lo spostamento del porto verso il mare che la tendenza alla regionalizzazione portuale favoriscono nuovi rapporti tra porto e città. Da un lato, la città deve adottare nuove strategie per continuare a sfruttare il vantaggio della presenza di un grande porto. Dall'altra parte le Autorità Portuali devono fare in modo che gli sviluppi da loro auspicati siano politicamente supportati dalla cit-

struita successivamente. Infine, a partire dal 2008, è in costruzione l'area di Maasvlakte II. Quest'ultima espansione verso il Mare del Nord ha reso disponibile un totale di 2.000 ettari di nuovi ambiti portuali.

In pratica Rotterdam e molti altri porti marittimi hanno assistito ad uno spostamento dell'espansione portuale verso acque aperte guidato da logiche economiche - per esempio la necessità di aree di dimensioni maggiori e più moderne, di un'ottima accessibilità al mare, e di aree in grado di supportare impatti ambientali altamente negativi

tà, sebbene tali sviluppi abbiano luogo principalmente al di fuori del perimetro urbano. Entrambe le sfide si uniscono nelle aree di riqualificazione del waterfront. Questo si traduce in due principi fondamentali della pianificazione strategica che guidano la riqualificazione del waterfront: la diversificazione economica e l'insediamento residenziale insieme ad altre funzioni non portuali.

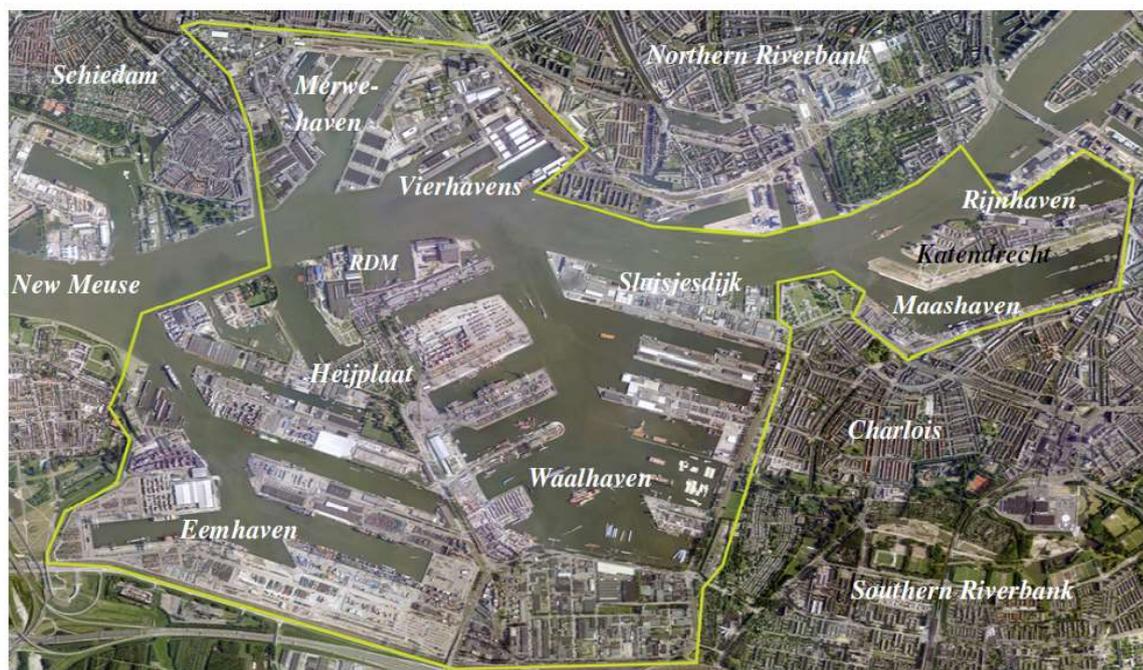
La riqualificazione del waterfront per la diversificazione economica - In linea generale, la presenza di un grande porto è percepita come una fonte di innovazione grazie alla presenza di grandi imprese multinazionali, di aziende leader e di cluster di industrie connesse e di supporto. È attraverso la cooperazione con i porti esteri e con gli altri hub logistici che il porto contribuisce ad aiutare le aziende olandesi e sostiene la diffusione delle competenze e l'ulteriore scambio di conoscenze nei settori della gestione portuale e della logistica (Van den Bosch, 2011). A Rotterdam, tali opportunità di innovazione sono particolarmente ricercate nel settore del trasporto sostenibile e della transizione energetica. Sia le Autorità Portuali che la Municipalità percepiscono il "greening" delle attività portuali come un vantaggio competitivo, in quanto sta diventando sempre più uno dei criteri per la scelta del porto, ad esempio, da parte delle compagnie di navigazione preoccupate per la loro immagine e per l'impronta ambientale.

Pertanto il porto e la città di Rotterdam investono in soluzioni innovative per ridurre i problemi di congestione e mobilità urbana, e per produrre energie rinnovabili (eolica e solare) e fonti energetiche biologiche. A dimostrazione di questo la nota *Rotterdam Climate Initiative*. La città di Rotterdam ha elaborato questo programma con la finalità di "creare un movimento in cui governi, organizzazioni, aziende, istituti di ricerca e cittadini possano collaborare per la riduzione delle emissioni di CO₂, per l'adattamento ai cambiamenti climatici, e per promuovere l'economia nella regione di Rotterdam" (www.rotterdamclimateinitiative.nl). Questo programma è stato sviluppato come parte del *C40 Climate Leadership Group*, un organismo internazionale che aggrega diverse grandi

città interessate alla gestione dei cambiamenti climatici. Il Consiglio Comunale ha individuato una serie di misure volte a migliorare la qualità dell'aria di Rotterdam, utilizzando metodi di trasporto più "puliti" e riducendo le emissioni delle attività industriali e portuali. In teoria, la ricerca di innovazioni trova terreno fertile nelle vecchie aree portuali situate sull'interfaccia porto-città. Dopo tutto, la conoscenza può essere sviluppata e applicata al tempo stesso, ad un porto come ad un grande laboratorio. Inoltre, la disponibilità di tale conoscenza contribuisce a rafforzare il cluster portuale nella zona di Rotterdam. Infine, si adopera per attirare professionisti altamente qualificati per la città.

La riqualificazione del waterfront per l'insediamento residenziale e di altre funzioni non portuali - Allo stesso tempo, le aree portuali che costituiscono l'interfaccia con la città si qualificano come eccellenti posizioni per funzioni urbane e funzioni legate al porto. Il settore dei servizi in espansione, la relativa crescita di posti di lavoro scientifici, gestionali, tecnici e professionali ben retribuiti, e il conseguente aumento del reddito disponibile per un numero sempre maggiore di persone, genera un incremento della domanda di abitazioni, uffici, negozi e attività per il tempo libero in luoghi centrali e distinti della città. L'enfasi postmoderna per la varietà e l'individualismo ha in particolare favorito luoghi come i waterfront, offrendo opportunità per la creazione non solo di un mix di ambienti riservati e di nicchia, ma anche per la ricerca di stili di tempo e di spazio specifici, basata sulle lunghe e importanti storie di tali luoghi (Norcliffe et al., 1996). I waterfront rispecchiano oggi le tendenze socio-culturali della città e della sua società in generale, allo stesso modo in cui la città riflette la vitalità economica del porto. Infine, lo sviluppo di aree residenziali attrattive nel raggio visivo e sonoro del porto contribuisce a reintegrare il porto nel tessuto urbano. In quanto tale, può contribuire a migliorare la percezione pubblica delle attività portuali.

La ricerca di nuove e migliori relazioni economiche e sociali da cui sia il porto che la città possono trarre vantaggio si manifesta in modo particolare



3 - L'area di CityPorts Rotterdam.

TRASPORTI & CULTURA N. 41

nella città di Rotterdam che ha lavorato sulla propria riqualificazione del waterfront. La riqualificazione del fronte d'acqua può essere divisa in due fasi. La prima fase è emersa durante i primi anni '80, quando è stato elaborato un imponente programma di sviluppo del waterfront su vasta scala denominato *Kop van Zuid* e in seguito realizzato. La seconda fase riguarda l'area di *Rotterdam CityPorts*. Entrambe vengono descritte nella sezione successiva.

Il Waterfront Redevelopment a Rotterdam a partire dal 1980

A Rotterdam, il Consiglio Comunale controlla lo sviluppo economico, territoriale e sociale della città. Negli ultimi anni, le sue sfide principali sono state orientate a costruire la forza del settore portuale e della logistica, a diversificare l'economia della città e ampliare le sue strutture. Le strategie sono focalizzate a rendere Rotterdam un luogo più attraente per l'"industria della conoscenza" e la "formazione dei lavoratori". Anche se la città ha sicuramente beneficiato della presenza del porto in termini di occupazione, le tendenze che abbiamo descritto in precedenza hanno notevolmente ridotto lo spin-off economico locale del porto. In effetti una grande sfida per Rotterdam, e per altre città portuali industriali, è la necessità di accrescere la partecipazione economica dei suoi cittadini.

La prima fase: l'espansione dell'Inner City e del Leap South - A Rotterdam, la città ha iniziato ad avvertire le conseguenze dello spostamento del porto verso l'esterno su un livello di scala maggiore a partire dai primi anni '80 in poi. Tuttavia, a quel tempo, urbanisti e responsabili politici erano già arrivati a comprendere le potenzialità delle aree portuali dismesse prossime al centro della città. In particolare, questa è stata un'ottima occasione per ripensare l'identità della città. Fino a quel momento, le aree portuali erano servite da barriera geografica tra il centro urbano e il fiume Maas. Nello specifico, il fiume che scorre in modo visibile attraverso il cuore della città non era realmente parte di essa. Il fiume separava letteralmente la città in un ricco argine a nord e in un argine povero a sud, suddividendo altresì la città dal punto di vista sociale. Anche se le persone vivevano in una stessa città, il fiume Maas – pur essendo fondamentale per il successo del porto - impediva la creazione di una identità urbana condivisa tra gli abitanti della città. Nel momento in cui le vecchie aree portuali sono state abbandonate, questa situazione ha lentamente cominciato a cambiare.

Anziché limitarsi a percepire il fiume Maas come il motore economico del porto, il fiume doveva ora essere percepito come il punto di forza unico dell'identità culturale di Rotterdam. La strategia di sviluppo che doveva riportare il fiume al centro dell'identità della città, ruotava attorno a due interventi principali: il primo, ripristinare il collegamento tra il centro della città e il fiume (estendendo così il centro urbano verso il corso d'acqua); il secondo, colmare il divario fisico e psicologico tra le rive nord e sud del fiume.

Le vecchie aree portuali, che uniscono entrambi i lati del fiume, presentano alcune caratteristiche uniche ed autentiche. Si è tentato di riqualificare ogni area separatamente, facendo riferimento alle loro qualità specifiche. Questo ha richiesto un for-

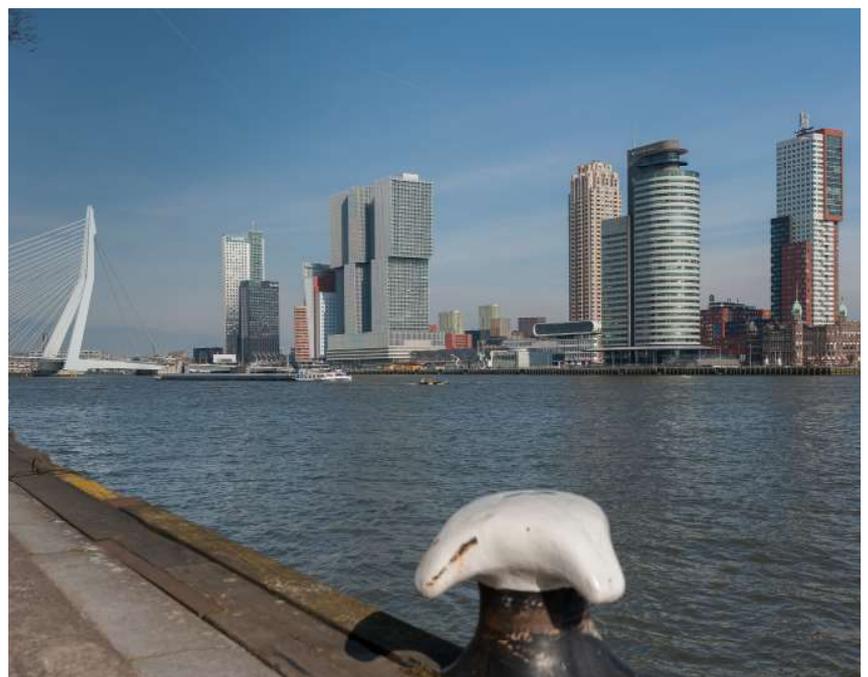
te "senso del luogo" da parte degli urbanisti e dei promotori immobiliari, che implica una conoscenza sofisticata di quelle caratteristiche che rendono un luogo speciale, tra cui gli elementi che favoriscono un senso di autentico attaccamento e di appartenenza (cf. McCann, 2002).

Accanto alle vecchie aree portuali sul versante nord del fiume Maas, anche il recupero di alcune aree portuali dismesse sul versante sud è stato parte del piano di riqualificazione su larga scala del waterfront della città di Rotterdam. È soprattutto in queste zone nel sud di Rotterdam che gli effetti della riduzione dello spin off in termini di occupazione portuale si sono fatti sentire. Il progetto su larga scala, chiamato *Kop van Zuid (Head of South)* ha comportato uno sviluppo ad uso misto di abitazioni, uffici, tempo libero e infrastrutture.

Gli obiettivi sociali hanno avuto un ruolo di primo piano nello sviluppo dell'area *Kop van Zuid*. Una visione centrale per farla diventare un elemento di unione economica, sociale, fisica per la città, storicamente divisa dal fiume. Attirare i residenti ad alto reddito è diventato un obiettivo esplicito della Municipalità nel momento in cui i responsabili politici hanno constatato che la città presentava un ridotto numero di famiglie della classe media. *Kop van Zuid* ha reso disponibili nuove residenze a Rotterdam con tipologie che generalmente risultano carenti: grandi appartamenti di lusso e case unifamiliari. La progettazione è stata avviata alla fine degli anni '80, e la realizzazione ha progredito rapidamente dopo il completamento del ponte strallato Erasmus Bridge, vera e propria icona, lungo 790 metri (2.600 piedi) terminato nel 1996, che collega l'area in via di sviluppo (e il sud di Rotterdam) con il centro della città sul lato nord del fiume. Il ponte è stato fondamentale per connettere il versante nord e sud l'uno all'altro, ed è già diventato un landmark della città di Rotterdam.

La seconda fase: Rotterdam CityPorts - Dove la città e il porto sono cresciuti a distanza l'uno dall'altro nel XX secolo, il porto e la città stanno ora posizionando gli *Stadshavens* o progetto *CityPorts* in quanto luogo in cui costruire nuove forme di re-

4 - L'area di *Kop van Zuid* col *Wilhelmina Pier*, che sarà completato nel 2020.



lazione. Naturalmente non è possibile fare tutto questo da soli. L'Autorità Portuale vorrebbe migliorare la propria posizione competitiva non solo rimanendo il più grande porto d'Europa, ma, in particolare, anche il porto più intelligente e più sostenibile del mondo. Allo stesso tempo, le autorità cittadine sono alla ricerca di nuovi settori di attività che, anche in questo momento economico difficile, siano in grado di rafforzare la visibilità dell'area - attualmente incentrata in modo unilaterale su funzioni portuali tradizionali. Queste due ambizioni convergono in *CityPorts*. In quest'area, dove la città e il porto si incontrano, è stato creato lo spazio per avviare nuove attività importanti sia per la città che per il porto.

Il progetto *CityPorts* è stato avviato nel 2002 come piano di trasformazione su larga scala. Le attività portuali in questa residua porzione del porto - situata sul margine autostradale di Rotterdam - erano sostanzialmente in via di dismissione. A partire da questo momento, la città ha elaborato piani ambiziosi per l'urbanizzazione su larga scala, proprio come durante la prima fase. Tra le proposte più radicali, sarebbe stato realizzato un nuovo stadio di calcio nel Waalhaven. Anche il Museo Marittimo, situato in modo visibile nel centro della città, sarebbe stato trasferito nella zona. Ma tali piani non sono andati molto avanti. I responsabili decisionali per la città e per il porto hanno dovuto optare per una strategia alternativa. Questa alternativa è stata concordata nel 2007, poco prima dello scoppio della crisi finanziaria. Il nucleo del nuovo approccio è stato articolato attorno alla definizione di cinque cosiddette "finestre di opportunità": cinque diverse prospettive di sviluppo per cinque ambiti dell'area *CityPorts*. Ogni opportunità si è sviluppata fuori dalle dinamiche ancora previste all'interno dell'area. Al fine di perseguire tali prospettive di sviluppo, l'organizzazione del progetto *CityPorts* ha costituito alleanze strategiche con aziende, centri di ricerca, e altri enti governativi.

La strategia messa in campo per *CityPorts* sembra essere un'ottima occasione per la nuova realtà di Rotterdam. Le "finestre di opportunità" non vincolano il futuro nei piani di progetto tipo, ma sono estremamente adattabili alla situazione dinamica in e intorno all'area. Le alleanze che si sono formate attorno a tali prospettive sono state in grado di adeguare e sviluppare i piani in funzione dei cambiamenti che si sono verificati. Il contenuto di ogni "finestra di opportunità" viene delineato di seguito:

- *Volume & Valore* ha lo scopo di valorizzare il potenziale economico dell'area *CityPorts*, anticipando le opportunità che la zona sarebbe in grado di offrire per le attività connesse al porto con un valore aggiunto per la regione - come servizi marittimi, formazione in ambito portuale, e settori economici minori emergenti come l'industria del riciclo (RDM Campus, www.rdmcoe.nl) o produzioni innovative legate al porto.
- *Reinventare la Tecnologia Delta* si focalizza sullo spazio messo a disposizione da *CityPorts* per la conoscenza applicata nei settori dell'acqua e della tecnologia Delta.
- *Superamento delle Frontiere & Comunità Fluttuanti* è incentrata sulle opportunità sociali e culturali offerte da *CityPorts*.
- *Insedimenti Galleggianti* sfrutta il potenziale di *CityPorts* per una forma alternativa di sviluppo del waterfront. Le banchine abbandonate si prestano alla realizzazione di costruzioni galleggianti. Qui le diverse parti stanno dimostrand

do il loro interesse per il Rijnhaven, dove è stato realizzato il primo padiglione galleggiante.

- *Mobilità Sostenibile* si propone di utilizzare le caratteristiche dell'acqua per il trasporto di persone e merci. L'area *CityPorts* dispone di una banchina lunga chilometri. Pressoché qualsiasi posizione all'interno dell'area non dista più di qualche centinaio di metri dall'acqua. Questo offre interessanti opportunità per il trasporto pubblico e privato sull'acqua.

A partire da queste cinque "finestre di opportunità", *CityPorts* presenta una strategia differente rispetto al progetto di *Kop van Zuid*. All'interno di *CityPorts*, l'economia portuale gioca ancora un ruolo importante. Su larga scala, risultano assenti piani top-down spesso associati a costosi (pre) investimenti in infrastrutture. In *CityPorts*, le autorità cittadine e portuali hanno cercato di collaborare in modo incrementale, e quindi relativamente a prova di crisi. Pertanto, i progettisti del porto e della città hanno puntato ad individuare soluzioni a vantaggio degli interessi dell'intera regione di Rotterdam.

Rotterdam riscopre il waterfront

I progetti di riqualificazione del waterfront di Rotterdam in questo documento illustrano il rapporto mutevole tra città e porto. Durante la maggior parte del XIX e del XX secolo, le funzioni urbane e portuali hanno seguito percorsi di sviluppo relativamente separati, e la relazione sembrava un rapporto di "vita insieme a distanza". La scala crescente delle operazioni portuali richiesta dai grandi piani di espansione, ha dato luogo allo spostamento in corso del porto verso il mare. I siti portuali abbandonati prossimi al centro urbano di Rotterdam sono stati ri-urbanizzati. Il porto è in gran parte scomparso dalla vista e dalla mente dei cittadini di Rotterdam.

Nel corso degli ultimi 30 anni, si è assistito ad un lieve cambiamento nel rapporto tra la città e il porto. Sono state descritte due fasi principali di riqualificazione del waterfront di Rotterdam. La prima fase - la trasformazione urbana delle aree portuali dismesse - non aveva tanto lo scopo di riportare il porto di nuovo verso la città, quanto di riportare il fiume nell'identità o nel DNA di Rotterdam. Questo ha prodotto un programma di sviluppo del waterfront proattivo e su larga scala, finalizzato ad eliminare la barriera fisica e psicologica tra la riva nord e sud del fiume. Nel ridisegnare le vecchie aree portuali in questione, è stato di fondamentale importanza utilizzare come punto di partenza le qualità esistenti del luogo.

Mentre il progetto *Kop van Zuid* nella prima fase era ancora in fase di attuazione, i funzionari della città e del porto avevano già annunciato la seconda fase. Presto apparve evidente che il punto di partenza per l'area di *CityPorts* era tuttavia totalmente diverso. Per prima cosa, l'area di *CityPorts* non si trovava nelle immediate vicinanze del centro della città. Al contrario, la zona era situata nella periferia del tessuto urbano. In effetti è servito del tempo ai pianificatori della città e del porto per elaborare un approccio sofisticato con un adeguato "senso del luogo". Sebbene *CityPorts* fosse stato originariamente pensato per seguire una traiettoria di trasformazione simile a quella dei porti più antichi di Rotterdam, le ambizioni di entrambe le autorità cittadine e portuali sono cambiate. La città è diventata sempre più convinta che la soluzio-

ne non era da ricercare in un masterplan su larga scala. In parte a seguito delle conseguenze della crisi economica, è stato necessario ridimensionare le ambizioni progettuali di Rotterdam e individuare nuove modalità di sviluppo per la vasta area di *CityPorts*. Del resto la Municipalità si trovava - ed è tuttora - in un processo di ridefinizione del suo ruolo e delle funzioni pubbliche, il che significa che ha optato per un ruolo più modesto e di semplificazione dello sviluppo della città. Non essendo i piani di sviluppo su larga scala del tutto compatibili con tale ruolo.

Oggi l'attenzione della Municipalità di Rotterdam è orientata alla creazione di una conoscenza dettagliata delle dinamiche locali di una specifica area. Le qualità presenti nell'area in esame costituiscono il punto di partenza per innescare un processo incrementale, *bottom-up*, di cambiamento. Ovviamente un tale approccio si traduce in una differente prospettiva di riqualificazione del waterfront - una prospettiva in cui le funzioni portuali non vengono rapidamente sostituite dalle funzioni urbane. Porto e città possono co-evolvere in modo organico e armonico. Questo è necessario per specifiche aree residenziali, che possono riportare il porto nei cuori e nelle menti dei cittadini di Rotterdam. E questo si richiede per attrarre specifiche nicchie di attività che rafforzano allo stesso tempo l'economia urbana e portuale. Infine, i fronti d'acqua dell'area di *CityPorts* risultano particolarmente indicati per l'insediamento di funzioni urbane che necessitano di ampi spazi difficilmente disponibili in altri ambiti della città. Tutte queste funzioni sono importanti sia per la città che per il porto. Una questione, quella della riqualificazione delle aree di waterfront a Rotterdam, in precedenza gestita esclusivamente dalla città, mentre ora l'Autorità Portuale assume un ruolo maggiormente proattivo. Questo impegno proattivo dell'Autorità Portuale è volutamente pensato per creare il sostegno dell'opinione pubblica per le attività portuali in corso nel resto della regione (cf. Merckx et al., 2004; Van Hooydonck, 2006, 2007).

Poiché la situazione attuale di Rotterdam è del tutto nuova, il processo che ruota attorno al progetto *CityPorts* non è sempre semplice e privo di difficoltà. È un processo di dare e avere, di flessibilità e attesa, in quanto non è sempre facile trovare soluzioni condivise. Le strategie di sviluppo devono essere saldamente inserite all'interno delle specificità locali presenti nelle diverse località di *CityPorts*, in quanto l'epoca dei sistemi di riqualificazione su larga scala è ora sia irrealistica che non auspicabile. Inoltre, è importante sottolineare che la strategia attuale di sviluppo del waterfront a Rotterdam è parte di una strategia municipale più ampia, finalizzata a connettere maggiormente le economie del porto e della città. Questa strategia più vasta è economicamente guidata, e agevola le aziende portuali che beneficiano di una eccellente conoscenza e di infrastrutture di servizio da parte della città e viceversa. Questo riguarda non solo le aree di *CityPorts*, ma anche lo sviluppo del Central Business District di Rotterdam come centro di affari marittimo di livello internazionale, nonché l'interazione con i campus universitari della regione, dove si studiano le nuove tecnologie portuali (stampa in 3D, nuove tecnologie di rilevamento e nanotecnologie)². A sua volta, l'applicazione di

queste nuove tecnologie richiede grandi spazi che sono disponibili nell'area di *CityPorts*.

Nonostante l'importanza crescente a livello internazionale del ruolo riconosciuto del porto di Rotterdam, il suo punto di riferimento a livello regionale resterà Rijnmond. In questa posizione specifica in cui le più grandi navi marittime entrano nel continente europeo, e dove ha trovato sede uno dei più grandi gruppi petrolchimici del mondo. Per le ragioni illustrate in questo documento - il sostegno pubblico, il rafforzamento dell'economia portuale e urbana, la promozione di un'immagine di città più attraente con la creazione di aree residenziali diversificate - affinché l'*home port* possa funzionare in modo efficiente, è necessaria una strategia di sviluppo a livello di città portuale che comprenda la zona di *CityPorts*. Occorre riconoscere le dipendenze reciproche, perché solo in questo modo è possibile ipotizzare uno sviluppo armonico della città e del porto nel XXI secolo.

Riproduzione riservata ©

Traduzione dall'inglese a cura di Oriana Giovinazzi

Bibliografia

Daamen, T.A. & I. Vries (2013), "Governing the European Port-City Interface: Institutional Impacts on Spatial Projects between City and Port". *Journal of Transport Geography*, Vol. 27, February 2013, pp. 4-13.

Daamen, T.A. (2007), "Sustainable Development of the European Port-City Interface". *ENHR: European Network of Housing Research Conference 2007*, June 25-28, Rotterdam.

Daamen, T.A. (2010), *Strategy as Force. Towards Effective Strategies for Urban Development Projects: The Case of Rotterdam CityPorts*. Amsterdam: IOS Press (dissertation).

Hoyle, B.S., (1998), "The redevelopment of derelict port areas". *The Dock & Harbour Authority*, 79 (887), 46-49.

Norcliffe, G., K. Basset & T. Hoare, (1996), "The Emergence of Postmodernism on the Urban Waterfront". *Journal of Transport Geography*, 4(2), 123-134.

Notteboom & Winkelmanns (2001), "Structural changes in logistics: how the port authorities face the challenge?". *Maritime Management and Policy*. 28 (1), 71-89.

Van Hooijdonk, E. (2007), *Soft Values of Seaports. A Strategy for the Restoration of Public Support for Seaports*. Antwerpen: Garant Publishers.

Van Hooydonk, E. (2006), "Soft Values of Sea Ports: A Plea for Soft Values Management by Port Authorities". In: Notteboom, T. (ed), *Ports are more than Piers*. Antwerpen: Uitgeverij De Lloyd.

Van Klink & De Langen (1999), *Scale and scope in mainport Rotterdam. Final report*. Rotterdam: ETECA.

2 A Rotterdam si trova un istituto di ricerca dedicato per la ricerca connessa al porto, ossia il SmartPort Rotterdam, (<http://smart-port.nl/>).