

BDC

Università degli Studi di Napoli Federico II

14

numero 2 anno 2014



BDC

Università degli Studi di Napoli Federico II

14

numero 2 anno 2014

**Towards an Inclusive,
Safe, Resilient and
Sustainable City:
Approaches
and Tools**



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 Kourtiti, 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

- 243 Editorial
Luigi Fusco Girard
- 251 Valuation and evaluation in complex real systems: a synergistic mapping and policy template
Joe Ravetz
- 267 “Economic democracy”, political democracy and evaluation frameworks
Giuseppe Munda
- 285 Using linguistic descriptions with multi-criteria decision aid approaches in urban energy systems
Arayeh Afshordegan, Mónica Sánchez, Núria Agell, Gonzalo Gamboa, Lázaro V. Cremades
- 301 Technological solutions aiming at recovering metro braking energy: a multi-criteria analysis case study
Annalia Bernardini, Ricardo Barrero, Cathy Macharis, Joeri Van Mierlo
- 327 Dissesto superficiale e gestione agricola del suolo: un’applicazione dei *rough sets* basati sulla dominanza
Lucia Rocchi, Gianluca Massei, Luisa Paolotti, Antonio Boggia
- 343 La valutazione per la valorizzazione del Paesaggio Storico Urbano: una proposta per il sito UNESCO della “Costa d’Amalfi”
Marianna D’Angiolo, Pasquale De Toro

- 367 Una proposta metodologica per la valutazione
dei *landscape services* nel paesaggio culturale
terrazzato
Antonia Gravagnuolo
- 387 Investigating conditions ensuring reliability of
the priority vectors
Bice Cavallo, Livia D'Apuzzo, Luciano Basile
- 397 I porti di Tangeri: potenzialità per uno sviluppo
sostenibile
Paola Carone
- 415 Students' perceptions of innovation in
sustainable development technologies and their
role to optimise higher education's quality
Hella Ben Brahim Neji, Adel Besrouer
- 423 The use of 3D visualisation for urban
development, regeneration and smart city
demonstration projects: Bath,
Buckinghamshire, and Milton Keynes
Stewart Bailey, Advait Deshpande, Alby Miller

I PORTI DI TANGERI: POTENZIALITÀ PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

Paola Carone

Sommario

I porti costituiscono da sempre i luoghi del dinamismo e del fermento culturale, economico e sociale di città, aree metropolitane ed intere regioni. Essi sono caratterizzati da merci, persone, lingue, culture i cui flussi contribuiscono in modo, apparentemente intangibile, ma in realtà determinante al disegno del contesto urbano di riferimento. Ragionare sulle potenzialità delle città portuali in contesti legati al Sud del Mondo, potrebbe essere un'ulteriore strategia per proporre scenari di sviluppo realmente sostenibile. L'area portuale di Tangeri in Marocco, caratterizzata attualmente da due poli, il porto storico ed il nuovo a 40 km dal precedente Tangeri Med, potrebbe essere un interessante laboratorio per ragionare e proporre strategie, piani e programmi innovativi finalizzati ad uno sviluppo sostenibile a scala locale e globale.

Parole chiave: città portuali, il Mediterraneo, strategie di riqualificazione

PORTS OF TANGIER: SUSTAINABLE DEVELOPMENT POTENTIALITIES

Abstract

Ports have always been places of the liveliness and dynamism of the cultural, economic and social development of cities, metropolitan areas and regions. The life of port areas is characterized by the flows of goods, people, languages, cultures that contribute in a way that seems intangible, but is a determining one actually, to the design of the urban context. Thinking about the potentialities of port cities in contexts related to the South of the World could be a further strategy in order to propose scenarios for really sustainable development of developing countries. The port area of Tangier in Morocco, currently characterized by two poles, the historical old port in the city center and the new one at 40 miles from the previous Tangier Med, could be an interesting laboratory for reasoning and proposing innovative strategies and plans to achieve local and global sustainable development.

Keywords: port cities, the Mediterranean, renewal strategies

1. Le aree portuali come possibili catalizzatori di sviluppo sostenibile

I porti sono i luoghi dove si assiste al più grande fenomeno di osmosi in termini sociali, economici e culturali. Riconoscere, valorizzare e potenziare il rapporto d'interdipendenza tra città e porto diviene sempre più una necessità nonché esigenza. Oggigiorno si tende a proporre approcci sistemici ed innovativi che tengano conto del grandissimo potenziale economico, ambientale, culturale e paesaggistico delle aree portuali e ad analizzarne il potere rigenerativo e trasformativo.

Da sempre, infatti, lo sviluppo dei porti ha determinato oltre al benessere economico una dimensione cosmopolita della vita urbana di riferimento. Si passa dal villaggio di pescatori, come primo insediamento in prossimità dell'acqua, alle stazioni di trasbordo per il trasporto mondiale fino ai mozzoni moderni di logistica in fortissima espansione, determinando così grandissime trasformazioni anche di carattere urbano. Il mare, infatti, contribuisce ad influenzare in maniera determinante la struttura economica di una regione, in quanto favorisce la nascita e lo sviluppo di attività economiche grazie al suo essere:

1. una via di comunicazione;
2. una fonte di risorse naturali;
3. la sede per la diffusione di attività turistiche e culturali.

Il processo di sviluppo di vari servizi contribuisce a conferire valore aggiunto al lavoro ed alla produzione, ripercuotendosi sul benessere delle comunità, sul disegno dell'infrastruttura portuale, nonché delle aree urbane di riferimento (Bassett *et al.*, 2002).

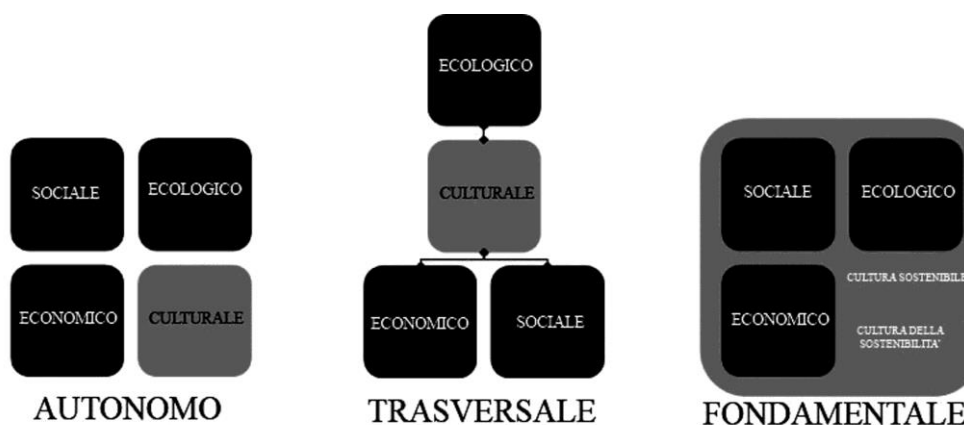
Le regioni portuali divengono attrattori per nuove attività produttive, grazie al mercato locale, e determinano in ambito economico, per la città, un processo cumulativo o di "circolo virtuoso" (Musso, 1996). Pertanto si assiste spesso ad aumenti demografici nell'area portuale favoriti dalle attività economiche che creano virtualità localizzativa per altri settori produttivi. Tale processo di crescita demografica ed economica di questo aggregato può così dare luogo alla formazione di vere e proprie aree metropolitane. Quindi, «il porto non è solo il nodo di una rete di trasporto, è soprattutto una geocomunità: sintesi di un territorio e di una società produttrice di spazio e generatrice di relazioni. E' la sintesi tra spazio e comunità, equilibrio tra la globalità delle relazioni e la località delle funzioni. Pianificarlo vuol dire innanzitutto migliorarne la funzione di porta anzi di portale: interfaccia urbana del network di scambi, commerci, viaggi, flussi e prodotti che lo attraversano. Progettarlo significa potenziarne la funzione d'interfaccia con la città, varco attraverso cui transitano merci e persone economie e umanità, desideri e progetti» (Bruttomesso, 2006, p. 23). Ragionare con un atteggiamento creativo, che in maniera integrata paventi idee e strategie innovative, può favorire proposte e soluzioni realmente concorrenziali e vincenti in termini di sviluppo economico, ecologico e sociale. Le città, infatti, generano la più forte percentuale di prodotto interno lordo della ricchezza nazionale sia nei paesi Occidentali sia in quelli del Sud del Mondo e sono i luoghi dove si creano le più grandi opportunità in termini di sviluppo economico, ma anche sociale, ecologico e culturale. «The opportunities that individuals have in the cities to meet each other help them to get ideas and innovate» (Jacobs, 1969, p. 71).

Quelle che riescono a migliorare l'interconnettività e l'interculturalità, potenziando le infrastrutture urbane, il commercio, la mobilità, la circolarizzazione dell'economia intesa come «un acceleratore potente di cooperazione tra soggetti diversi che si scambiano risorse e servizi in modo simbiotico, partendo dal riconoscimento che i benefici riguardano tutti, in una prospettiva di gioco a somma positiva (...) con impatti anche sul piano culturale»

(Fusco Girard, 2012, p. 778) e la valorizzazione delle identità locali, riescono a creare le condizioni per migliorare la qualità della vita garantendo solidarietà e prosperità.

Al contrario le città che, nonostante il loro potenziale di generare ricchezza, non riescono a creare le condizioni per la distribuzione equa del reddito, risorse ed opportunità, rischiano di divenire città sempre più divise. «Cities are the past, the present and the future of humanity» (WUF, 2012, p.1). La recente crisi economica e finanziaria che ha investito i mercati mondiali ha portato a riflettere sempre più su quanto la sola condizione di crescita economica sia effettivamente in grado di favorire il benessere degli individui (Losasso, 2010). Pertanto prende sempre più forma la consapevolezza che l'unico sviluppo possibile risulta essere quello sostenibile, fondato su rapporti sinergici tra economia, ambiente e società e dove l'aspetto culturale risulta essere sempre più un nodo nevralgico (Fig. 1).

Fig. 1 - Schemi sull'evoluzione dell'elemento "cultura" per lo sviluppo sostenibile



Fonte: Pereira Roders (2014)

Alla base di questi concetti emerge anche l'importanza di agire in maniera locale, rispettando e migliorando le condizioni ambientali ed identitarie di un determinato contesto paesaggistico, individuando pertanto politiche e programmi culturali in grado di fornire importanti ricadute sull'occupazione e sulla qualità della vita.

Oggigiorno, tra l'altro, per paesaggio si intende un sistema frutto dell'interazione tra l'ambiente e l'intervento antropico e la sua specifica qualità deve dipendere sempre più dai caratteri oggettivi del territorio e dalle percezioni e aspirazioni della popolazione che viene a contatto con esso. Si può, quindi, introdurre il concetto di sostenibilità per il paesaggio citando «sustainable landscape is one which is able to maintain the outputs of ecosystem goods and services that people value or need, and that the key research focus for Landscape Ecology is to understand the biophysical, social and economic boundaries of the space in which this is possible» (Potschin e Haines-Young, 2006, p. 162). Sulla base delle statistiche, gli studi sulla crescita della popolazione mondiale affermano che:

1. la crescita attuale della popolazione urbana risulta senza precedenti, circa 60 milioni di persone in più ogni anno (WHO, 2014);
2. tali numeri sono destinati a raddoppiare entro il 2050 e triplicare entro il 2100 (Angel, 2012);
3. nei prossimi 30 anni la maggiore crescita della popolazione urbana si avrà nei paesi in via di sviluppo;
4. senza immigrazione (legale e illegale), la popolazione delle città nei paesi occidentali dovrebbe rimanere sostanzialmente invariata o addirittura ridursi (Pereira Roders, 2014; WHO, 2014).

La progettazione urbana nei paesi del Sud del Mondo, soprattutto in Africa e in Asia, ha bisogno di affrontare anche gli effetti della crescita non pianificata che danno luogo a condizioni di povertà diffusa, manifestate sotto il profilo urbano con la proliferazione di *slums*, d'infrastrutture inadeguate e di condizioni ambientali di forte degrado. «I problemi della città non stanno nella città, ma nella povertà di parti crescenti della popolazione urbana, nella sua marginalità sociale ed economica, nell'essere esclusi politicamente, culturalmente e fisicamente da un'idea di città fondata sul collettivo, l'integrazione, la ripartizione, la solidarietà» (Balbo, 1999, p. 16). Una città inclusiva e prospera è consapevole della sua diversità culturale e protegge i diritti di tutti i suoi abitanti. Pertanto attraverso la partecipazione ed il coinvolgimento delle parti interessate nella realizzazione di uno sviluppo urbano sostenibile si favorisce appartenenza ed identità.

Il presente articolo ha l'obiettivo di analizzare l'attuale scenario che caratterizza Tangeri, città a nord del Marocco (Fig. 2), interessante per il suo essere un'area portuale a due poli e per le potenzialità che la sua condizione geopolitica, rivela in termini di sviluppo economico, sociale, ambientale e culturale.

Fig. 2 - Panoramica di un insediamento urbano non pianificato a Tangeri



Foto: Paola Carone

La struttura dell'articolo prevede una rapida analisi delle caratteristiche del nuovo polo di Tangeri Med, al fine di analizzare il cambiamento di funzioni che riguarderà quello storico, localizzato nel centro cittadino e relativamente a quest'ultimo quanto il progetto di riqualificazione proposto possa determinare impatti e cambiamenti sul carattere ed i valori della Medina. Esso non presenta una tesi definitiva, ma descrive una realtà particolarissima nel suo genere in un contesto legato al Sud del Mondo e prova a proporre alcune linee guida per riconoscere e valorizzare gli aspetti storici, culturali, ambientali ed economici della Medina stessa nel suo rapporto con la nuova immagine di *waterfront* proposta. L'obiettivo ultimo è tentare di definire dei punti salienti per poter strutturare una metodologia in grado di analizzare gli impatti e costruire alternative possibili al progetto vincitore, secondo un processo di partecipazione e coinvolgimento della comunità locale.

2. Caso studio: il Marocco ed il suo ruolo strategico sul Mediterraneo

Il Marocco si presenta estremamente interessante sia per la sua posizione geografica, prospiciente al Mediterraneo, sia per le scelte di carattere politico ed economico che ultimamente hanno caratterizzato la nazione, proprio in un'epoca di grandi disordini e disequilibri nelle aree del Maghreb e del Medio Oriente.

A livello internazionale il Mediterraneo è però ancora percepito come un limite da controllare, una linea di confine invalicabile atta ad inibire ed ostacolare il flusso di migranti clandestini, mentre forse sarebbe ideale riproporlo come un'area strategica di collaborazione privilegiata, proprio per il suo ruolo significativo nei traffici mondiali, poiché nuovo corridoio tra la Cina, l'India, il Sud-Est asiatico e l'Europa. Attualmente esso viene definito una specie di «via della seta liquida» (Lemmi e Chieffallo, 2012, p. 21).

La conferenza di Barcellona, tenutasi il 27 e 28 novembre del 1995, infatti, si proponeva di istaurare un mercato di libero scambio tra i paesi aderenti al partenariato Euro-Mediterraneo auspicando un percorso verso una cooperazione economica e culturale tra le sue due sponde, coinvolgendo i paesi dell'Unione Europea e dodici Paesi del Sud del Mediterraneo. In tal modo sarebbe stato possibile favorire una centralità strategica rispetto alle vecchie logiche geopolitiche, sebbene l'intera regione si presentava e si presenta tuttora come un luogo molto complesso e variegato. Nello specifico si proponeva ai paesi aderenti un partenariato di carattere:

1. politico e di sicurezza;
2. economico e finanziario;
3. sociale, culturale e umano.

In seguito alla conferenza di Barcellona si sono verificati altri accordi di carattere bilaterale come il Vertice Euro-Mediterraneo di Barcellona 2005, che aggiunge poi il quarto capitolo relativo alla cooperazione in materia di scambi umani, le migrazioni. Altre iniziative si sono verificate nel tempo come "Orizzonte 2020", lanciata dagli stessi ministri nel 2006. Il progetto, patrocinato dall'Unione per il Mediterraneo (UpM), si propone di sviluppare e gestire tre tematiche principali:

1. sostegno all'iniziativa "Orizzonte 2020";
2. aiuto agli investimenti, finalizzati alla riduzione dell'inquinamento nelle aree portuali;
3. strutturazione di una modalità di scambio delle informazioni sul Mediterraneo (CNEL, 2008).

Per ciò che concerne il caso studio e nello specifico la regione di Tangeri-Tétuan a nord del paese (Fig. 3), si evidenzia che il numero di abitanti, secondo l'ultimo censimento

pervenuto dell'UN-Habitat del settembre 2004, è pari a 2.470.372, dato che rappresenta l'8,3 % della popolazione totale di tutto il Marocco e, quindi, una delle più densamente popolate con valori pari a 213 abitanti/km², cinque volte superiore alla media nazionale (42,1 abitanti/km²). La città di Tangeri risulta la terza città marocchina per numero di abitanti (670,000), il nome probabilmente deriva dall'arabo *Tanja* o dal latino *Tingis*, con possibile correzione berbera.

Fig. 3 - Vista aerea della regione di Tangeri Tetuan, cerniera tra Africa ed Europa



Fonte: Société d'Amenagement pour la Reconversion de la zone Portuaire de Tanger ville (2010)

Tangeri è stata una città che, nel corso dei secoli, ha visto il susseguirsi di molteplici dominazioni: fenicia, cartaginese, romana, vandala, bizantina, araba, portoghese, spagnola e britannica; che ne hanno contribuito a caratterizzare la cultura in maniera estremamente interessante.

Nel 1912, a conclusione della seconda crisi Marocchina, Tangeri fu sottoposta a regime internazionale, che le garantiva totale neutralità politica, militare e amministrativa, quest'ultima gestita da Francia, Gran Bretagna, Spagna, Italia, Portogallo e Belgio, status che permase sino all'indipendenza del Marocco nel 1956.

3. Tangeri ed i suoi due porti, porte del Mediterraneo

Per la sua posizione strategica sul Mediterraneo, Tangeri ha conosciuto nel tempo una crescente fortuna commerciale, grazie anche al suo essere cerniera tra il continente

Africano e quello Europeo, nonché punto di riferimento per il trasporto sull'Atlantico (Fig. 4).

Fig. 4 - Individuazione del porto storico di Tangeri e del legame con la Medina e la città nuova



Foto: Paola Carone

Essa è stata definita la capitale culturale dagli artisti provenienti da tutto il mondo proprio nel periodo in cui era zona internazionale, i quali hanno provveduto con la loro arte a renderla ancora più affascinante, tra l'altro Tangeri negli anni addietro aveva incantato Matisse e Delacroix proprio per il suo forte carattere di essere città di passaggio e di attese (Fig. 5 e Fig. 6).

Paul Bowles, scrittore e compositore americano che trascorse gli ultimi cinquanta anni della sua vita a Tangeri, la definiva *the Dream City*, città del sogno. Nello specifico scriveva negli ultimi anni del secolo scorso «ancora oggi l'immagine di Tangeri resta quasi immutata. Le persone vi arrivano sognando d'immergersi nell'atmosfera fatta di eccessi che qui vi regnava negli anni '40: a volte pretendono persino che il sogno diventi realtà» (Sefrioui, 2010, p. 1).

Attualmente essa vive una rinascita sociale e culturale, dovuta sicuramente ai provvedimenti di carattere economico, urbanistico ed infrastrutturale, messi in atto.

La regista marocchina Farida Belyazid sostiene che «Tangeri sta per rinascere e ciò viene fatto dolcemente. Si vedono soprattutto il cemento, le infrastrutture, ma non ancora il risultato (...) ma oggi si respira speranza mentre 10 anni fa era disperazione» (Sefrioui, 2010, p. 3). Ed aggiunge anche che «i nostalgici sono sempre meno. Sono gli stranieri che vengono a cercare il passato. I giovani, loro vivono il loro tempo» (Sefrioui, 2010, p. 6).

Fig. 5 – Vista sul cantiere del porto storico di Tangeri dalla Kasbah

Foto: Paola Carone

Fig. 6 – Rapporto tra la Medina ed il porto storico di Tangeri

Foto: Paola Carone

Per ciò che concerne la nuova area portuale di Tangeri va sottolineato che Mohammed VI, attuale re del Marocco, con lungimiranza e perseveranza propose la costruzione di un nuovo polo a circa 40 km dal centro di Tanger da quello antico, nei pressi della Regione spagnola del Ceuta, in prossimità dei resti delle mitologiche dodici colonne di Ercole (Fig. 7). Il nuovo porto di Tangeri Med è stato inaugurato nel luglio del 2007 e continua a registrare un'interessante crescita produttiva, dato che avvalorava la previsione e la lungimiranza del sovrano che aveva scommesso su questa megalitica opera.

Nello specifico si individuano due poli per la nuova infrastruttura di Tangeri Med: Tangeri Med I e Tangeri Med II. I terminali per gli idrocarburi hanno nei primi 8 mesi del 2013 registrato un flusso di 2,7 milioni di tonnellate, decuplicando in questo modo la quantità transitata da febbraio. Per le autorità portuali di Tanger Med le attività del terminal idrocarburi nella fine dell'anno potrebbero toccare i 4,3 milioni di tonnellate, contro il milione del 2012. Tale notevole incremento è conseguenza dell'avvio dell'attività di rifornimento delle navi.

Fig. 7 – Immagini degli ingressi alle due aree portuali di Tangeri

a) Ingresso del porto storico

b) Ingresso all'area portuale di Tangeri Med 1

Foto: Paola Carone

Per ciò che concerne il traffico container, l'aumento in un anno (fine agosto 2012-fine agosto 2013) è stato del 39%, per un totale di 1,6 milioni di container. A favorire la crescita è stato, oltre al rilancio del commercio marittimo mondiale, anche il rapido risanamento dell'immagine del porto. Le attività di Tanger Med hanno evidentemente tratto beneficio anche dall'espansione dello stabilimento Renault a Tangeri, la cui produzione è integralmente destinata all'esportazione in Europa e in America.

Tanger Med si trova in prima fila nell'operazione "Marhaba 2013", iniziativa necessaria per accogliere, durante la stagione estiva, i milioni di emigrati marocchini all'estero che rientrano in patria con le famiglie per le vacanze e che vede mobilitata l'intera macchina organizzativa dello Stato. La creazione e la conseguente crescita del nuovo polo portuale di Tangeri MED, non solo ha contribuito allo sviluppo economico della città e dell'intera regione, attraverso anche la localizzazione di grandi aziende come la Renault, ma è la principale causa del progressivo mutamento funzionale dell'originario porto sito nel centro cittadino. Per quest'ultimo, essendo stato alleggerito nelle funzioni commerciali in seguito allo spostamento delle stesse a 40 km, sono previsti interventi di conversione in porto turistico e porto da pesca. Attualmente il porto storico si presenta caratterizzato da tre aree principali:

1. a nord-est si trovano le banchine utilizzate per l'attracco delle grandi navi;
2. centralmente, in prossimità della città storica, insistono gli ormeggi dei piccoli natanti turistici e per la pesca;
3. a sud-est troviamo un'area dedicata allo stoccaggio di container.

La società statale Sapt (Société d'Aménagement du port de Tanger) ha proposto un'iniziativa pubblica di 700 milioni di euro per la riqualificazione e la rifunzionalizzazione del *waterfront* della città marocchina, al fine di favorire ed innescare operazioni private legate al turismo e ad altre iniziative culturali e commerciali (Fig. 8).

Il masterplan di massima prevede tra i principi cardine:

1. il rafforzamento e mantenimento del rapporto con l'acqua;

2. la valorizzazione del porto peschereccio;
3. la definizione dei terminal per crociere.

L'area di trasformazione è stata perimetrata e suddivisa in 13 parti prevalenti e a tutti i progettisti è stata sottolineata l'importanza di ragionare sul forte legame tra città e porto e sulla progettazione di centri che valorizzino l'aspetto culturale della città stessa.

Fig. 8 – Panoramica del progetto di riqualificazione del porto storico di Tangeri



Fonte: SARPT (2010)

4. Il progetto di riqualificazione del *waterfront* di Tangeri, pre-testo di ricerca

Alla luce dell'analisi del progetto vincitore per la riqualificazione del porto storico di Tangeri un'interessante linea di ricerca potrebbe essere valutare quanto esso contribuisca a favorire realmente la valorizzazione del paesaggio e l'economia urbana in un'ottica di sviluppo sostenibile, in grado di coniugare al meglio l'aspetto energetico, economico, sociale e culturale.

E soprattutto ragionare su quanto il suddetto progetto riesca a dialogare con l'antica Medina, nucleo urbano storico, che da sempre ha avuto un rapporto forte e privilegiato con il mare (Fig. 9). Il pensare a soluzioni alternative per la riqualificazione del *waterfront* potrebbe prevedere anche l'insediamento di "industrie culturali e creative", quest'ultime sono infatti in grado di generare molteplici effetti positivi in ambito economico, sociale e culturale per la più ampia comunità urbana.

Fig. 9 – Immagine storica della Medina e del suo rapporto con il porto

Fonte: SARPT (2010)

La definizione di “industria culturale” chiarita dall’Unesco (2011), firmata da 148 paesi all’interno della Convenzione per la Protezione e Promozione delle Espressioni Culturali, rappresenta la forma più condivisa e cita «le “industrie culturali” s’intendono le industrie che producono e distribuiscono i beni o i servizi culturali (articolo 4.5). Le “attività culturali, beni e servizi” si riferiscono a quelle attività, beni e servizi, che al momento sono considerate come un attributo specifico, un uso o uno scopo, ed incarnano o trasmettono espressioni culturali, indipendentemente dal valore commerciale che possono avere. Le attività culturali possono essere fini a se stesse, oppure possono contribuire alla produzione di beni e servizi culturali (articolo 4.5)».

Gli spazi creativi dipendono dalla realtà nella quale si opera, pertanto risulta necessario esaminare, valutare e considerare attentamente l’identità del luogo integrandola fortemente nel processo di riqualificazione e rifunzionalizzazione, dove il patrimonio passato di beni tangibili ed intangibili possa manifestarsi in maniera distintiva e caratteristica.

Con la creazione e lo sviluppo di industrie culturali e creative si favorisce la generazione di una forma di turismo anche esso culturale e creativo, in grado di agevolare l’interazione sociale e partecipativa del visitatore con il luogo e la sua vita culturale. Questa tipologia di turismo che rafforza l’identità locale e valorizza il *genius loci* in maniera autentica, favorisce l’apprendimento partecipativo alle arti, al patrimonio storico culturale e fornisce un collegamento con coloro che risiedono in un luogo, rendendo la cultura viva.

Un aspetto interessante ed innovativo per garantire autodeterminazione e maggiore condivisione nella gestione del patrimonio è il coinvolgimento della comunità locale nella definizione delle scelte di carattere urbano. La progettazione partecipata, infatti, è un potenziale esercizio per supportare le decisioni, sempre più nuove tipologie e forme di coinvolgimento degli stakeholder si stanno perfezionando, proprio per favorire una migliore condivisione delle parti interessate nella definizione delle scelte. Gli studi di Gittins (2009) e Nogué (2009), infatti, guardano al paesaggio come riferimento identitario locale per le comunità, sottolineando la necessità di considerare le specifiche preferenze quali indirizzi di intervento favorendo le pratiche partecipative nella pianificazione territoriale e paesaggistica. Tra l’altro innescare processi partecipativi, che coinvolgono le

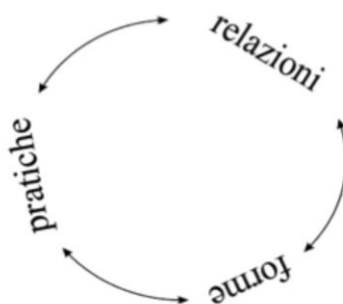
comunità, in contesti legati ai Paesi del Sud del mondo è una sfida che UN-Habitat sta portando avanti proprio per la gestione e la valorizzazione delle città.

Come la campagna *I'm city changer* proposta al VI World Urban Forum, tenuto a Napoli nel settembre 2012, il cui slogan risulta proprio: «It is the time to change. If we work together, we can achieve better cities for all. It is the time to start changing; now is the time for city changers» (UN-Habitat, 2012, p.10) e dove tra gli obiettivi principali c'è la sensibilizzazione delle comunità su argomenti per città migliori. Nello specifico la campagna propone approfondimenti per strategie finalizzate alla costruzione di città: resilienti; inclusive; verdi; pianificate; produttive; sicure.

5. Input metodologici per la ricerca e primi risultati

La ricerca si propone di orientare azioni concrete secondo una logica di sviluppo integrato, tenendo conto della partecipazione degli abitanti e della società civile al processo di cambiamento, al fine di ottenere uno sviluppo sostenibile, che contempli fortemente le differenze culturali ed etniche. La conoscenza delle percezioni del paesaggio consente di approfondire i fattori culturali che le determinano e le relative rappresentazioni. Le aspettative dei cittadini sono un punto di partenza per una più attiva partecipazione alla costruzione di alternative di paesaggi e le analisi percettive possono aiutare a rilevare ed esplicitare i valori paesaggistici sentiti ed attribuiti dalle popolazioni stesse (Fig. 10).

Fig. 10 – Circolarità del processo creativo



Per ciò che concerne Tangeri si può senza dubbio affermare che è l'interculturalità il carattere vibrante della città e nello specifico della Medina.

L'antica città di Tangeri, come la gran parte delle Medine arabe, è caratterizzata da strade strette che s'intersecano e districano tra le case ed i bazar, cuore pulsante di un'economia che vive di turismo e di un'altra microeconomia, parallela, fatta di lavoro sommerso e di mestieri tradizionali. Il tutto contraddistinto da un fragile e delicato equilibrio che oggi rischia di sparire insieme ai suoi attori (Fig. 11).

Attualmente esistono svariati programmi governativi promossi dal Ministero degli Affari Esteri Italiano in partnership con ONG italiane e marocchine (rispettivamente Cospe e Al Boughaz), finalizzati ad orientare ed aumentare la qualità della vita degli abitanti della Medina. Tali programmi si compongono di diverse azioni che interessano gli ambiti

architettonici, sociali, economici e turistici e tentano di lavorare attivamente su strumenti e metodi bottom-up. Nello specifico gli obiettivi del percorso di ricerca proposto possono essere sintetizzati ed imbastiti nei due schemi delle Figg. 12 e 13.

Fig. 11 – Mercato informale nella Medina di Tangeri



Foto: Paola Carone

Dove si rafforza l'idea che le valutazioni risultano sempre più integrate e soprattutto sono il risultato di un processo di apprendimento circolare dove interagiscono indicatori economici, ecologici e sociali.

Il processo valutativo, pertanto, non si esaurisce in un semplice calcolo, ma consiste anche in una dinamica dialogico comunicativa (Fusco Girard e Nijkamp, 1997).

Al fine di raggiungere tali obiettivi (Fig. 12) si propone di lavorare all'individuazione sia di dati hard che soft, coinvolgendo gli stakeholder locali selezionati e differenziati in tre categorie prevalenti: fruitori; promotori; operatori.

La Fig. 13 individua il programma di ricerca e mette a sistema le azioni, i partner coinvolti e gli strumenti da adoperare per il conseguimento degli obiettivi sopraenunciati.

Tali strumenti e metodi, tradizionali e sperimentali, adoperati in maniera integrata, potrebbero agevolare la conoscenza e la condivisione capillare degli obiettivi proposti, secondo un processo di coinvolgimento della comunità interessata. Poiché come cita Jane

Jacobs nel suo testo *Death and life of great American cities* del 1961, ma sempre attualissimo, «Cities have the capability of providing something for everybody only because and only when they are created by everybody» (p. 27).

Fig. 12 – Obiettivi della ricerca

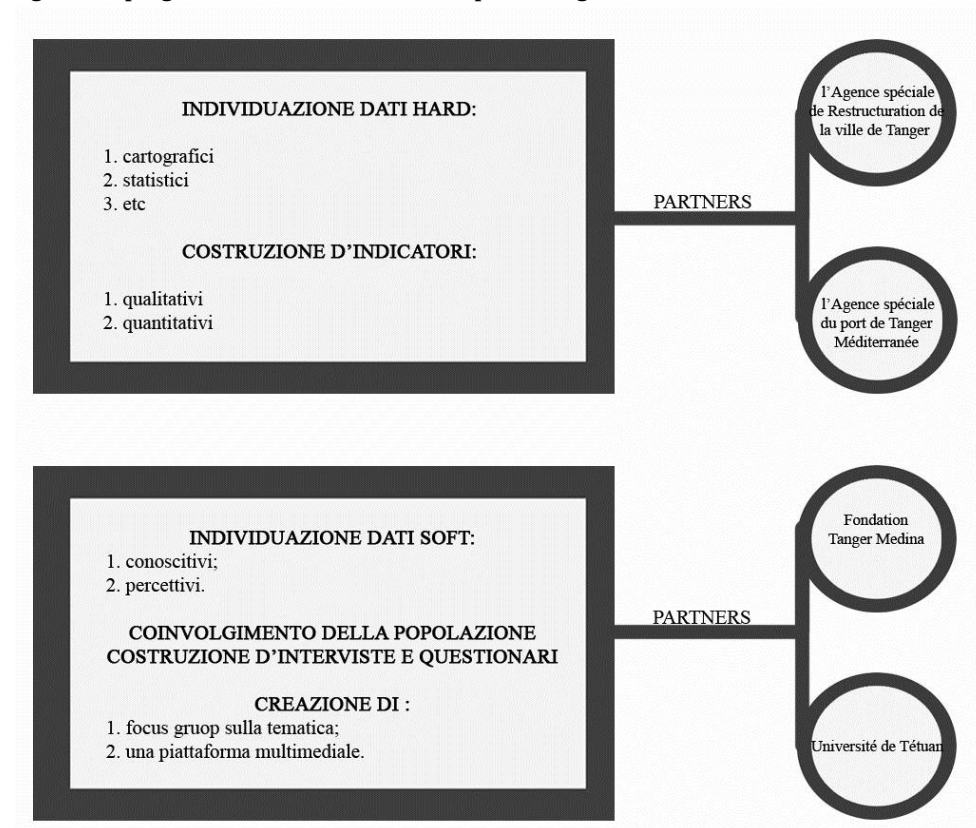
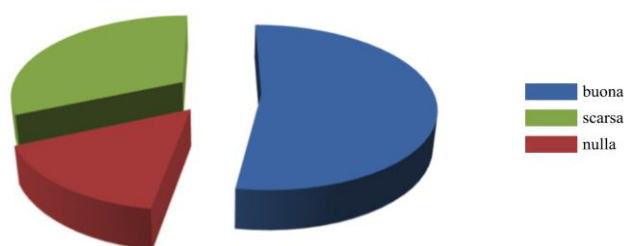


Una prima elaborazione principalmente dei dati soft ottenuti attraverso interviste, questionari e sondaggi sul campo, ha consentito innanzitutto di prendere atto dell'effettivo livello di conoscenza del progetto di riqualificazione dell'area portuale storica di Tangeri da parte della comunità, che la Fig. 14 sintetizza appieno.

Sempre in ambito percettivo risulta interessante l'individuazione dei caratteri principali da conservare e valorizzare per una Tangeri sempre più interculturale.

La città interculturale ha un tessuto urbano dall'aspetto di un *pacthwork* che annulla le differenze e gli antagonismi etno-sociali, con forme urbane, elementi di coesione intellettuale e impiegando le differenze di stili di vita come un potenziale motore di sviluppo sostenibile. La progettazione di una città interculturale, plurale e ospitale, deve tener conto di cinque questioni chiave relative: all'accoglienza; all'abitazione; alla partecipazione ed alla comunicazione; all'autonomia e responsabilità; e alle politiche integrate per lo sviluppo locale.

Brian K. Ray (2002) presenta dieci punti che definisce fondamentali nella gestione dell'ambiente urbano, al fine di promuovere una reale integrazione culturale e l'inclusione sociale. Esiste una carta per una città che può divenire pioniera dell'interculturalità definita «Carta dei principi per la città interetnica cablata» (Clemente e Esposito de Vita, 2008, p. 184), dove emerge che le parole chiave risultano: identità; integrazione; interazione; partecipazione; mediazione; alloggio; occupazione; accessibilità; accoglienza. Le prime cinque sono legate alla sfera sociale, le ultime ad aspetti architettonici e urbanistici.

Fig. 13 – Il programma di ricerca: le azioni, i partner e gli strumenti**Fig. 14 – Conoscenza del progetto di riqualificazione del porto storico di Tangeri**

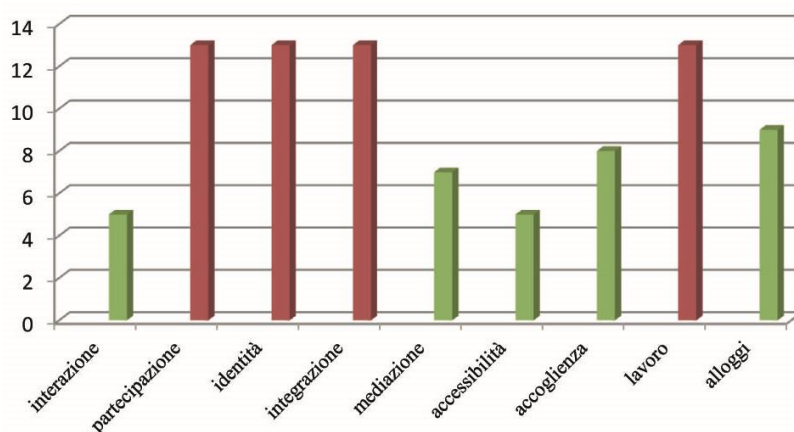
Senza la comunità locale non è possibile né comprendere i legami e le interdipendenze tra patrimonio tangibile ed intangibile, né gestirne efficacemente il cambiamento, tale risulta l'approccio dell'Historic Urban Landscape (Unesco, 2011) che restituisce un ruolo

nevralgico alla comunità nella gestione del paesaggio, riassegnandone la responsabilità principale della conservazione e dello sviluppo.

Dalle interviste ed i sondaggi effettuati emerge che per la comunità di fruitori, operatori e promotori il livello di conoscenza del progetto di riqualificazione del porto storico di Tangeri in percentuale è abbastanza buono e che i caratteri fondamentali da preservare e potenziare per valorizzare la Medina di Tangeri risultano (Fig. 15):

- la partecipazione;
- l'identità;
- l'integrazione;
- il lavoro.

Fig. 15 – Istogramma sulle preferenze espresse dagli stakeholder per una città interculturale



Tali caratteri sottendono criteri e azioni strategiche, oggetto di future ricerche ed approfondimenti, che potenzialmente potrebbero definire delle vere e proprie linee di intervento per soluzioni programmatiche e progettuali alternative o integrate a quelle previste nel progetto di riqualificazione del porto antico, il quale inevitabilmente, per la sua forte complessità, determinerà impatti di natura economica, sociale, urbana ed ecologica, modificando l'attuale immagine della città di Tangeri e soprattutto quella interculturale, oramai stratificata e consolidata, della Medina.

Riferimenti Bibliografici

- Balbo M. (1999), *L'intreccio urbano. La gestione della città nei paesi in via di sviluppo*. Angeli, Milano.
- Bassett K., Griffiths R., Smith I. (2002), "Cultural industries, cultural clusters and the city: the example of natural history film-making in Bristol". *Geoforum*, vol. 33, pp. 165-177.
- Brian K. Ray (2002, "Immigrant integration: building to opportunity", Migration Policy Institute, www.migrationinformation.org.

- Bruttomesso R. (2006), *Città-porto. Mostra internazionale di Architettura*. Marsilio, Padova.
- Clemente M., Esposito De Vita G. (2008) (a cura di), *Città interetnica, spazi forme e funzioni per l'aggregazione e per l'integrazione*, Editoriale Scientifica, Napoli.
- CNEL, Consiglio Nazionale Economia del Lavoro-Assemblea (2008), *Processo di Barcellona, Unione per il Mediterraneo*, www.cnel.it.
- Fusco Girard L. (2012), "Per uno sviluppo umano sostenibile nel Mezzogiorno: come gestire la transizione verso una nuova base economica urbana", in AA.VV., *Nord e Sud a 150 anni dall'Unità d'Italia*. Svimez, Roma, pp. 759-779.
- Fusco Girard L., Nijkamp P. (1997), *Le valutazioni dello sviluppo sostenibile della città e del territorio*. Angeli, Milano.
- Gittins J. (2009), "Valutazione del paesaggio e partecipazione della comunità: differenti modalità di ingaggio", in Castiglioni B., De Marchi M. (a cura di), *Di chi è il paesaggio? La partecipazione degli attori nella individuazione, valutazione e pianificazione*, CLEUP, Padova, pp. 37-47.
- Jacobs J. (1961), *The Death and Life of Great American Cities*. Random House, New York, USA.
- Jacobs J. (1969), "The Economy of Cities", in Ottaviano G., Pinelli D. (a cura di), *Diversità culturale e crescita delle città: la sfida della città multiculturale*, Fondazione Eni Enrico Mattei, Venezia, pp. 62-77.
- Lemmi E., Chieffallo A. (2012), *Mediterraneo, primavera araba e turismo. Nuovi scenari di frammentazione territoriale*. Angeli, Milano, pag. 21.
- Losasso M. (2010), *Percorsi dell'innovazione: industria edilizia, tecnologie, progetto*. CLEAN, Napoli.
- Musso E. (1996), *Città portuali: l'economia e il territorio*. Angeli, Milano.
- Nogué J. (2009), "L'Osservatorio del Paesaggio della Catalogna e i cataloghi del paesaggio: la partecipazione cittadina nella pianificazione del paesaggio", in Castiglioni B., De Marchi M. (a cura di), *Di chi è il paesaggio? La partecipazione degli attori nella individuazione, valutazione e pianificazione*, CLEUP, Padova, pp. 19-28.
- Pereira Roders A. (2014), *Outstanding Universal Value World Heritage Cities and Sustainability*, Technische Universit  t, Eindhoven.
- Potschin M., Haines-Young R. (2006), "Rio+10, sustainability science and landscape ecology". *Landscape Urban Planning*, n. 75, pp. 162-174.
- SARPT, Société d'Amenagement pour la Reconversion de la zone Portuaire de Tanger ville (2010), *Tanger projet de reconversion du port de la ville*. Royaume du Maroc.
- Sefrioui K. (2010), *Tangeri l'eterna cosmopolita*, www.ansa.it
- Unesco (2011), *Recommendation on the Historic Urban Landscape*, Unesco World Heritage Centre, Resolution 36C/23, Annex, Paris, France.
- UN-Habitat (2012), *I'm a city changer. Toolkit*, Un-Habitat, World Urban Campaign, p.10.
- WHO, World Health Organization (2014), *World Health Statistics 2014*, www.who.int.
- WUF, World Urban Forum (2012), "The Urban Future. Concept paper and outline of the dialogues", UN-Habitat, www.unhabitat.org.

Paola Carone

Dipartimento di Architettura, Università di Napoli Federico II

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

Tel.: +39-333-1111499; e-mail: pabli.ta@virgilio.it, paola.carone83@gmail.com

