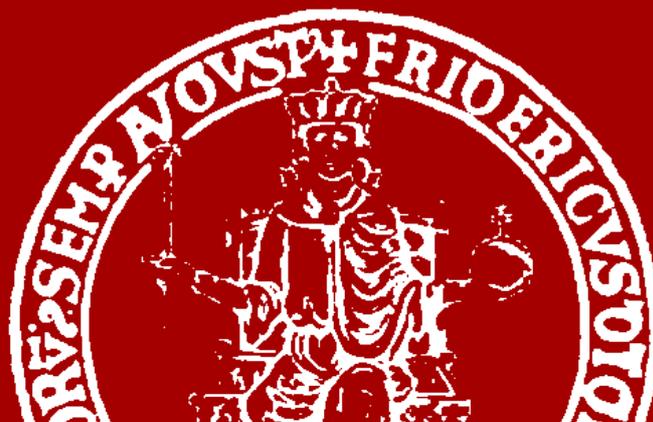


BDC

Università degli Studi di Napoli Federico II

14

numero 1 anno 2014



BDC

Università degli Studi di Napoli Federico II

14

numero 1 anno 2014

**Complex
Evaluations
for Hybrid
Landscapes**



BDC

Università degli Studi di Napoli Federico II

Via Toledo, 402
80134 Napoli
tel. + 39 081 2538659
fax + 39 081 2538649
e-mail info.bdc@unina.it
www.bdc.unina.it

Direttore responsabile: Luigi Fusco Girard
BDC - Bollettino del Centro Calza Bini - Università degli Studi di Napoli Federico II
Registrazione: Cancelleria del Tribunale di Napoli, n. 5144, 06.09.2000
BDC è pubblicato da FedOAPress (Federico II Open Access Press) e realizzato con Open Journal System

Print ISSN 1121-2918, electronic ISSN 2284-4732

Editor in chief

Luigi Fusco Girard, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy

Co-editors in chief

Maria Cerreta, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Pasquale De Toro, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy

Associate editor

Francesca Ferretti, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy

Editorial board

Antonio Acierno, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Luigi Biggiero, Department of Civil, Architectural
and Environmental Engineering, University of Naples
Federico II, Naples, Italy
Francesco Bruno, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Vito Cappiello, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Mario Coletta, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Teresa Colletta, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Ileana Corbi, Department of Structures for Engineering
and Architecture, University of Naples Federico II,
Naples, Italy
Livia D'Apuzzo, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Gianluigi de Martino, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Francesco Forte, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Rosa Anna Genovese, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Fabrizio Mangoni di Santo Stefano,
Department of Architecture, University of Naples
Federico II, Naples, Italy
Luca Pagano, Department of Civil, Architectural
and Environmental Engineering, University of Naples
Federico II, Naples, Italy
Stefania Palmentieri, Department of Political Sciences,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Luigi Picone, Department of Architecture, University
of Naples Federico II, Naples, Italy
Michelangelo Russo, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Salvatore Sessa, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy

Editorial staff

Alfredo Franciosa, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Francesca Nocca, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy

Scientific committee

Roberto Banchini, Ministry of Cultural Heritage
and Activities (MiBACT), Rome, Italy
Alfonso Barbarisi, School of Medicine, Second
University of Naples (SUN), Naples, Italy
Eugenie L. Birch, School of Design, University
of Pennsylvania, Philadelphia, United States of America
Roberto Camagni, Department of Building
Environment Science and Technology (BEST),
Polytechnic of Milan, Milan, Italy
Leonardo Casini, Research Centre for Appraisal
and Land Economics (Ce.S.E.T.), Florence, Italy
Rocco Curto, Department of Architecture and Design,
Polytechnic of Turin, Turin, Italy
Sasa Dobricic, University of Nova Gorica,
Nova Gorica, Slovenia
Maja Fredotovic, Faculty of Economics,
University of Split, Split, Croatia
Adriano Giannola, Department of Economics,
Management and Institutions, University of Naples
Federico II, Naples, Italy
Christer Gustafsson, Department of Art History,
Conservation, Uppsala University, Visby, Sweden
Emiko Kakiuchi, National Graduate Institute
for Policy Studies, Tokyo, Japan
Karima Kourtit, Department of Spatial Economics,
Free University, Amsterdam, The Netherlands
Mario Losasso, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Jean-Louis Luxen, Catholic University of Louvain,
Belgium
Andrea Masullo, Greenaccord Onlus, Rome, Italy
Alfonso Morvillo, Institute for Service Industry
Research (IRAT) - National Research Council of Italy
(CNR), Naples, Italy
Giuseppe Munda, Department of Economics and
Economic History, Universitat Autònoma de Barcelona,
Barcelona, Spain
Peter Nijkamp, Department of Spatial Economics,
Free University, Amsterdam, The Netherlands
Christian Ost, ICHEC Brussels Management School,
Ecaussinnes, Belgium
Donovan Rypkema, Heritage Strategies International,
Washington D.C., United States of America
Ana Pereira Roders, Department of the Built
Environment, Eindhoven University of Technology,
Eindhoven, The Netherlands
Joe Ravetz, School of Environment, Education
and Development, University of Manchester,
Manchester, United Kingdom
Paolo Stampacchia, Department of Economics,
Management, Institutions, University of Naples
Federico II, Naples, Italy
David Throsby, Department of Economics, Macquarie
University, Sydney, Australia



Indice/Index

- 7 Editoriale
Luigi Fusco Girard
- 11 Verso il Piano Strategico
di una città storica: Viterbo
*Luigi Fusco Girard, Fortuna De Rosa,
Francesca Nocca*
- 39 Valutazioni multi-metodologiche
per il Paesaggio Storico Urbano:
la Valle dei Mulini di Amalfi
Maria Cerreta, Viviana Malangone
- 61 Valori e valutazioni del Paesaggio Storico
Urbano: metodologie ed approcci per la
conservazione integrata e gestione
dei siti UNESCO
Fortuna De Rosa
- 85 Il paesaggio urbano delle città portuali: la
dimensione complessa nella valutazione
dello sviluppo sostenibile
Maria Di Palma
- 109 La valutazione delle trasformazioni urbane
nell'ambito del Grande Progetto Pompei
*Mariarosaria Angrisano, Antonia
Gravagnuolo, Ester Cozzolino, Claudia
Cusano, Chiara Ficarra, Anna Macolino,
Daniele Militello, Alessandra Zurolo*
- 129 Urban design, institutional context and
decision-making process. Two cases of
waterfront regeneration in Apulia (Italy)
*Raffaele Attardi, Antonietta Canta,
Carmelo Maria Torre*

- 145 Valorizzazione del patrimonio storico-architettonico e promozione d'impresa: il caso The Brewery, Boston
Gabriella Esposito De Vita, Claudia Trillo
- 165 Marketplace e spazio pubblico. Sviluppo urbano nella città consolidata tra crisi e ri-localizzazione
Stefania Ragozino
- 185 Valutazioni multicriterio e GIS: analisi del mercato immobiliare ed indirizzi progettuali per le Zone a Traffico Limitato nel centro storico di Napoli
Pasquale De Toro, Flavia Soprani
- 203 Gothic line: mapping Gothic in Naples. Sharing culture for conservation
Mara Capone
- 221 La valorizzazione diffusa: il riuso del patrimonio ferroviario dismesso
Stefania Oppido

IL PAESAGGIO URBANO DELLE CITTÀ PORTUALI: LA DIMENSIONE COMPLESSA NELLA VALUTAZIONE DELLO SVILUPPO SOSTENIBILE

Maria Di Palma

Sommario

Le città portuali ed in particolare l'interfaccia porto-città mostrano molte delle sfide che oggi il sistema urbano deve affrontare sotto la spinta dei rapidi cambiamenti globali. Se da una parte le attività commerciali marittime e logistiche sono spesso alla base di problemi di carattere sociale, economico e ambientale, dall'altra le potenzialità offerte dal porto in termini di innovazione sostenibile possono diventare volano di sviluppo per l'intero sistema urbano, se opportunamente sfruttate.

Il presente contributo focalizza l'attenzione su alcune esperienze significative di interventi nelle aree portuali, per analizzarne il ruolo che esse possono assumere nei processi di rigenerazione dei contesti urbani. Obiettivo generale della ricerca è quello di individuare strategie innovative di sviluppo per le città portuali attraverso la strutturazione di un approccio valutativo integrato alle trasformazioni urbane.

Parole chiave: città portuale, sviluppo sostenibile, valutazioni multicriteri

THE URBAN LANDSCAPE OF THE PORT CITIES: THE COMPLEX DIMENSION IN THE EVALUATION OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT

Abstract

The port cities and, in particular, the interface between port and city show many of the challenges that today the urban system faces under the pressure of rapid global changes. Even if the commercial, maritime and logistic activities are often at the root of social, economic and environmental problems, the potential offered by the port in terms of sustainable innovation can become a driving force for the development of the entire urban system, if properly exploited.

This paper focuses on some significant practices of interventions in port areas, in order to analyze the role that they can play in the transformation of urban contexts.

The general objective of the research is to identify innovative strategies for the development of port cities through the structuring of an integrated evaluative approach to urban transformation.

Keywords: port city, sustainable development, multicriteria evaluation

1. Introduzione

Nella storia le città portuali hanno sempre svolto un ruolo centrale sia come poli di ricchezza economica, sia come luoghi di cultura e benessere, grazie anche alla loro particolare capacità attrattiva nei confronti di merci e persone. Nel tempo molti porti si sono affermati come macchine logistiche e la loro funzione di nodi del trasporto marittimo è stata favorita, soprattutto negli ultimi decenni, dall'apertura dei mercati globali.

I rapidi cambiamenti nella tecnologia marittima e la forte concorrenza tra città hanno determinato l'obsolescenza di vaste aree portuali e il loro conseguente declino. Tali aree, spesso localizzate in posizioni centrali, sono state oggetto, con esiti diversi, di politiche urbane volte a sfruttarne le opportunità economiche, sociali, culturali e ambientali, dando vita a quel fenomeno nato negli Stati Uniti e in Canada e diffusosi in tutto il mondo che va sotto il nome di *waterfront renaissance*.

Le potenzialità sotto il profilo culturale, economico, paesaggistico delle città portuali ne fanno un campo privilegiato di ricerca per riflettere sul futuro della società e per individuare soluzioni creative di rigenerazione urbana (Di Palma, 2010).

Il presente contributo, partendo dall'analisi di alcune esperienze significative di intervento in aree portuali, ne analizza il ruolo assunto nei processi di trasformazione dei contesti urbani.

Le aree portuali, infatti, come dimostrato da molti casi di successo, svolgono un ruolo trainante per lo sviluppo economico. Inoltre, l'adozione da parte di molte città portuali di strategie innovative basate sull'economia ecologica ha consentito di minimizzare gli impatti ambientali delle trasformazioni, riducendo la vulnerabilità derivante dalle calamità naturali (inondazioni, erosione costiera, ecc.) e dalla crescente sovrapposizione di attività che si svolgono lungo i litorali. L'obiettivo dell'efficienza ecologica è però condizione necessaria ma non sufficiente per uno sviluppo urbano sostenibile che necessita di una strategia integrata basata anche sull'economia civile e sull'economia della conoscenza e del patrimonio culturale. Le sfide del cambiamento che i sistemi urbani devono affrontare pongono problemi complessi e interconnessi i quali, per essere risolti, richiedono un approccio sinergico fondato sui concetti di relazionalità e di comportamento emergente (Ravetz, 2013). L'analisi di casi studio significativi consente di affrontare i problemi urbani come combinazione di fattori locali e globali interconnessi e di offrire una base per intraprendere le sfide attuali e future secondo una prospettiva strategica di lungo termine.

Di seguito alla presente introduzione, il contributo si articola in tredici paragrafi. Il secondo presenta la struttura metodologica adottata per la ricerca sui casi studio che sono descritti nei paragrafi successivi, fino al decimo. L'undicesimo paragrafo introduce il processo valutativo che dall'identificazione degli indicatori di risultato conduce sino alla valutazione ex post delle pratiche di trasformazione urbana. Nel dodicesimo paragrafo sono presentati i risultati derivanti dall'applicazione del metodo valutativo e, infine, nell'ultimo sono fornite osservazioni e suggerite alcune direzioni di sviluppo, in particolare sul caso studio della città di Napoli.

2. La struttura metodologica della ricerca: una prospettiva multidimensionale

Obiettivo centrale della ricerca metodologica è l'elaborazione di una struttura di analisi multidimensionale e l'individuazione di un modello di sviluppo integrato delle città portuali basato sui valori e le preferenze dei vari stakeholder coinvolti, secondo un approccio valutativo *place-oriented*.

Il processo valutativo, finalizzato all'identificazione delle strategie di valorizzazione più efficaci per il caso specifico della città di Napoli, può essere suddiviso in quattro fasi fondamentali che iniziano con l'individuazione e la selezione delle pratiche analizzate e si concludono con l'elaborazione della strategia preferibile, attraverso la valutazione ex post dei casi studio. La fase intermedia è rappresentata dall'identificazione di un set significativo di indicatori urbani di risultato e dalla successiva elaborazione di indicatori *place-oriented* attraverso l'analisi delle strategie, le azioni e gli attori coinvolti.

La scelta dei casi studio è avvenuta a partire da quelle città che sono state recentemente oggetto di interventi di rigenerazione urbana lungo il fronte portuale e nelle quali la realizzazione di tali interventi ha determinato consistenti ricadute sull'intero sistema. In particolare sono state selezionate città portuali europee, poiché l'Europa rappresenta un campo di analisi che, nonostante la molteplicità delle specifiche realtà, è omogeneo e rilevante da un punto di vista non solo economico, sociale e territoriale, ma soprattutto culturale e identitario. Inoltre, l'Europa consente di individuare un preciso indirizzo anche da un punto di vista politico, essendo la città portuale una tematica ricorrente ed importante in diversi programmi comunitari. Le pratiche di seguito analizzate sono state selezionate, pertanto, in base a tre principi fondamentali:

- contesto territoriale omogeneo;
- caratterizzazione storico-culturale e tipo di risorse culturali presenti;
- approcci/dinamiche della trasformazione attuati.

Al fine di analizzare e interpretare i casi studio selezionati, la ricerca è stata strutturata a partire dall'articolazione di un quadro conoscitivo delle pratiche basato sulla preliminare selezione e raccolta di informazioni attraverso la predisposizione di schede identificative relative a ciascuna città, con indicatori di stato individuati come di riportato in Tab. 1.

Tab. 1 - Scheda identificativa

Criterio	Sotto-Criterio	Indicatore
Dimensione Demografica	Stato della popolazione	Popolazione
		Popolazione area metropolitana
	Struttura della popolazione	Densità abitativa
		Indice di dipendenza strutturale degli anziani
Dimensione Fisica	Estensione urbana	Percentuale stranieri sul totale degli abitanti
		Superficie comunale
	Estensione portuale	Superficie area metropolitana
		Superficie portuale
		Superficie di flottazione
		Lunghezza totale banchine
Dimensione Economica	Struttura economica	Pil pro capite
	Traffico portuale	Quantità annua merci movimentate
		Traffico passeggeri annuo

I dati di inquadramento raccolti fanno riferimento alla identità strutturale di ciascuna città in termini di dimensione urbana, metropolitana e portuale, composizione demografica e sociale della popolazione e flussi dei traffici portuali.

Al fine di mettere a punto un criterio unico di lettura, per ciascun caso studio, oltre ad individuarne gli elementi identificativi attraverso i suddetti indicatori di stato, si è tracciato il quadro conoscitivo relativo alle strategie generali sottese alle scelte di sviluppo messe in atto, i piani che ai diversi livelli hanno guidato il processo di trasformazione delle aree, le procedure esplicitate per attuare i progetti, gli attori coinvolti nel processo di trasformazione.

La ricerca, come una virtuale rotta di navigazione, ha toccato due città portuali del Mare del Nord (Amburgo e Newcastle), due città Atlantiche (Glasgow e Liverpool), una città del Golfo di Biscaglia (Bilbao), due città Mediterranee (Valencia e Marsiglia), per approdare, infine, a Napoli, città portuale rispetto alla quale le altre città sono state comparate (Fig. 1). Nei paragrafi che seguono sono analizzati gli otto casi studio selezionati, evidenziandone gli aspetti più significativi.

Fig. 1 - Casi studio



3. Liverpool

La storia della città di Liverpool è caratterizzata da rapidi sviluppi e declini, ed è fortemente legata al fiume Mersey che ne rappresenta l'elemento baricentrico ed il potenziale di crescita; laddove la città è costretta ad adattarsi continuamente ai cambiamenti del contesto, reinventando sé stessa. A partire dal XVIII secolo, il porto di Liverpool divenne il più importante dell'Impero Britannico e conobbe uno sviluppo tale che agli inizi del XIX secolo il 40% del traffico commerciale internazionale transitava per questa città. Alla grande espansione commerciale, fece riscontro la rapida crescita urbana.

L'apertura del canale navigabile di Manchester, nel 1894, comportò perdita di occupazione e, a partire dalla seconda metà del XX secolo, una grave crisi investì la città, determinando la chiusura di numerose fabbriche, la contrazione delle attività portuali e il conseguente declino economico e sociale (Farnie, 1980). Liverpool riuscì comunque a superare la fase di crisi con una rinascita che la portò ad investire in un complesso programma di interventi di rigenerazione urbana ancora oggi in fase di realizzazione.

Un'azione decisiva per incoraggiare gli investimenti fu svolta dall'Amministrazione Comunale che, nel 1990, adottò un piano strategico per fissare gli obiettivi e i requisiti di sviluppo generale. Questo consentì agli investitori di avere abbastanza sicurezza e flessibilità per avviare un programma di investimenti per un innovativo progetto di rigenerazione urbana al centro della città. Alcune critiche si possono comunque sollevare al suddetto intervento, legate in particolare al modello di sviluppo che, seppure cerca di realizzare una collaborazione tra pubblico e privato, è di tipo adattivo, in quanto considera la creazione di ricchezza basata sull'industria del commercio e il consumo materialistico e genera vulnerabilità del sistema urbano, accrescendo le divisioni sociali ed economiche.

L'avvio di un processo di riqualificazione impostato sulla conservazione del patrimonio storico e sulla promozione della cultura rappresenta uno dei punti di forza che ha consentito alla città di Liverpool di superare i problemi derivanti dalla decadenza portuale dello scorso secolo. Nel 2004 Liverpool è stata inclusa fra i siti UNESCO Patrimonio Mondiale dell'Umanità. Nel 2008 l'assegnazione del titolo di Capitale Europea della Cultura è stata un'ulteriore occasione per valorizzare le sue caratteristiche attraverso una vasta gamma di eventi incentrati sulla cultura. Tra le iniziative attualmente in fase di realizzazione, vi è quella supportata dal Governo inglese del "Mersey Waters" che rientra in un più ampio e ambizioso programma di sviluppo del North West, prevedendo tra l'altro la costruzione di due nuovi porti (Port Salford e Liverpool 2). Nell'ambito degli interventi che riguardano la fascia costiera a contatto con il centro storico, il piano di sviluppo "Liverpool Waters", ispirato a quelli di Dubai e Shangai, è stato nel 2012 formalmente contestato dall'English Heritage; inoltre l'UNESCO, esprimendo la preoccupazione che tale progetto alteri il profilo della zona, ha inserito la città mercantile marittima di Liverpool nella lista dei siti in pericolo (UNESCO, 2012).

Oggi la città di Liverpool continua a rimanere uno dei più importanti porti del Regno Unito, con una quantità di merci movimentate pari a 32 milioni di tonnellate all'anno e un traffico container che nel 2012 è stato di 650 mila teu.

Per quanto riguarda l'industria negli ultimi decenni è stato realizzato uno dei più grandi distretti d'Europa, il Knowsley Industrial Park che ospita, su una superficie di circa 500 ettari, diverse multinazionali. Ma l'economia, oltre all'industria nel settore farmaceutico (aziende multinazionali come Novartis, Eli Lilly, Unilever e Bristol Myers Squibb hanno a Liverpool la sede principale), automobilistico (Liverpool è un importante centro per l'eccellenza automobilistica con marchi come Jaguar e Land Rover) e petrolchimico, si sta spostando anche verso il territorio con lo sviluppo di grandi società di servizi soprattutto nel campo delle telecomunicazioni (la città è sede di aziende riconosciute a livello internazionale tra cui Sony, Lime Pictures, Fiume Motion Group, Hurricane Films e North Star Productions). Liverpool, inoltre, svolge un ruolo chiave a livello internazionale nel settore digitale e creativo: diverse imprese creative vi hanno sede e i settori della conoscenza come le scienze della vita e le tecnologie a basso impatto ambientale sono ampiamente supportate dalla ricerca e dalle strutture delle tre Università della città. Un altro

settore che sta diventando una voce sempre più importante dell'economia locale è il turismo, in seguito all'aumento di strutture e servizi ad esso legati. La città è, infatti, una destinazione turistica con 600 mila visitatori l'anno che spendono circa 20 milioni di sterline.

Liverpool, consapevole che non bastano le sole infrastrutture per sostenere una città, sta lavorando anche alla costruzione del capitale sociale a lungo termine attraverso la creazione di partnership tra pubblico e privato, che si muovono secondo un modello di sviluppo integrato. Esempio di rigenerazione sostenibile è dato dalla Ropewalks Initiative, l'area limitrofa a Liverpool One, costituita da edifici storici dei mercanti georgiani, facente parte del World Heritage Site un tempo al servizio dell'Old Dock di Liverpool (il primo bacino commerciale del mondo). Questo quartiere, attraverso la riconversione degli edifici abbandonati in nuove funzioni per il tempo libero, uffici per imprese creative, appartamenti e istituti culturali come il Fact Centre (Fondation for Arts and Creative Technologies), ha ritrovato una nuova identità, dando vita ad attività ricreative e luoghi di incontro molto diversi dal resto del centro città. Ropewalks è, inoltre, parte di un più ampio sistema di esperimenti di rigenerazione che ha inizio con Groundwork, un movimento nato nel 1981 in Inghilterra e Galles e più di recente in Scozia, e interessato alla gestione di terreni sulla frangia urbana (Bromley, 1990), partendo dal presupposto che i problemi sociali dell'*inner city* possono in parte essere alleviati attraverso la realizzazione di una migliore gestione dell'ambiente.

4. Bilbao

Città portuale di tradizione industriale, sorge lungo il fiume Nervion che nel tempo ne ha determinato le sorti. Il suo porto, grazie alla posizione geografica che occupa, svolge un ruolo strategico, non solo per l'economia, ma anche come collegamento con l'Europa del Nord. Il traffico portuale raggiunge i 34 milioni di tonnellate di merci movimentate all'anno e considerevole risulta la quota di traffico container (circa 3 milioni di teu annui).

Durante la dittatura di Franco, Bilbao divenne uno dei più grandi centri industriali a nord della Spagna e, con la crescita dell'industria siderurgica e dei cantieri navali, il principale centro di immigrazione.

Un approccio radicale alla progettazione urbana ha consentito alla città di superare la profonda crisi dalla quale è stata investita alla fine del XX secolo, lasciandosi alle spalle un'economia basata esclusivamente sulla siderurgia pesante e sulla cantieristica, per intraprendere un'opera di diversificazione delle attività produttive. Per contrastare il declino, spesso si sono resi necessari drastici interventi di demolizione dei vecchi cantieri navali e delle vestigia di un passato industriale per fare posto ad alberghi moderni, aree a verde, piste ciclabili e locali affacciati sul fiume. Progettisti di fama internazionale (Rafael Moneo, Alvaro Siza, Robert Stern e molti altri) hanno dato il loro contributo alla costruzione di una nuova identità della città. Ma le opere architettoniche realizzate sono parte di una efficiente pianificazione strategica di area vasta, dove l'attenzione non è tanto focalizzata sugli oggetti da collocare nello spazio, quanto piuttosto sui soggetti e sui luoghi che determinano rapporti e interazioni specifiche tra attori nel tempo e nello spazio.

Alla fine degli anni Ottanta si prendevano le prime iniziative per contenere il progressivo degrado socio-economico; il processo di rivitalizzazione, guidato dal Piano Strategico e volto a far acquisire a Bilbao una nuova centralità sulla scena internazionale, è stato strutturato nei seguenti ambiti di azione: rafforzamento dell'identità culturale; rigenerazione

urbana; potenziamento della rete infrastrutturale; investimenti nelle risorse umane e nell'innovazione tecnologica.

Nel 1991 fu fondata Bilbao Metropoli 30, un'associazione di promozione e ricerca che oggi conta circa 130 partner pubblici e privati, riconosciuta come ente di pubblica utilità, e costituita con lo scopo principale di formulare e attuare il piano strategico. Bilbao Metropoli 30, oltre agli obiettivi più strettamente legati alla pianificazione, svolge azioni per il miglioramento dell'immagine della città nello scenario internazionale, realizza progetti di studio e di ricerca relativi all'area metropolitana, promuove iniziative di partnership pubblico-privato al fine di attuare progetti di interesse comune per la riqualificazione e lo sviluppo urbano. Inoltre, l'associazione sta concentrando i suoi sforzi nella definizione di una visione a lungo termine per rispondere alle sfide dei prossimi due decenni (globalizzazione, trasformazione delle strutture socio-economiche, ecc.), coinvolgendo la società civile nella costruzione degli obiettivi del futuro di Bilbao come ambiente capace di attrarre idee e progetti grazie soprattutto alla risorsa dei suoi professionisti. La chiave del successo del processo di rivitalizzazione è dunque posta nel capitale umano e sociale alla ricerca di soluzioni creative per risolvere problemi emergenti. Ed è proprio in questa ricerca di soluzioni, secondo una logica di lungo periodo in cui i singoli progetti si collocano in maniera coordinata ed organica, nonché nella continua e proficua collaborazione tra settore pubblico e settore privato che vanno individuate le componenti più interessanti del metodo adottato da Bilbao nel processo di rigenerazione urbana.

La trasformazione di Bilbao ha generato nuove attività economiche e culturali, attrattività nei confronti del turismo e degli investitori (solo nel 2006 Bilbao ha accolto più di 1 milione di turisti e oggi è la città più visitata della regione Basca), un'identità culturale grazie alla rinnovata vitalità (la riqualificazione del distretto culturale dell'Abandoibarra ha liberato potenzialità inesprese, rilanciando una nuova immagine della città e nuove centralità urbane), aumento dell'occupazione (il tasso di occupazione è dell'89,19%), miglioramento della qualità della vita e del benessere (la creazione di nuove residenze, poli culturali e ricreativi, ha consentito la soddisfazione delle diverse esigenze degli utilizzatori generando un ambiente vitale); tutto questo a partire dalla riqualificazione portuale, volta a far diventare il fiume elemento strutturante non solo per lo sviluppo socio-economico ma anche per l'integrazione con la città destrutturata.

5. Amburgo

Amburgo è il principale porto tedesco e uno dei maggiori scali marittimi del mondo. La città svolge un ruolo importante per la Germania che ha una linea di costa poco estesa e i suoi pochi porti hanno la funzione prevalente di gateway con il resto d'Europa. Il suo porto movimentata 130 milioni di tonnellate ogni anno, occupa il 10% della superficie totale della città e fornisce più di 150 mila posti lavoro (European Commission, 2010).

Nella seconda metà dell'Ottocento fu realizzato il primo bacino portuale moderno, il Sand Torhafen. La crescita dei flussi di emigranti che attraversarono l'Atlantico richiese la costruzione di ulteriori 4 bacini portuali. Oggi le aree dismesse del porto sono oggetto del più rilevante progetto urbanistico di Amburgo, noto come Hafen City. Il recupero è iniziato nel 2002 e prevede, con il completamento entro il 2020, il trasferimento di circa 12 mila abitanti, un afflusso di tre milioni di visitatori l'anno e la creazione di circa 20 mila nuovi posti di lavoro nel settore dei servizi (Hafencity, 2012).

Uno dei punti di forza del progetto è rappresentato dall'adozione di un mix di funzioni diverse volto a realizzare un'area che resti vitale oltre l'orario di chiusura delle attività commerciali. Le residenze saranno circa il 33% delle funzioni previste, mentre la percentuale da destinare a spazi pubblici e spazi privati sarà circa il 36% (solo il 4% degli spazi privati non sarà accessibile al pubblico). La previsione di infrastrutture sociali sarà individuata in relazione alle suddette cifre. Lo sforzo rilevante non riguarda solo le funzioni dell'area ma anche la tipologia di offerta così, accanto ad appartamenti di lusso, sono previste abitazioni a prezzi medi e appartamenti in affitto a prezzi accessibili. Del resto, anche la pianificazione spaziale cerca di accrescere la resilienza sociale della città attraverso la realizzazione di luoghi di incontro e socializzazione che restituiscono valore agli spazi pubblici urbani. La varietà di stili di vita presenti e di edifici residenziali disponibili (alcuni dei quali realizzati tramite *joint ventures* e cooperative di autocostruzione) sono la conferma della forte volontà nel creare legami tra diversi gruppi sociali realizzando una "continuità integrativa" del tessuto urbano, ricostruendo relazioni tra lo spazio privato e quello della frequentazione pubblica, sperimentando forme innovative di governance.

I primi edifici furono ultimati nel 2004, una GmbH è responsabile dell'area, della realizzazione dei progetti e gestisce i rapporti pubblico-privati. La Quango (organizzazione non governativa quasi autonoma) HafenCity Hamburg, oltre a commercializzare e vendere terreni agli investitori, svolge la funzione di controllo per garantire la qualità degli interventi. Il prezzo dei suoli per l'edilizia privata è fissato prima della gara, pertanto, la vendita non avviene all'offerta più alta, ma in base a criteri di rispondenza del progetto ad obiettivi di qualità dell'uso e realizzazione di mix funzionali. In particolare, la qualità architettonica è garantita dalla progettazione, realizzata da professionisti vincitori di specifici concorsi, e dall'istituzione di un *ecolabel* per stimolare l'ecosostenibilità delle realizzazioni attraverso una virtuosa competizione di mercato tra i migliori risultati. In questo modo vengono garantite contemporaneamente l'efficienza e la rapidità di realizzazione richieste dall'investitore, gli interessi dell'utilizzatore finale e la flessibilità della città che, grazie alle caratteristiche di diversità, può rispondere ad eventuali necessità di futuri cambiamenti. Nel processo di sviluppo di HafenCity è evidente la capacità creativa della città di Amburgo dove l'interesse dell'investitore, l'interesse pubblico e quello dei singoli cittadini sono coordinati attraverso l'applicazione di un modello di governance capace di creare sinergie tra i vari soggetti coinvolti creando consenso. La volontà di costruire una rete di relazioni formali e informali è testimoniata anche dal coinvolgimento dei cittadini già nella fase iniziale di sviluppo e dalla successiva realizzazione di una struttura con un forum permanente per la discussione e la cooperazione.

L'intervento di riqualificazione di HafenCity non è solo uno dei principali progetti a livello internazionale di sviluppo immobiliare di un'area industriale dimessa, ma la sua importanza è legata piuttosto alla capacità di coniugare in maniera creativa lo sviluppo economico con l'alta qualità della vita. Del resto Amburgo non è solo una delle dieci città più grandi d'Europa, ma è anche tra le città della Germania culturalmente più vivaci e più attente alla sostenibilità ambientale, che ha fatto della sfida al cambiamento climatico uno dei suoi principali impegni. Il Programma per la protezione del clima, approvato nel 2007, individua 10 aree di azione e più di 450 misure individuali con la previsione di un investimento annuo di 22.5 milioni di euro e ulteriori 175 milioni solo nel periodo 2007-2008 per progetti attivati da investitori privati e aziende municipali. L'impegno della città per ridurre le

emissioni climalteranti è stato premiato nel 2011 con il titolo di Green Capital, a testimoniare gli sforzi compiuti in vari settori come ad esempio i trasporti (la mobilità pedonale è del 25%, le piste ciclabili hanno un'estensione di 1700 km e la rete del trasporto pubblico è molto efficiente); le energie rinnovabili (la rete di teleriscaldamento serve più di 500 mila appartamenti); l'efficienza energetica (sono previsti interventi su 65 mila edifici residenziali pubblici in 10 anni per ridurre 75 mila t di CO₂).

6. Marsiglia

Marsiglia, con una popolazione di circa 850 mila abitanti, è la più grande città della Francia dopo Parigi in termini di consistenza demografica, ed è il più importante scalo marittimo. La quantità di merci movimentate nel 2010 è stata di 82,427 milioni di tonnellate e il traffico passeggeri supera i 2 milioni annui (ISL, 2013). La città, grazie alla posizione geografica strategica che occupa, svolge un ruolo rilevante nel collegamento tra l'area del Bacino Mediterraneo e l'Europa Continentale e, proprio facendo leva sulle sue caratteristiche posizionali, ha avviato un complesso intervento di riqualificazione orientato a ridarle centralità nei nuovi equilibri geopolitici.

Il porto di Marsiglia è particolarmente importante per l'economia francese nel suo complesso, infatti l'impatto economico del cluster marittimo è caratterizzato da un moltiplicatore pari a due (Merk e Comtois, 2012). Il processo di rilancio dell'economia e di internazionalizzazione della città trova nel porto il principale motore, non solo grazie al settore logistico, ma anche al settore delle crociere e a quello del diportismo (con i suoi 14 porti lungo i 57 chilometri di litorale, è il secondo polo da diporto d'Europa). Del resto, il turismo rappresenta una voce importante dell'economia marsigliese che, solo nel 2012, ha contato più di 41 milioni di visitatori, corrispondenti a 18 mila impieghi diretti e più di 700 milioni di ricadute economiche (Observatoire Local du Tourisme à Marseille, 2012).

La strategia di sviluppo adottata da Marsiglia a livello locale (Schema de Cohérence) si colloca all'interno di un complesso processo di pianificazione urbana avviato nel 1995 dallo Stato Francese con l'Operazione di Rilevanza Nazionale Euroméditerranée. Il progetto, nato per contrastare la crisi economica e gli alti tassi di disoccupazione, partendo dalla riqualificazione delle aree urbane centrali, propone un modello di città come centro nodale della cultura mediterranea, in cui le azioni di pianificazione e rivitalizzazione economica del *waterfront* sono solo la prima fase di un programmazione a lungo termine volta a posizionare Marsiglia sulla scena internazionale.

La visione strategica oscilla, dunque, tra la dimensione culturale dello scambio nell'area mediterranea e la dimensione economica degli scambi internazionali. Nella fase iniziale del progetto di riqualificazione il modello proposto ha focalizzato l'attenzione sulla qualità dell'offerta culturale e sull'integrazione sociale. Inoltre, il progetto, nella fase di avvio, ha rappresentato una interessante occasione per sperimentare nuove forme di cooperazione regionale tra le varie istituzioni coinvolte. Successivamente la competizione all'interno della regione ha prevalso sulla funzione di riequilibrio territoriale, generando instabilità e rinegoziazione delle strategie iniziali. Questo ha comportato, in molti casi, il venir meno delle aspettative generate dalla visione sociale, evidente ad esempio nel far prevalere gli interventi immobiliari al servizio delle logiche di profitto sulle esigenze di spazio pubblico/aperto, o nella espulsione degli immigrati dalle aree riqualificate in seguito all'aumento dei valori immobiliari. Del resto la strategia iniziale di proporre Marsiglia come città cosmopolita si sta orientando sempre più verso un'offerta culturale che attrae

soprattutto un pubblico internazionale, determinando spesso un paesaggio urbano omologato al servizio delle esigenze/preferenze globalizzate.

7. Valencia

Valencia, con i suoi 809 mila abitanti, è una delle città più popolate di Spagna, dopo Madrid e Barcellona. La sua area metropolitana, anch'essa tra le più estese della nazione, ha una popolazione di 2,5 milioni.

Le attività marittime, sin dalla fine del XIII secolo, hanno svolto un ruolo importante nello sviluppo economico, rendendola uno dei principali centri commerciali d'Europa. La sua posizione strategica nel Mediterraneo e le infrastrutture realizzate ne hanno potenziato lo sviluppo. Oggi il suo porto è nella lista dei primi dieci più grandi d'Europa con un traffico merci che supera i 50 milioni di tonnellate e che ha raggiunto 4,211 milioni di teu nel 2010 (European Commission, 2012).

La città di Valencia, come Barcellona, ha tratto vantaggio dallo svolgimento di eventi internazionali non solo per promuovere la sua immagine, ma per dare attuazione e nuovo impulso ai processi di rigenerazione urbana intesa come occasione di recupero della relazione tra l'area portuale e il centro urbano.

I primi interventi degli anni Ottanta sulla vecchia darsena, con il recupero di edifici storici di particolare importanza e con la riqualificazione di una parte della darsena interna come spazio pubblico restituito alla città, hanno rappresentato l'inizio di un processo di trasformazione dell'area portuale che ha trovato compimento con i lavori realizzati per l'America's Cup del 2007. Gli interventi realizzati hanno rappresentato una importante occasione di rigenerazione dell'intera area urbana, non solo di quella portuale, soprattutto perché le attività previste non sono state concepite solo in funzione dell'evento sportivo ma come dotazione di servizi per la città. Inoltre, lo sviluppo dei trasporti e delle telecomunicazioni ha dato un forte impulso alla crescita economica degli ultimi decenni, in gran parte basata sul turismo e sull'industria edilizia. La politica dei grandi eventi ha svolto sicuramente un ruolo determinante e un ritorno in termini sociali, consentendo di creare, a partire dal 1998, 271 mila posti di lavoro e di attirare 69 milioni di visitatori (<https://ec.europa.eu/eures>).

La riconferma di Valencia come sede dell'America's Cup nel 2010 e l'accordo per svolgere fino al 2015 il Gran Premio di Formula 1 nella darsena interna, sono alcuni esempi che testimoniano la riuscita del processo di sviluppo attivato. Tale processo però ha visto una battuta di arresto con la crisi del 2008, facendo sorgere qualche dubbio sulla validità di un modello economico basato principalmente sui "grandi eventi". Oggi questi ultimi rappresentano il 13% del debito attuale della regione e determinano la necessità di ridurre le spese servite negli anni passati a competere con le altre città.

8. Newcastle upon Tyne

Newcastle è un esempio di città portuale che ha saputo realizzare gli obiettivi di rivitalizzazione economica, sociale e culturale attraverso il raggiungimento di un rinnovato rapporto tra "antico e nuovo". Il porto, sviluppatosi a partire dal XVI secolo vide fiorire lungo il fiume Tyne diversi cantieri navali che favorirono la prosperità della città. In seguito alla deindustrializzazione, la città è riuscita a superare un periodo di crisi partendo dal recupero del suo centro storico. Un'area di notevole pregio architettonico in stile classico georgiano, dove circa la metà degli edifici sono classificati come beni culturali

d'importanza storico/architettonica. Il progetto di riqualificazione, che aveva quale obiettivo non solo la conservazione fisica del patrimonio architettonico per stimolare l'attrattiva commerciale e turistica dell'area, ma anche la rivitalizzazione culturale e sociale, è stato realizzato e portato a termine nel 2003 attraverso una serie di interventi volti a promuovere eventi e progetti culturali, ad incentivare forme di uso misto del patrimonio immobiliare, ad allargare l'area commerciale della città dal principale centro commerciale fino alle vie che conducono al centro storico. Notevoli sono stati i risultati in termini di crescita occupazionale (2299 nuovi posti di lavoro creati direttamente dal progetto, e ulteriori 800 nel centro storico derivanti dall'accresciuta fiducia), di investimenti attratti (66,79 milioni euro di fondi pubblici che hanno generato 287,95 milioni di investimenti privati) e di nuove imprese (oltre 399 imprese soprattutto del settore new media) ospitate nell'area in seguito alla riqualificazione, al punto che il progetto ha ricevuto un prestigioso premio dall'Associazione Inglese di Rigenerazione Urbana quale caso di eccellenza. Ma il risultato più importante è stato raggiunto con il rafforzamento dell'identità culturale della comunità locale, realizzato attraverso il coinvolgimento degli abitanti nei processi di riqualificazione urbana. A tale riguardo un ruolo determinante è stato svolto dalla cooperazione con la vicina municipalità di Gateshead. Il superamento della storica competizione tra le due città e l'impegno in un comune progetto culturale ha rafforzato la qualità del cambiamento urbano. Tale collaborazione è, inoltre, la testimonianza del valore di operare secondo logiche relazionali e sistemiche per fare di "due piccole città divise da un fiume, una città di livello europeo con un fiume al centro" (Minton, 2003), le cui sponde sono oggi unite dal Millennium Bridge (ponte premiato a livello nazionale per il particolare design innovativo). Oltre il ponte, altri simboli della rinascita e del cambiamento, quale spinta propulsiva e capacità delle due città di recuperare la loro struttura organizzativa, sono rappresentati dall'Auditorium e Centro per la Musica e dal Baltic (la più grande galleria di arte contemporanea ricavata da un edificio in disuso). L'idea centrale di tali architetture è la volontà di coinvolgere e far partecipare la comunità locale affinché possa identificarsi e sentire proprie tali "icone culturali". Il Baltic, infatti, è stato progettato come "fabbrica di arte" e, oltre alle sale espositive, ospita spazi dove gli artisti lavorano in rapporto diretto con il pubblico. In maniera analoga, il Centro per la Musica, oltre le sale per concerti, possiede diversi locali dove si svolgono corsi e vari programmi per valorizzare il patrimonio di musica tradizionale, avvicinare le persone di ogni età all'ascolto e alla pratica della musica, sostenere nuovi artisti. La differenza rispetto ad architetture moderne che vengono realizzate in altre città solo come "attrattori turistici", risiede nella capacità di coinvolgimento delle identità locali, rendendo in tal modo possibile la realizzazione di una riqualificazione urbana che, ancorandosi alle peculiarità del luogo e facendo leva sulla diversità, riesce ad evitare il rischio di omologazione che contraddistingue molti recenti progetti urbani (Fusco Girard e You, 2006).

9. Glasgow

Glasgow è la seconda città più grande del Regno Unito, dopo Londra, e la più popolosa della Scozia (598.830 abitanti). La presenza del fiume Clyde, la costruzione di moli sull'estuario e le opere di dragaggio hanno svolto un ruolo importante nella crescita industriale e commerciale della città. In epoca Vittoriana Glasgow aveva il cantiere navale più grande del mondo e il maggiore porto commerciale dell'Oceano Atlantico.

Agli inizi del secolo scorso, la grave crisi che investì molte città di tutto il mondo, in particolare quelle che basavano la loro economia sull'industria pesante, provocò una forte disoccupazione che raggiunse un livello del 76% nella cantieristica navale (Gibb, 1983); ad aggravare la situazione di declino economico contribuì il cattivo stato di conservazione del patrimonio edilizio e l'alta densità abitativa. Nei primi anni Settanta del secolo scorso, furono avviati dei programmi di "slum clearance" con la demolizione di tuguri e la costruzione di *new towns* dove fu trasferita il 40% della popolazione (Knox, 2010), creando quartieri dormitorio che risolsero il problema solo sotto il profilo quantitativo. Solamente alla fine degli anni Settanta del secolo scorso con l'avvio del progetto GEAR (Glasgow Eastern Areas Renewal) le strategie residenziali si spostarono verso la rigenerazione.

Alla fine degli anni Novanta, Glasgow iniziò un processo di sviluppo economico con la creazione di diverse LCD (Local Development Companies) che avviarono programmi di riqualificazione nelle aree più svantaggiate della città (circa il 40% della sua estensione).

La sfida più grande per la città è stata la rigenerazione del Clyde Waterfront. Nel 2002 fu creato il Waterfront Clyde Regeneration, un partenariato strategico tra i più importanti soggetti pubblici (il Governo Scozzese, la città di Glasgow, i Consigli di Renfrew e West Dunbartonshire, l'Agenzia di sviluppo economico Scottish Enterprise) e soggetti privati (tra cui numerose banche e società di sviluppo e di costruzione), con la finalità di trasformare un sito industriale in un luogo dove la gente può vivere e lavorare (GCC, 2008).

Glasgow, oltre a far leva sulla sua capacità attrattiva nei confronti di investitori e risorse umane, sta affrontando i problemi sociali ed economici secondo un approccio integrato. Diverse sono le iniziative attivate per promuovere il benessere urbano, la qualità della vita e la salute, secondo una modalità "assets-based" che coinvolge le famiglie e le comunità locali (McLean e McNeice, 2012; Mordin, 2013), puntando sui loro punti di forza, le loro risorse e sul ruolo delle organizzazioni non-profit al fine di promuovere approcci centrati sugli utilizzatori (Bunt e Harris, 2009).

10. Il caso Napoli

L'approccio per casi studio consente di individuare per ciascuna esperienza le componenti che possono essere considerate rilevanti per uno sviluppo urbano sostenibile. In tale ottica, le pratiche precedentemente analizzate rappresentano il campo di indagine rispetto al quale costruire il quadro di confronto con la città di Napoli. La valutazione *ex post* delle esperienze internazionali e il confronto con il "caso Napoli" diventa occasione di apprendimento e punto di partenza per costruire una strategia di sviluppo urbano da applicare alla città partenopea.

La storia delle trasformazioni e delle vicende urbanistiche lungo la fascia costiera di Napoli ed i tentativi di riqualificare un'area così importante per lo sviluppo urbano complessivo testimoniano la complessità e le difficoltà di un processo che ancora non è riuscito a raggiungere risultati significativi.

Oggi il porto di Napoli, che si estende da Molosiglio a Vigliena nella fascia costiera vicina al centro storico, presenta la funzione commerciale in posizione baricentrica rispetto alla città. La caratterizzazione del porto quale macchina logistica e produttiva complessa ha accentuato la separazione con la città, determinando barriere fisiche e percettive che solo in alcuni punti sono state eliminate a partire da interventi realizzati nella seconda metà degli anni Novanta del secolo scorso. In particolare il progetto per la zona del molo Beverello con l'abbattimento della recinzione lungo via Acton e la realizzazione di attrezzature

pubbliche al servizio dei passeggeri, ha consentito di far sì che il fronte portuale dell'area storica fosse reso visivamente e fisicamente accessibile in alcune parti. Ma oltre i tanti progetti e le poche realizzazioni portate a termine nel tentativo di ricucire lo spazio urbano con la linea di costa, prevale una diversità di obiettivi tra i vari attori della trasformazione.

La volontà di coordinare la pianificazione portuale con quella comunale rimane per ora a livello di dichiarazione di intenti. Il nuovo Piano Regolatore Portuale, approvato nel 2012, pone quale obiettivo prioritario il rilancio del porto di Napoli come infrastruttura polifunzionale di rilevanza internazionale riaffermando il suo ruolo nel sistema della portualità del Mediterraneo, creando uno sviluppo equilibrato tra le varie funzioni e attività presenti al suo interno e potenziando quelle infrastrutture legate a funzioni considerate strategiche. Nel piano si fa, inoltre, riferimento all'obiettivo di realizzare una connessione terra-mare intesa principalmente in termini infrastrutturali tra il porto e il suo retroterra e di recuperare il rapporto tra la città e il mare attraverso la riqualificazione del waterfront. Quest'ultimo punto non trova però specificazioni operative e le azioni che valorizzano l'immagine della città assumono un valore complementare in relazione alla scarsità di capitale pubblico e alle priorità di investimento nell'infrastrutturazione per la competitività funzionale (Forte, 2013).

Dalla definizione del nuovo piano portuale emerge la volontà dell'Autorità Portuale di sfruttare il posizionamento strategico del porto di Napoli rispetto ai settori di attività del traffico commerciale, turistico e della cantieristica, potenziando le infrastrutture e ampliando la circoscrizione territoriale ai porti di Castellammare di Stabia e di Torre Annunziata, al fine di decongestionare il porto di Napoli che, per poter competere con le altre città portuali, richiede un ammodernamento delle infrastrutture e un ampliamento degli spazi disponibili per la logistica. Se, dunque, la pianificazione portuale risponde prevalentemente alla logica dell'efficienza funzionale, emerge dall'altro lato una domanda di trasformazione che considera il porto non solo come infrastruttura logistica, ma come nodo di un sistema urbano e territoriale più ampio che comprende servizi e qualità insediative ed ambientali. Tra i progetti che si sono caratterizzati per la loro valenza urbana, quelli che interessano l'area storica del fronte portuale acquisiscono particolare significato in quanto l'area rappresenta il punto di frontiera e di possibile incontro tra le due logiche di pianificazione e programmazione. La riorganizzazione di questa parte del waterfront, nota come area monumentale per la ricchezza di testimonianze architettoniche ed archeologiche presenti, vede la costituzione della società Nausicaa Spa quale strumento di intervento. A distanza di quasi dieci anni dall'avvio del concorso internazionale per il *waterfront* indetto da Nausicaa Spa, la trasformazione prevista dal progetto vincitore non è stata ancora iniziata. Ai ritardi determinati dalle controversie giudiziarie sollevate dai ricorsi presentati dal gruppo arrivato secondo nella competizione, si aggiungono le difficoltà finanziarie per il blocco dei fondi pubblici ai porti (Ceci e Lepore, 2012).

Tutte le iniziative per Napoli restano comunque frammentarie e prive di una prospettiva attuativa concreta, prevale un carattere propagandistico, spesso i progetti sono avviati e non portati a termine, mentre nei pochi casi in cui sono realizzati rispondono a politiche settoriali che non trovano un adeguato inquadramento in una prospettiva territoriale più ampia.

11. Processi valutativi integrati per la trasformazione urbana sostenibile

Le pratiche analizzate rappresentano esempi significativi dell'importanza di individuare

metodi e strumenti in grado di gestire la complessità urbana, nella consapevolezza che le strategie di interventi delle politiche urbane devono essere basate su un approccio *place-based* (Barca, 2009; Kasemir *et al.*, 2003; Carlsson-Kanyama *et al.*, 2007), che tenga in considerazione le situazioni specifiche ed un'analisi delle reali esigenze del territorio.

In questo senso diventa rilevante l'apporto che può derivare dalla valutazione *ex post* per apprendere come supportare il processo decisionale ed orientare la costruzione di scelte volte ad una trasformazione urbana sostenibile.

La costruzione del modello valutativo oggetto di ricerca ha consentito il passaggio del dato informativo alla valutazione dei casi di studio, attraverso successive fasi che sono di seguito sintetizzate:

- definizione degli obiettivi, criteri e sottocriteri di valutazione;
- identificazione dei casi di studio;
- costruzione degli indicatori;
- costruzione dell'albero delle decisioni;
- selezione delle informazioni;
- valutazione.

Per queste ragioni, nella ricerca condotta, non si è fatto riferimento esplicito ad un singolo modello ma si è definita una procedura che, partendo dal confronto dei set di indicatori urbani più significativi, ha costruito un sistema specifico emerso dall'intersezione con il sistema informativo ed il quadro conoscitivo.

Negli ultimi decenni, diverse organizzazioni internazionali hanno sviluppato set di indicatori per il monitoraggio di trasformazioni urbane, ambientali e sociali. Le principali esperienze internazionali per la definizione di set di indicatori a livello urbano hanno rappresentato il riferimento per la costruzione degli indicatori specifici, in particolare i sistemi messi a punto dalle città di Santa Monica, Minneapolis, Boston, Calgary; quello costruito dall'organizzazione non-profit Sustainable Seattle con il coinvolgimento dal basso dei cittadini, gli indicatori culturali della Kea European Affairs, etc.

Molti dei progetti e dei set di indicatori individuati sono accomunati dall'introduzione di concetti quali il benessere, la felicità, la fiducia per tentare di catturare la qualità della vita e l'efficienza dei servizi urbani forniti.

A partire dal confronto dei vari sistemi di indicatori precedentemente descritti si è costruita una banca dati di indicatori di risultato, strutturata secondo le quattro dimensioni fondamentali della sostenibilità ambientale, sociale, culturale ed economica; gli indicatori sono stati poi aggregati per sottocriteri.

Dalla banca dati precedentemente costruita sono stati poi selezionati gli indicatori utili alla valutazione in base ai seguenti requisiti (Bossel, 1999; Bell e Morse, 2003):

- la loro rilevabilità e disponibilità in relazione al programma di lavoro;
- l'attendibilità dei dati e delle fonti;
- la dimensione, cioè la relazione tra il numero di criteri a cui gli indicatori fanno riferimento e l'importanza della tematiche che essi riflettono;
- la comprensibilità;
- la rilevanza e la completezza che riducono il grado di incertezza dell'informazione e assicurano l'inclusione di tutti i criteri.

Il percorso metodologico sperimentato ha l'intento particolare di elaborare un processo decisionale multi-metodo che stimoli l'interazione e il dialogo tra saperi e discipline, integrando:

- il sistema che considera tutti i punti di vista delle parti interessate;
- il sistema che include gli aspetti sia quantitativi che qualitativi delle varie componenti in gioco;
- il sistema spaziale (Cerreta e De Toro, 2012).

Il suddetto processo metodologico è strutturato in cinque fasi fondamentali per le quali sono stati utilizzati i seguenti strumenti:

1. *analisi degli stakeholder*, per identificare tutti i portatori di interesse ed esplorare il contesto di relazioni;
2. *interviste semistrutturate*, per individuare le preferenze della comunità;
3. *Dinamic Actor Network Analysis*, per valutare le preferenze della comunità e stabilire i pesi dei cluster, cioè delle classi dei sottocriteri di valutazione;
4. *Analytic Network Process*, per individuare l'alternativa preferibile per Napoli, in riferimento alle pratiche di trasformazione urbana analizzate;
5. *Rugh Set Analysis*, per esplicitare i fattori critici e sintetizzare gli aspetti strategici maggiormente significativi.

L'obiettivo generale della presente applicazione è quello di sperimentare un approccio di valutazione innovativa dei processi di trasformazione urbana basato sull'integrazione della tecnica di analisi multi criteri (Analytic Network Process) con l'analisi multigruppo (Dinamic Actor Network Analysis) al fine di introdurre i punti di vista e le relazioni esistenti tra gli attori per la pesatura dei criteri di valutazione.

Il processo valutativo inizia con la predisposizione di un modello di analisi delle interazioni tra i differenti attori. Gli stakeholder suddivisi in promotori, operatori e utilizzatori sono stati aggregati nei gruppi riportati nello schema in Tab. 2.

La definizione degli stakeholder è servita sia nella fase di costruzione delle mappe, per ottenere delle valutazioni aggregate per gruppi, sia nella successiva applicazione dell'ANP per l'individuazione dei nodi di clusters degli attori più rilevanti.

Tab. 2 - Stakeholder

Promotori	Operatori	Utilizzatori
Municipalità	Commercianti	Residenti
Autorità Portuale	Imprese Edili	Turisti
Settore Civile	Agenzie Immobiliari	Lavoratori
Istituti di Ricerca	Istituti di Credito	Studenti
Imprenditori	Organizzazioni NoProfit	Utilizzatori Potenziali

Al fine di individuare i punti di vista degli attori e le priorità dei criteri di valutazione, è stato predisposto un questionario che utilizza le immagini quale supporto alle scelte/preferenze degli intervistati. L'approccio percettivo impiegato associa alle componenti sociali, culturali e simboliche che intervengono nell'espressione dei giudizi, le caratteristiche fisiche e di qualità visiva del paesaggio urbano, muovendosi sulla scia delle

ricerche volte ad integrare le componenti di percezione e i giudizi fisici ed umani in un sistema strutturale di valutazione delle qualità visive urbane (Hudspeth, 1986).

Successivamente il campione di interviste raccolto è stato analizzato attraverso il metodo Dynamic Actor Analysis (DANA) (Bots *et al.*, 1999). Mediante la tecnica delle mappe cognitive si è cercato di cogliere il pensiero degli attori in forma diagrammatica piuttosto che lineare, mettendo in evidenza i valori e indagando il modo in cui si apprende e si utilizzano le informazioni che riguardano l'ambiente che ci circonda. Da un punto di vista operativo le informazioni raccolte attraverso le interviste sono state organizzate in nodi collegati tra loro da frecce (le relazioni causali tra i fattori), che indicano le implicazioni e quindi il controllo di azioni future. Le mappe per ogni singolo individuo sono generate a partire da una struttura di impostazione che viene modificata e sviluppata in base alla singola intervista. Il problema decisionale complesso è articolato in arene e fattori (corrispondenti alle classi di stakeholder e ai criteri individuati) che rappresentano gli attributi del sistema, cioè gli aspetti considerati rilevanti dall'attore, a ciascuno di questi ultimi è associato un valore di utilità che riflette come un attore valuta il possibile cambiamento nel singolo fattore (*goal*). I pesi dei cambiamenti dei fattori sono stati attribuiti in base alla frequenza delle preferenze espresse nelle risposte degli intervistati. I *goal* per i diversi fattori sono stati, invece, individuati in base ai giudizi espressi e al grado di soddisfazione delle risposte date nell'intervista (Cerreta *et al.*, 2013).

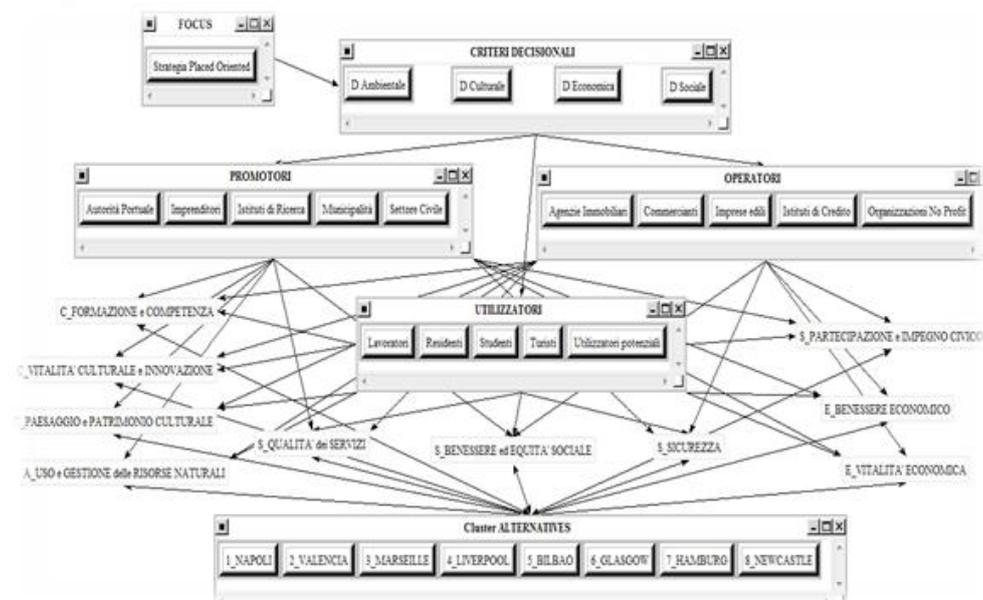
L'approccio partecipativo è integrato con l'analisi multicriteria attraverso l'impiego dell'ANP che consente la comparazione dei casi studio precedentemente individuati (Saaty e Vargas, 2006). La metodologia seguita nella ricerca è strutturata secondo due fasi valutative successive per lo sviluppo dell'analisi. La prima procedura valutativa prevede l'applicazione del metodo ANP, in cui i criteri e i sottocriteri per la comparazione dei casi studio hanno lo stesso peso; la seconda procedura valutativa applica il metodo ANP integrato dal metodo DANA al fine di inglobare le esigenze degli attori nel processo decisionale e verificare come variano i risultati introducendo i punti di vista dei diversi attori coinvolti; in particolare il metodo DANA ha la funzione di ricavare i pesi dei criteri e dei sottocriteri che saranno utilizzati nella successiva applicazione del metodo ANP. Dalla comparazione dei risultati ottenuti nelle due procedure, emergeranno le differenze tra l'alternativa preferibile ottenuta da una applicazione dell'ANP semplice rispetto all'applicazione integrata dal metodo DANA; consentendo di indirizzare il problema decisionale verso una strategia *place-oriented*.

Di seguito è riportata la struttura a network impiegata nella seconda applicazione del metodo ANP che rappresenta il problema di valutazione e le relazioni intercorrenti tra i cluster dei sottocriteri e delle alternative rispetto ai quali sono stati effettuati i confronti a coppie (Fig. 2).

L'ultima fase dell'approccio multi-metodo delineato prevede l'applicazione della Rough Sets Analysis al fine di dedurre regole di intervento che possano risultare significative per la città di Napoli. La procedura valutativa parte dai risultati ottenuti con la seconda applicazione del metodo ANP al fine di individuare alcuni fattori rilevanti per la costruzione di una strategia di sviluppo sostenibile legata al territorio. La Rough Sets Analysis è una tecnica sviluppata da Pawlak (1981) per trasformare una serie di dati in conoscenza strutturata (Fusco Girard e Nijkamp, 2004; Cerreta, 2004; De Toro, 2004). Da un punto di vista applicativo, al fine di individuare il profilo di sostenibilità di ciascuna esperienza analizzata, è stata costruita una matrice di valutazione attribuendo agli indicatori

di risultato un punteggio espressione del livello di performance in base ad una scala a cinque punti (0=nessuno, 1=basso, 2= medio, 3=alto, 4=eccellente). A partire dall'attribuzione dei punteggi degli attributi è stato possibile effettuare la comparazione dei dati e la classificazione dei risultati. Successivamente dalla "matrice di discernibilità" sono stati dedotti "reducts e cores" che esprimono la riduzione del numero di attributi considerati. Le regole decisionali derivano dai legami tra gli attributi e gli oggetti e rappresentano le relazioni logiche del tipo *if...then, if...then ...else if...and ...then* tra le classi di attributi. Al fine di individuare le regole per le strategie di sostenibilità, è stato introdotto un ulteriore attributo "decisionale" utilizzando quale parametro di riferimento i risultati ottenuti dalla precedente fase di valutazione con il metodo ANP.

Fig. 2 - Modello di valutazione reticolare nella seconda applicazione del metodo ANP



12. Risultati

Il riconoscimento del ruolo centrale svolto dalla trasformazione del paesaggio urbano e la sua complessità, porta ad esplorare l'ambito delle valutazioni integrate, combinando l'approccio partecipativo con l'analisi multicriterio. Il modello valutativo utilizzato considera la molteplicità degli elementi tra loro relazionati secondo una struttura a rete che supera la rigidità dello schema gerarchico lineare proposto dall'AHP. L'applicazione del metodo ANP in due fasi valutative successive consente, inoltre, di confrontare i risultati della prima valutazione in cui, attribuendo ai criteri lo stesso peso, l'alternativa preferibile risulta la città di Valencia; con i risultati della seconda valutazione in cui si può verificare come variano i risultati introducendo i punti di vista dei differenti stakeholder coinvolti.

Fig. 3 - Mappa cognitiva di impostazione

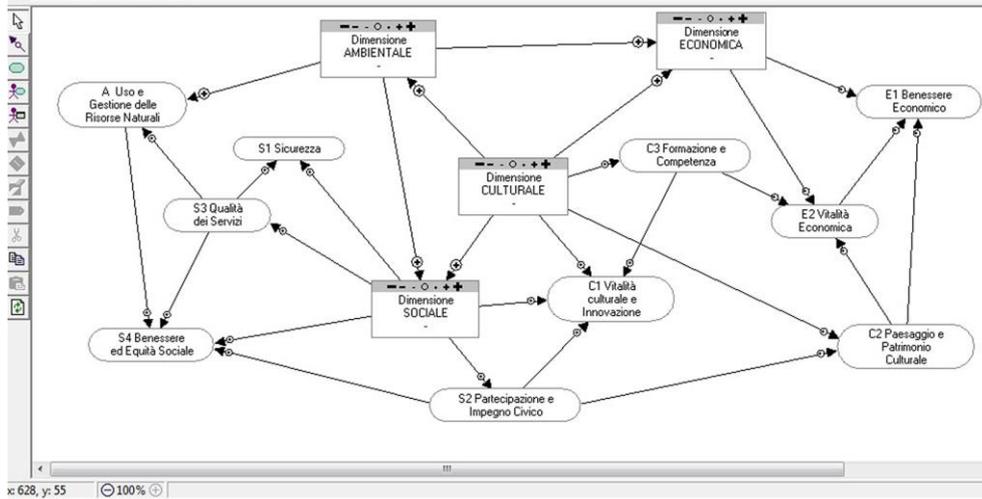
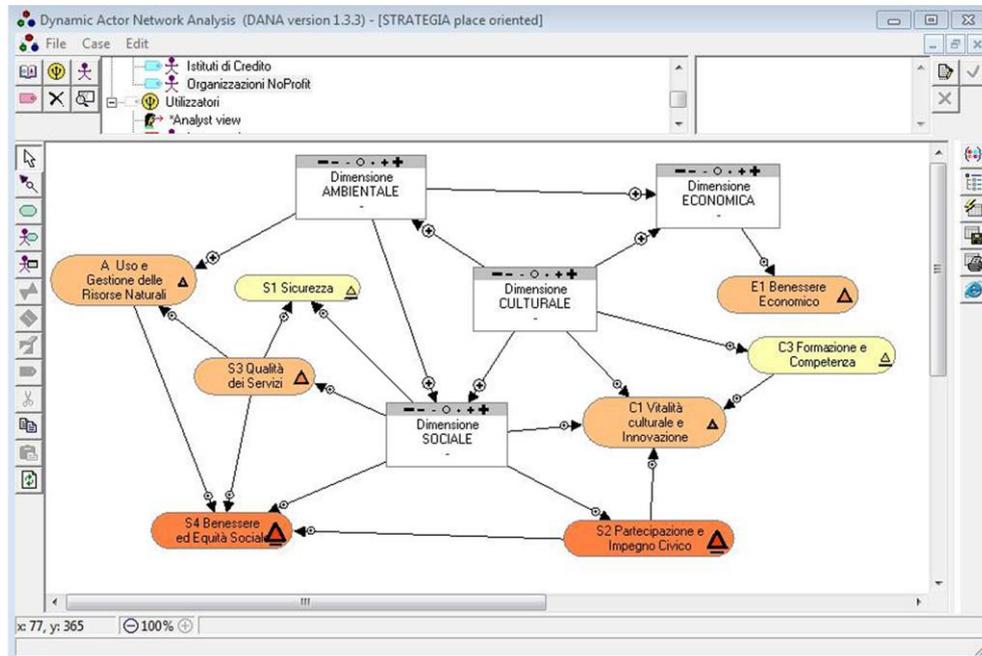


Fig. 4 - Operatori: esempio di mappa cognitiva



I risultati ottenuti dall'analisi con il metodo DANA, consentono di desumere un ordine di preferibilità tra fattori, secondo cui la sicurezza e la qualità dei servizi risultano in fattori maggiormente rilevanti, seguiti dall'uso e dalla gestione delle risorse naturali e dalla vitalità culturale. Di seguito sono riportate alcune mappe esemplificative ottenute con il DANA (Figg. 3-4).

L'introduzione dei pesi dei criteri e sottocriteri nella supermatrice limite del metodo ANP fa differire l'ordinamento delle alternative rispetto alla prima valutazione e sposta la scelta dell'alternativa preferibile sul caso studio di Bilbao.

In Fig. 5 è riportata la graduatoria di priorità tra le alternative considerate, ottenuta dalla comparazione delle pratiche analizzate nella seconda applicazione del metodo ANP.

Fig. 5 - Graduatoria delle priorità

Name	Graphic	Ideals	Normals	Raw
1_NAPOLI		0.698370	0.100996	0.050498
2_VALENCIA		0.997133	0.144202	0.072101
3_MARSEILLE		0.766116	0.110793	0.055397
4_LIVERPOOL		0.884846	0.127963	0.063982
5_BILBAO		1.000000	0.144617	0.072308
6_GLASGOW		0.812878	0.117556	0.058778
7_HAMBURG		0.958038	0.138548	0.069274
8_NEWCASTLE		0.797455	0.115325	0.057663

Le componenti fondamentali di tale strategia sono:

- forte dinamismo culturale, sociale ed economico;
- disponibilità ad accogliere la diversità/varietà e apertura alle interazione;
- realizzazione di spazi multifunzionali quali attrattori urbani;
- importanza della funzione ricreativa e turistica ricerca di un integrazione tra la valorizzazione turistica e il miglioramento della vita urbana;
- attenzione alla dimensione ambientale e potenziamento della rete ecologica;
- eliminazione della separazione porto/città e ricerca di integrazione funzionale;
- recupero dell'identità marittima.

Tali componenti sono alla base di una strategia che può essere considerata integrata e multidimensionale.

La procedura valutativa multi-metodo prevede un ultima fase di applicazione della Rough Sets Analysis per dedurre regole di intervento significative per la città di Napoli a partire dai risultati ottenuti nella seconda valutazione con il metodo ANP. Attraverso il metodo Rough Sets Analysis i dati sono stati strutturati sotto forma di matrice delle informazioni, dove le colonne corrispondono alle alternative considerate (città analizzate) e le righe alle variabili o attributi (indicatori di risultato). Da tale sistema delle informazioni (tabella decisionale), sono state generate 752 regole, dalle quali poi selezionate quelle più significative, tenendo conto che l'attributo decisionale fosse soddisfatto per valori superiori al punteggio medio. In base a quanto suddetto è stato possibile costruire un ordine di

priorità degli attributi, e quindi dei criteri di valutazione, dividendoli in 3 classi di importanza (Tab. 3).

Dalla lettura della Tab. 3 si desume come fattori di successo che hanno caratterizzato le esperienze analizzate, quali la corretta gestione delle risorse naturali, l'economia diversificata, l'inclusione e il pluralismo culturale, possono rappresentare elementi paradigmatici per lo sviluppo.

Inoltre si sono ottenute alcune combinazioni ricorrenti all'interno delle classi di regole principali individuate, come ad esempio: attr.2 (Uso e gestione della risorsa acqua) – attr.17 (Patrimonio e paesaggio culturale) – attr.23 (Economia diversificata) a testimoniare l'importanza delle strategie culturali ed ambientali per estrinsecare processi virtuosi per lo sviluppo economico; attr.19 (Apertura e diversità culturale) – attr.23 (Economia diversificata: riduzione del tasso di imprese cessate) che sta ad indicare il ruolo assunto da un ambiente aperto e multiculturale per uno sviluppo sostenibile; attr.2 (Uso e gestione della risorsa acqua) – attr.10 (Partecipazione e impegno civico) per l'impegno e il coinvolgimento della comunità nella strategia di tutela ambientale; attr.8 (Qualità della vita) – attr.19 (Apertura e diversità culturale) – attr.22 (Economia diversificata: tasso di startup d'impresa) per quelle strategie che hanno legato lo sviluppo delle imprese alla vitalità culturale ed alla qualità della vita.

Tab. 3 - Classi di importanza dei criteri

Classe I	Classe II	Classe III
Attr. 2	Attr. 8	Attr. 1
Attr. 19	Attr. 10	Attr. 3
Attr. 22	Attr. 17	Attr. 4
Attr. 23		Attr. 5

13. Conclusioni

Le città portuali non sono solo motori di sviluppo economico, ma rappresentano luoghi dove il patrimonio culturale e naturale acquisisce particolare importanza. Le aree portuali spesso costituiscono per le città gli ambiti dove si concentrano le maggiori opportunità per uno sviluppo sostenibile dell'intero sistema urbano, offrendo un ricco patrimonio architettonico, artistico, sociale, economico, ecc., con una grande potenziale per "costruire futuro". Al fine di valorizzare tale potenziale, risulta fondamentale la predisposizione di sistemi di intervento capaci di interpretare le relazioni che si instaurano tra conservazione e sviluppo, collegando le opportunità fornite dalle aree portuali tradizionali con la riqualificazione urbana creativa e sostenibile. Un punto di ingresso per innescare processi ciclici e auto-sostenibili è rappresentato dalla promozione di una nuova economia capace di trasformare l'attuale crisi in opportunità, facendo leva sulla creatività e sulla resilienza.

Da questa prospettiva nasce la duplice esigenza da una parte di conservare un capitale manufatto/culturale/naturale al quale si riconosce un valore sociale complesso, dall'altra l'esigenza di integrare tale patrimonio in una "moderna creatività", garantendo in tal modo la continuità culturale tra memoria e futuro.

Le risorse culturali e naturali possono contribuire allo sviluppo economico della città svolgendo un'importante funzione in relazione all'attrattività e al miglioramento della qualità di un contesto; al contempo il patrimonio culturale/naturale ha bisogno, per la sua conservazione, che i valori intangibili siano rafforzati da una produttività economica. Perché l'economia diventi strumento di conservazione, è necessario che siano attuati processi di valutazione integrata, intesi non come semplice confronto di alternative, ma come processo di ricerca di un "equilibrio cognitivo" che consenta di operare anche in situazioni caratterizzate da particolare complessità e imprevedibilità (Fusco Girard *et al.*, 2003).

In tale contesto, Napoli continua a perdere occasioni per costruire una politica capace di riconnettere il porto con la città, poiché tra le azioni che vengono intraprese manca un ordinamento strategico basato su un approccio valutativo e sulla costruzione di scelte condivise. Del resto le indicazioni riportate nel Piano Regolatore Generale del 2004, seppure fanno riferimento ad una visione territoriale, individuano principi di riferimento che da soli non bastano a supportare le azioni e i progetti di trasformazione dell'area portuale: la riqualificazione del molo S. Vincenzo e la valorizzazione delle preesistenze architettoniche e ambientali, la ridefinizione di Mergellina quale approdo unicamente diportistico, lo spostamento dei traffici commerciali nell'area orientale. Non basta, inoltre, che tali principi generali siano condivisi in teoria dalle logiche settoriali di pianificazione rimanendo nella sfera della retorica e della propaganda, è necessario costruire prima di tutto una strategia strutturata e condivisa di valorizzazione della fascia costiera intesa non solo come spazio fisico, ma come sistema complesso nel quale si collocano le azioni concrete di trasformazione. L'individuazione di alcune pratiche significative di trasformazione del waterfront consente di promuovere conoscenza attraverso l'analisi critica dei fattori di successo e di fallimento degli interventi realizzati. Non si tratta di trasferire buone pratiche in altri contesti, quanto piuttosto di fornire chiavi di lettura degli aspetti rilevanti dei fenomeni urbani oggetto di analisi e di individuare direttrici sostenibili di sviluppo partendo dalla re-interpretazioni delle componenti e delle modalità con cui alcune città stanno affrontando aspetti importanti della nostra contemporaneità. I casi studio selezionati attraverso il processo valutativo in precedenza descritto, evidenziano come i tratti distintivi delle politiche messe in atto dalle città le cui strategie risultano "preferibili per Napoli" partono dalla necessità di ricostruire un'immagine puntando sul marketing urbano, che però non è inteso solo in termini immobiliari e di promozione turistica. Dalla prima valutazione condotta, risulta infatti Valencia la città preferibile per la sua capacità di valorizzazione dei luoghi in una prospettiva turistica. Introducendo però il punto di vista dei diversi stakeholder, la graduatoria cambia risultando in questo secondo caso la città di Bilbao il caso studio preferibile per il suo carattere creativo e innovativo, capace non solo di attrarre nuovi flussi turistici grazie all'attivazione di risorse nel settore dei servizi, ma di rinnovare la propria identità. Un modello basato esclusivamente sulla capacità di attrarre flussi turistici da solo non è sufficiente per uno sviluppo urbano equilibrato, per questo motivo inserendo il punto di vista degli stakeholder nel sistema di supporto alle decisioni, il caso studio più significativo risulta quello di Bilbao, avendo questa città attivato processi di rigenerazione non solo capaci di nuovi flussi e quindi di attrarre nuove risorse, ma anche sinergie tra qualità della vita, sviluppo economico e culturale che hanno consentito l'elaborazione di una strategia di lungo periodo.

Tra le azioni concrete di tale strategia, particolare valore come guida per lo sviluppo urbano integrato di Napoli è dato dalla creazione di partnership pubblico/privato/sociale/civile che consentirebbero la promozione di sinergie tra le principali risorse potenziali di Napoli rappresentate da:

- un patrimonio culturale riconosciuto dall’UNESCO attrattore non solo per il turismo ma anche per le attività economiche;
- il sistema porto/interporto/logistica collegato anche alla sua particolare posizione nel Mediterraneo;
- la creatività degli abitanti che consente di sviluppare l’imprenditorialità / l’autoimprenditorialità.

Il futuro dell’area napoletana dipende, dunque, dalla capacità di elaborare una visione strategica di medio / lungo termine che, come nel caso di Bilbao ha consentito di migliorare la capacità competitiva nella rete di altre città. Inoltre, affinché tali indirizzi si concretizzino in azioni coordinate, è necessaria una politica che faciliti le relazioni tra spazi, funzioni, attività, luoghi, ma soprattutto tra persone. E’ necessario concentrarsi non solo sulle trasformazioni fisiche, e porre particolare attenzione alla “costruzione di società”, per delineare una visione condivisa di futuro nella quale la città possa riappropriarsi della sua identità.

Riferimenti bibliografici

- Barca F. (2009), *An Agenda for a reformed cohesion policy. A place-based approach to meeting European Union challenges and expectations*. www.ec.europa.eu
- Bell S., Morse S. (2003), *Measuring sustainability: Learning by doing*. Earthscan Publications, UK.
- Bossel H. (1999), *Indicators for sustainable development: Theory, method, applications*. International Institute for Sustainable Development, Winnipeg, Manitoba, Canada.
- Bots P.W.G., van Twist M.J.W., van Duin J.H.R. (1999), “Designing a power tool for policy analysts: Dynamic Actor Network Analysis”, *Proceedings of XXXII Hawaii International Conference, System Sciences*. Maui, USA, January 5-8, 1999.
- Bromley P. (1990), *Countryside management*. E. & F. N. Spon, London, UK.
- Bunt L., Harris M. (2009), *The human factor. How transforming healthcare to involve the public can save money and save lives*. NESTA, London, UK.
- Carlsson-Kanyama A.K., Dreborg H., Moll H., Padovan D. (2007), “Participative backcasting: a tool for involving stakeholders in local sustainability planning”. *Futures*, vol. 40, pp. 34-46.
- Ceci F., Lepore D. (2012), “A smart policy to open the seaport to the city”. *BDC*, n. 12, pp. 289-296.
- Cerreta M. (2004), “Strategie integrate di sostenibilità: le valutazioni ex post la costruzione dell’alternativa ecologica”, in Fusco Girard L., Nijkamp P., *Energia, bellezza e partecipazione: le sfide della sostenibilità*. Angeli, Milano, pp. 420-459.
- Cerreta M., De Rosa F., Di Palma M., Inglese P., Poli G. (2013), “A Spatial Multicriteria Assessment Decision Support System (SMCA-DSS) for East Naples: Towards a Water Opportunity Map”, *Lecture Notes in Computer Science*, Springer Berlin-Heidelberg, Germany, pp. 572-586.
- Cerreta M., De Toro P. (2012), “Integrated Spatial Assessment (ISA): a multi-methodological approach for planning choices”, in Burian J. (ed.), *Advances in spatial*

- planning*, InTec, Rijeka, Croatia, pp. 77-108.
- Di Palma M. (2010), "Strategie integrate per lo sviluppo sostenibile delle città portuali". *BDC*, vol. 10, n. 1, pp. 103-113.
- De Toro P. (2004), "Conservazione integrata e valutazioni integrate: percorsi di sviluppo in tre villaggi rurali degli Appennini", in Fusco Girard L., Nijkamp P., *Energia, bellezza e partecipazione: le sfide della sostenibilità*. Angeli, Milano, pp. 460-497.
- European Commission (2010), *Hambur -European Green Capital 2011*. www.ec.europa.eu
- European Commission (2012), *EU transport in figures*. Publications Office of the European Union, Luxembourg.
- Farnie D. A. (1980), *The Manchester ship canal and the rise of the port of Manchester*. Manchester University Press, UK.
- Forte F. (2013), *Città Porto, Le Storie: Napoli*. www.fforteprof.net.
- Fusco Girard L., Forte B., Cerreta M., De Toro P., Forte F. (2003), *The human sustainable city: challenges and perspectives from the habitat agenda*. Ashgate, Aldershot, UK.
- Fusco Girard L., Nijkamp P. (2004). *Energia, bellezza e partecipazione: le sfide della sostenibilità*. Angeli, Milano.
- Fusco Girard L., You N. (eds.) (2006), *Città attrattori di speranza. Dalle buone pratiche alle buone politiche*. Angeli, Milano.
- GCC (2008), *Glasgow City Council Plan 2008-2011*. Glasgow City Council, UK.
- Gibb A. (1983), *Glasgow: The making of a city*. Croom Helm, London, UK.
- Hafencity (2012), *The Hafencity project*. www.hafencity.com
- Hudspeth T.R., (1986), "Visual preference as a tool for facilitating citizen participation in urban waterfront revitalization". *Journal of Environmental Economics and Management*, vol. 23, n. 4, pp. 373-385.
- ISL, Institute of Shipping Economics and Logistics (2013), *ISL Shipping Statistics Yearbook 2012*. Research and Markets, Dublin, Northern Ireland.
- Kasemir B., Jager J, Jaeger C.C., Gardner M.T. (eds.) (2003), *Public participation in sustainability science. A Handbook*. Cambridge University Press, Cambridge, MA.
- Knox W. (2010), *A history of the Scottish people urban housing in Scotland 1840-1940*. Scran, Edinburgh, UK.
- McLean J., McNeice V. (2012), *Assets in action: illustrating asset based approaches for health improvement*. GCPH, Glasgow, UK.
- Merk O., Comtois C. (2012), "The competitiveness of global port-cities: the case of Marseille-Fos". *OECD Regional Development Working Papers*, n. 2012/11, OECD Publishing, Paris, France.
- Minton A. (2003), *Northern soul: culture, creativity and quality of place in Newcastle and Gateshead*. Demos and RICS, London, UK.
- Mordin A. (2013), *Urban roots: growing community assets*. GCPH, Glasgow, UK.
- Observatoire Local du Tourisme à Marseille (2012), *Les chiffres clés du tourisme 2012*. Ville de Marseille, Marseille, France.
- Ravetz J. (2013), "New future for old ports: synergistic innovation in a global urban system". *Sustainability*, vol. 5, n. 10.
- Saaty T.L., Vargas L.G. (2006), *Decision making with the Analytic Network Process*. Springer Science, New York, USA.
- UNESCO (2012), *World Heritage Committee places Liverpool on List of World Heritage in Danger*. www.whc.unesco.org

Maria Di Palma

Dipartimento di Architettura, Università di Napoli “Federico II”

Via Toledo, 402 – I-80134 Napoli (Italy)

Email: maria.dipalma@unina.it

