

TERRITORY OF RESEARCH ON
SETTLEMENTS AND ENVIRONMENT
INTERNATIONAL JOURNAL
OF URBAN PLANNING

18

Urban regeneration in the EU



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI NAPOLI FEDERICO II
CENTRO INTERDIPARTIMENTALE L.U.P.T.

Federico II University Press



fedOA Press

Vol.10 n.1 (JUNE 2017)
e-ISSN 2281-4574

Direttore scientifico / Editor-in-Chief

Mario Coletta *Università degli Studi di Napoli Federico II*

Condirettore / Coeditor-in-Chief

Antonio Acierno *Università degli Studi di Napoli Federico II*

Comitato scientifico / Scientific Committee

Robert-Max Antoni *Seminaire Robert Auzelle Parigi (Francia)*
Rob Atkinson *University of West England (Regno Unito)*
Tuzin Baycan Levent *Università Tecnica di Istanbul (Turchia)*
Teresa Boccia *Università degli Studi di Napoli Federico II (Italia)*
Roberto Busi *Università degli Studi di Brescia (Italia)*
Sebastiano Cacciaguerra *Università degli Studi di Udine (Italia)*
Clara Cardia *Politecnico di Milano (Italia)*
Maurizio Carta *Università degli Studi di Palermo (Italia)*
Maria Cerreta *Università degli Studi di Napoli Federico II (Italia)*
Pietro Ciarlo *Università degli Studi di Cagliari (Italia)*
Biagio Cillo *Seconda Università degli Studi di Napoli (Italia)*
Massimo Clemente *CNR IRAT di Napoli (Italia)*
Giancarlo Consonni *Politecnico di Milano (Italia)*
Enrico Costa *Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria (Italia)*
Pasquale De Toro *Università degli Studi di Napoli Federico II (Italia)*
Giulio Ernesti *Università Iuav di Venezia (Italia)*
Concetta Fallanca *Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria (Italia)*
Ana Falù *Universidad Nacional de Córdoba (Argentina)*
José Fariña Tojo *ETSAM Universidad Politecnica de Madrid (Spagna)*
Francesco Forte *Università degli Studi di Napoli Federico II (Italia)*
Anna Maria Frallicciardi *Università degli Studi di Napoli Federico II (Italia)*
Patrizia Gabellini *Politecnico di Milano (Italia)*
Adriano Ghisetti Giavarina *Università degli Studi di Chieti Pescara (Italia)*
Francesco Karrer *Università degli Studi di Roma La Sapienza (Italia)*
Giuseppe Las Casas *Università degli Studi della Basilicata (Italia)*
Giuliano N. Leone *Università degli Studi di Palermo (Italia)*
Francesco Lo Piccolo *Università degli Studi di Palermo (Italia)*
Oriol Nel.lo Colom *Universitat Autònoma de Barcelona (Spagna)*
Rosario Pavia *Università degli Studi di Chieti Pescara (Italia)*
Giorgio Piccinato *Università degli Studi di Roma Tre (Italia)*
Daniele Pini *Università di Ferrara (Italia)*
Piergiuseppe Pontrandolfi *Università degli Studi della Basilicata (Italia)*
Mosè Ricci *Università degli Studi di Genova (Italia)*
Jan Rosvall *Università di Göteborg (Svezia)*
Inés Sánchez de Madariaga *ETSAM Universidad Politecnica de Madrid (Spagna)*
Paula Santana *Università di Coimbra (Portogallo)*
Michael Schober *Università di Freising (Germania)*
Guglielmo Trupiano *Università degli Studi di Napoli Federico II (Italia)*
Paolo Ventura *Università degli Studi di Parma (Italia)*



Comitato centrale di redazione / Editorial Board

Antonio Acierno (*Caporedattore / Managing editor*), Antonella Cucurullo, Tiziana Coletta, Irene Ioffredo, Emilio Luongo, Valeria Mauro, Ferdinando Maria Musto, Francesca Pirozzi, Luigi Scarpa

Redattori sedi periferiche / Territorial Editors

Massimo Maria Brignoli (*Milano*); Michèle Pezzagno (*Brescia*); Gianluca Frediani (*Ferrara*); Michele Zazzi (*Parma*); Michele Ercolini (*Firenze*), Sergio Zevi e Saverio Santangelo (*Roma*); Matteo Di Venosa (*Pescara*); Gianpiero Coletta (*Napoli*); Anna Abate (*Potenza*); Domenico Passarelli (*Reggio Calabria*); Giulia Bonafede (*Palermo*); Francesco Manfredi Selvaggi (*Campobasso*); Elena Marchigiani (*Trieste*); Beatriz Fernández Águeda (*Madrid*); Josep Antoni Bágüena Latorre (*Barcellona*); Claudia Trillo (*Regno Unito*)

Urban regeneration in the EU

Sonia De Gregorio Hurtado coordinated this issue with the editorial board

Table of contents/Sommario

Editorial/Editoriale

- Integrated urban development and culture-led regeneration in the EU/*Sviluppo urbano integrato e rigenerazione guidata dalla cultura nell'UE*
Antonio ACIERNO 7

Introduction/Introduzione

- 25 years of urban regeneration in the EU/*25 anni di rigenerazione urbana nell'UE*
Sonia DE GREGORIO HURTADO 15

Papers/Interventi

- The development process of the Urban Agenda of the EU: from the Toledo Declaration to the Pact of Amsterdam/*Il processo di sviluppo dell'agenda urbana dell'UE: dalla dichiarazione di Toledo al patto di Amsterdam*
Eduardo DE SANTIAGO RODRÍGUEZ 23
- EU urban policy in Spain: from URBAN to the Sustainable Integrated Urban Development Strategies (ISUDS)/*La politica urbana dell'UE in Spagna: dall'URBAN alle Strategie di Sviluppo Urbano Integrato Sostenibile*
Sonia DE GREGORIO HURTADO 47
- Processes and patterns of urban Europeanisation: Evidence from the EUROCITIES network/*Processi e modelli di europeizzazione urbana: evidenze dalla rete EUROCITIES*
Tom VERHELST 75
- Urban regeneration: focus on “software”/*La rigenerazione urbana: focus sul “software”*
Marc MOEHLIG 97
- Cohesion Policy 2014-2020 and pressing threats / *Genere e ambienti sanitari: una proposta di metodologia sensibile al genere per migliorare la qualità ambientale nel patrimonio esistente*
Francesco FORTE 105
- Urban regeneration in the UE through the reciprocal relationship between greenfield FDI and smart cities/*La rigenerazione urbana nell'UE attraverso la relazione tra investimenti diretti esteri (FDI) e le smart cities*
Stefano DE FALCO 119
- European urban regeneration programs and projects and reuse of military areas in Italy/*Programmi e progetti europei di rigenerazione urbana e riuso delle aree militari in Italia*
Federico CAMERIN 141
- Waterfront redevelopment. Comparison experiences/*La rigenerazione del waterfront. Esperienze a confronto*
Stefania PALMENTIERI 157
- UIA and the MAC project: green city and multi-ethical connections for Monteruscello neighbourhood. Pozzuoli case study /*UIA ed il progetto MAC: green city e connessioni multi-etiche per il quartiere Monteruscello. Il caso studio di Pozzuoli*
Francesco Domenico MOCCIA, Barbara SCALERA 173

EU's urban policy from a Southern perspective: the case of Palermo/*La politica urbana dell'UE da una prospettiva meridionale: il caso di Palermo*
Ignazio VINCI 187

Sections/Rubriche

Events, conferences, exhibitions/ *Eventi, conferenze, mostre* 209

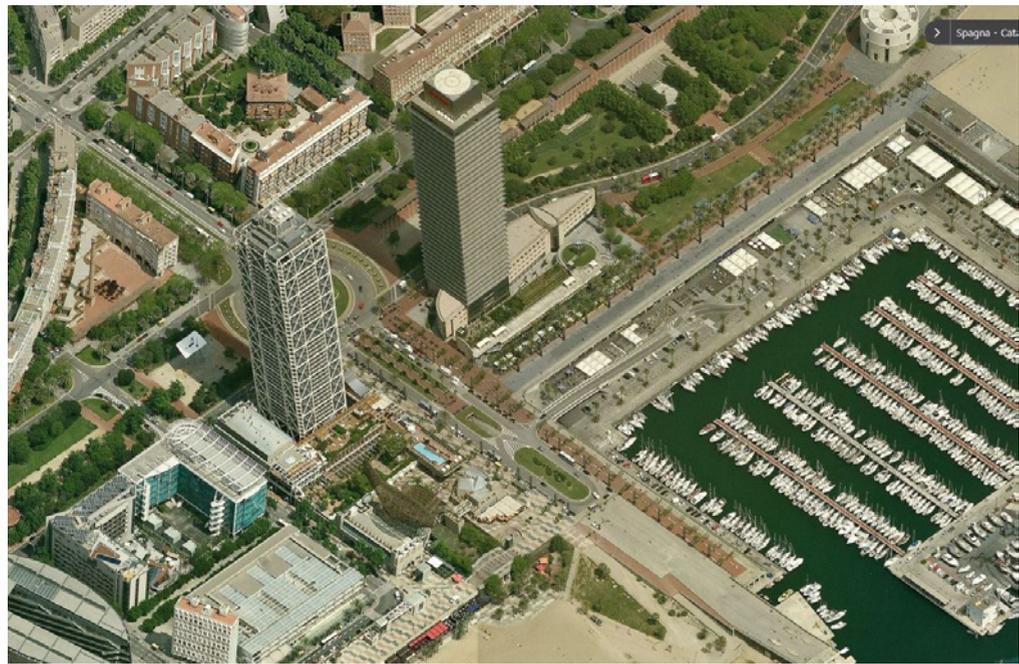
Abstract

Waterfront redevelopment. Comparison experiences

Stefania Palmentieri

Abstract

The new territorial dynamics of the late twentieth century have led to the depopulation of rural areas of the inland, on the other hand to the development of coastal conurbations, with the consequent alteration of the urban fabric and the identity and recognisability of many waterfronts. A look from the sea can help to capture more objectively these landscaping, urban and functional transformations, and can represent for researchers an innovative reading key, by which to design a sustainable regeneration that can restore, in coastal cities, the balance between the environment and the built and the common maritime identity that, over the centuries, has been strengthened through the interactions between environmental, social and economic dimensions. The comparison



of some waterfront regeneration projects implemented in two cities that express different types: Barcelona the mediterranean and New York the oceanic, confirm that requalification interventions, even in the coastal strip, are an effective tool for renewal and revitalization, provided, however, that it does not merely offer standardised solutions, decontested and without references to the pre-existing. So it can be referred to true regeneration when the project is able to relate to urban fabric and the milieu through social participation.

Key Words

Urban redevelopment; Coastline; Port; Maritime Identity.

La rigenerazione del waterfront. Esperienze a confronto.

Le nuove dinamiche territoriali di fine Novecento si sono espresse da un lato nello spopolamento delle aree rurali interne, dall'altro nello sviluppo di conurbazioni costiere, con la conseguente alterazione del tessuto urbano e dei caratteri di identità e riconoscibilità di molti waterfronts. Uno sguardo *dal mare* può aiutare a cogliere con maggiore obiettività queste trasformazioni -paesaggistiche, urbanistiche e funzionali- e può rappresentare per gli studiosi una chiave di lettura innovativa, rispetto alle quale progettare una riqualificazione sostenibile che restituisca alle città di mare l'equilibrio tra ambiente e costruito e quella comune identità marittima che, nel corso dei secoli, si è rafforzata grazie alla reciprocità della dimensione ambientale, sociale ed economica. Il confronto di alcuni progetti di rigenerazione del waterfront messi in atto in due città che esprimono tipicità diverse: Barcellona quella mediterranea e New York quella oceanica- conferma che gli interventi di riqualificazione, anche nella fascia costiera, rappresentano un efficace strumento di rinnovamento e rivitalizzazione solo se non si limitino a creare forme omologate, decontestualizzate e prive di riferimento al preesistente. Si può dunque parlare di vera rigenerazione quando il progetto è in grado di relazionarsi con il tessuto urbano ed il *milieu*., non trascurando la partecipazione sociale (Smith, 2006).

PAROLE CHIAVE

Riqualificazione urbana; Fascia costiera; Porto; Identità marittima

La rigenerazione del waterfront. Esperienze a confronto.

Stefania Palmentieri

1. La riqualificazione urbana per un nuovo modello di città europea

La sfida “Europa 2020” è anche quella di trasformare l’UE in un’economia intelligente, basata sulla conoscenza e sull’innovazione; sostenibile, grazie ad un uso più efficiente delle risorse; inclusiva con l’innalzamento del tasso di occupazione e della coesione sociale e territoriale. Non è difficile, dunque, immaginare il ruolo chiave che in tale sfida gioca la “rigenerazione urbana”, dal momento che è proprio nelle aree metropolitane e nelle città che si consumano più risorse, si tende ad una maggiore polarizzazione sociale e ad elevati tassi di disoccupazione e di povertà.

Sostenibilità e rigenerazione urbana rappresentano, dunque, un binomio inscindibile che si fonda su una serie di misure per la protezione dell’ambiente urbano (riduzione delle emissioni di gas-serra, incremento di fonti energetiche rinnovabili, eco-efficienza dei nuovi sviluppi urbani, promozione di una mobilità più sostenibile, riuso dei suoli) ma che considera anche la dimensione sociale (inclusione e coesione, integrazione degli immigrati, occupazione) e quella economica (ottimizzazione del capitale umano, sociale, culturale ed economico delle città per incrementarne il livello di competitività) (Charlier et al, 2005). Si tratta delle “strategie di sviluppo urbano integrato” che, in un approccio olistico, guardano la città nella sua complessità sistemica, per meglio considerare il ruolo di ogni parte di essa rispetto alle dimensioni della sostenibilità economica, sociale e ambientale e conferire alle azioni intraprese una univocità di intenti per evitare che si contraddicano le une con le altre o che abbiano un effetto negativo reciproco. La principale sfida per le politiche urbane è, infatti, quella di dare risposte convergenti, garantendo un pari livello di efficienza alle questioni ambientali, sociali ed economiche che nascono nelle città. L’approccio integrato presuppone la risoluzione dei conflitti, il superamento delle divergenze o delle interferenze tra gli effetti che ciascuna di queste dimensioni ha sulle altre, attraverso la creazione di appropriate piattaforme di coordinamento e schemi di inquadramento per le politiche e le azioni. Un coordinamento che sia “trasversale”, per la convergenza degli approcci di settore; “verticale” tra tutti i livelli amministrativi, dalla scala europea a quella nazionale, regionale, intermedia e locale, attraverso nuove formule di “governance multilivello”; e “orizzontale” tra tutti gli attori coinvolti nella “costruzione della città”: dalle autorità pubbliche al settore finanziario e immobiliare. Un progetto urbano pianificato e integrato, dunque, deve superare le azioni isolate, mediante l’integrazione tra le singole componenti della città e tra la città e il territorio, per promuovere la coesione, secondo un modello policentrico ben equilibrato tra le diverse identità territoriali.

Tra i piani e i programmi previsti dai ministri dell'UE che si sono incontrati a Toledo nel 2010, si colloca la combinazione di un set di azioni organizzate, indirizzate al recupero fisico degli edifici e degli spazi urbani con altre azioni settoriali, per la promozione dell'eco-efficienza, dell'accesso all'edilizia sociale, con incentivi alle attività imprenditoriali e al commercio e con infrastrutture, impianti, politiche di formazione e per l'occupazione. Le linee guida per lo sviluppo urbano fissano, così, i criteri per gli interventi di rigenerazione fisica, per la gestione dei consumi, il miglioramento degli spazi pubblici e del contesto urbano, la tutela del paesaggio e del patrimonio. Un'attenzione particolare è rivolta agli effetti di "gentrification" - la trasformazione dei quartieri popolari in quartieri residenziali di lusso - come l'esclusione sociale che talvolta ne deriva e che tende ad allontanare alcuni gruppi di popolazione o quelle funzioni essenziali per un corretto equilibrio urbano che non sono in grado di competere con altre attività più redditizie nel breve termine. Da un lato, quindi, l'obiettivo è stimolare l'innovazione e l'efficienza economica, dall'altro tutelare o incentivare l'uso residenziale, regolare i meccanismi che stimolano la crescita dei valori immobiliari, estendere la qualità della vita e l'abitabilità a tutti gli edifici della città, in particolare a quelli centrali. Città e periferie vengono dunque considerate come *unicum* complesso ed efficiente, dove gli edifici della città diventano spazi in cui diversi gruppi sociali possano vivere in piena armonia e coesione, in un'ampia varietà di tipologie di abitazioni. I piani e i programmi di rigenerazione urbana integrata sono, dunque, affidati ad una tipologia di management e governance adatta al contesto locale, che stimoli e canalizzi la partecipazione pubblica e conferisca nuovi incentivi finanziari e fiscali per l'impresa privata. Una governance che si occupi anche dell'inserimento di appropriati strumenti di monitoraggio e valutazione -ex-ante, di medio periodo ed ex-post- e di indicatori nei piani e programmi, per verificare l'effettivo raggiungimento degli obiettivi e, se necessario, prendere in considerazione gli opportuni cambiamenti o correzioni. Secondo i ministri europei, con questi strumenti, la rigenerazione urbana integrata è in grado di assumere un ruolo strategico per superare alcune delle disfunzionalità delle città di oggi: modernizzare le loro infrastrutture, introdurre strutture pubbliche e spazi verdi per restituire molte aree ai cittadini, articolare e comporre reti di città, rivalutare spazi pubblici degradati ed edifici che hanno perso funzionalità: rivitalizzare e dare nuovo impulso al modello della complessa, compatta, inclusiva e varia città europea, e trasformarla in una città più intelligente e sostenibile per il futuro.

Da un punto di vista architettonico, il recupero fisico e l'adeguamento degli edifici consentirà di superare molte delle carenze del patrimonio immobiliare esistente, in particolare di quelle di molte abitazioni che sono state costruite con bassi standard qualitativi nella seconda metà del XX secolo, migliorandone la funzionalità, promuovendone la diversità e adattando le tipologie di residenze ai nuovi modelli familiari e demografici, stimolando l'eco-efficienza di edifici e strutture, risolvendo i problemi di accessibilità e le carenze strutturali che alcuni di essi ancora presentano. Si raggiungerà, in tal modo, l'obiettivo della riqualificazione degli spazi pubblici e delle forme architettoniche, del miglioramento non solo dell'aspetto di molte periferie urbane, ma anche della loro at-

trattiva e del grado di identificazione dei residenti con il proprio territorio e le proprie comunità. Si vedrà allora accresciuto il senso di appartenenza, dal momento che i valori della democrazia, della coesistenza, dello scambio, del progresso civile, della diversità, della convivenza e della libertà sono elementi chiave nella cultura della città europea e sono espressi più efficacemente nella sfera pubblica.

2. La rigenerazione del waterfront per la valorizzazione e lo sviluppo

Partire dalla cultura marittima per conoscere le culture urbane: l'ipotesi di partenza di questo lavoro. Ma cosa significa cultura marittima? Non solo il saper navigare, ma anche la capacità di stabilire una comunicazione, un'apertura verso l'altro, tratto tipico delle popolazioni che abitano le coste e vivono il mare. La città costiera, dunque, diventa l'espressione di un'identità fondata sul rapporto con il mare e la navigazione che si esprime attraverso un paesaggio nel quale le forme tramandano una memoria collettiva che, pur nel comune senso di appartenenza ad una identità marittima, mantiene ben definiti i caratteri della propria unicità. Le contaminazioni culturali, che si esprimono nelle lingue, ma anche nei caratteri dell'architettura e dell'urbanistica, sono, infatti, tipiche delle città di mare collegate da rotte commerciali. E' quanto accaduto, per esempio, nel Mediterraneo tra le città dell'Europa e quelle del Nord Africa.

La rigenerazione del waterfront deve, dunque, necessariamente passare attraverso un approccio innovativo che dia nuova linfa al valore semantico del costruito e al dialogo tra l'ambiente marino e l'ambiente urbanizzato, portando l'uomo ed il suo rapporto con il mare al centro della riflessione, per comprendere le dinamiche di trasformazione dell'ambiente naturale in ambiente antropizzato e urbano e per fornire nuovi strumenti di intervento per la tutela e la valorizzazione del patrimonio naturale e culturale delle fasce costiere urbane. Le città di mare vanno considerate "paesaggi culturali storici" (Unesco, 2011), risultati della interazione tra uomo e natura e tra diversi generi di vita venuti in contatto attraverso il mare: un multiculturalismo evidente nella varietà dei materiali e degli stili che caratterizza il paesaggio costiero, materializzazione di una identità specifica di varie culture urbane e locali.

Quando si parla di rigenerazione del waterfront, il riferimento alle strutture portuali diventa un passaggio necessario. Molte città portuali antiche, come Baltimora o Barcellona, infatti, hanno subito, durante il processo di terziarizzazione e deindustrializzazione, lo stesso destino delle città di antica industrializzazione, tipicamente "fordiste" come Torino o Detroit, con interventi sui vecchi bacini portuali abbandonati.

Nello stesso tempo, la riqualificazione urbana ed i processi di recupero dei vecchi porti soddisfano le nuove esigenze di competitività delle città nel quadro internazionale: una competizione che non viene più giocata solo sul piano della produzione, delle infrastrutture e del commercio, ma che mira anche ad ottenere investimenti produttivi attraverso azioni di marketing territoriale che coniughi pubblico e privato per valorizzare il capitale sociale. Il riposizionamento internazionale delle città rappresenta, dunque, uno

dei principali obiettivi della nuova competitività urbana, orientata anche ad acquisire eventi e visitatori. Di qui la necessità di una rinnovata offerta culturale e turistica che sfrutti anche i “mega-eventi” come occasione di riposizionamento, visibilità, sviluppo economico, turistico e culturale e di rigenerazione urbana (Chalkley, Essex, 1999; Bobbio, Guala, 2002). Per ottenere questi risultati è necessario mettere in luce il “differenziale competitivo” dell’area: un waterfront rinnovato e appetibile, per esempio, diventa un elemento che si affianca alle tradizionali offerte, come la posizione strategica sul piano territoriale, l’accessibilità, la disponibilità di manodopera qualificata, un sistema efficace di servizi per le imprese e così via. Nelle città costiere, in particolare, la risorsa costituita dal mare, vissuta nell’esperienza dei grandi eventi - sportivi, culturali, musicali, religiosi - producendo eccezionalità e una visibilità altrimenti inimmaginabile, induce riqualificazione e sviluppo. I grandi eventi “segnano” i luoghi e li richiamano nel tempo attraverso simboli ed immagini veicolate da operazioni di marketing territoriale (Ashworth, Voogd, 1995) collocati, preferibilmente, all’interno di una attenta strategia di pianificazione, sorretta da processi partecipativi e da una appropriata comunicazione (Ferrari, 2002; Martina, 2006).

La rigenerazione del waterfront, in ogni caso, non può prescindere dal *milieu*, rispetto al quale, a seconda dei casi, dovrà adottare strategie diverse con risultati altrettanto differenti. Ci sono casi, ad esempio, di porti di mare più o meno antichi, come Genova o Barcellona, dove sono state attivate funzioni innovative, non più solo commerciali. A Bilbao si è puntato al recupero di aree industriali dismesse, in altri porti sono stati realizzati restauri conservativi degli edifici per valorizzare le tradizioni della marineria ed enfatizzare i simboli ed i valori legati a vicende storiche. Si tratta di interventi che tendono a dare rilievo anche alle forme e ai modi del lavoro portuale, alle testimonianze dei mestieri e delle professionalità che si sono sviluppate nel tempo. Da questa prospettiva non rimane esclusa la cosiddetta archeologia industriale che mira a conservare edifici, darsene, bacini, con tutte le tecnologie legate ad un mondo scomparso e a forme di lavoro ormai dissolte di cui rimangono tracce nella cultura materiale.

3. Esperienze a confronto

Con l’avvento dei *containers*, l’integrazione dei trasporti e la globalizzazione delle reti marittime, i porti hanno prima subito una crescita considerevole, poi, in molti casi, un abbandono, a causa dei processi delocalizzativi delle attività portuali in aree extraurbane. Questo, da un lato, ha spesso favorito la separazione e poi l’alienazione del porto dal tessuto urbano, dall’altro l’allontanamento culturale della comunità urbana dal suo mare (Vallega, 1992, Broeze, 2002). In questo paragrafo saranno messi a confronto i progetti realizzati a Barcellona e New York, due casi emblematici di riqualificazione di waterfront, mediterraneo ed oceanico, per comprendere quali siano state le strategie più efficaci per il recupero del rapporto con il mare, nel ridisegno della fascia costiera, dei suoi luoghi e delle sue architetture rispetto all’acqua.

Barcellona

A Barcellona, il waterfront assume la funzione di “margine” tra la terra e l’acqua, che, pur convivendo con entrambi gli elementi, non diviene mai uno di essi, ma resta un territorio a sé, con le proprie regole e che, tuttavia, non può esistere senza le due aree che lo delimitano. Da un lato, l’ambiente dinamico e universale dell’acqua, dall’altro, quello stabile e locale della terra e, in mezzo, il waterfront, margine lasciato indefinito o libero, per tanti anni: uno spazio “esterno” al sistema urbano, pur esprimendo molte potenzialità (Solà-Morales, 1996).

Sin dal Medioevo, Barcellona, per l’espansione promossa dalla corona D’Angiò, rappresentava una delle principali città del Mediterraneo, soprattutto grazie alla costruzione, nel XIII secolo, del cantiere navale. Eppure, a tale magnificenza non corrispose un’adeguata struttura portuale, anche perché Barcellona non sorse in corrispondenza di un porto naturale. Bisognerà attendere il XIX secolo perché le attività portuali, grazie ai commerci con le Americhe, subiscano un certo impulso e la struttura portuale stessa venga ingrandita con la costruzione di moli per l’attracco dei battelli e la realizzazione della ferrovia. Eppure la fisionomia del porto di Barcellona si è mantenuta pressoché inalterata fino agli anni Novanta, quando la città, eletta come sede dei Giochi Olimpici del 1992, subì una radicale trasformazione che, seppure in misura minore, era stata già avviata in occasione dell’Esposizione Universale del 1988 (Perich, Martinez, 2011).

Le aree interessate da più recenti progetti di riqualificazione sono diverse: strutture sportive al Montjuc, la Diagonal, nuovo asse della città centrale, l’area di Poble Nou, dove è stato realizzato il villaggio olimpico principale, ed aree dismesse recuperate, non lontano dal mare. Ma è stata soprattutto la forte identità marittima a plasmare da sempre il carattere di questa realtà urbana, proiettandola sulla scena internazionale come



*Fig. 1 - Barcellona. Il Porto Vecchio.
(Fonte: Da software GIS)*

luogo preferenziale per la realizzazione di altri grandi eventi, tanto da essere nominata nel 2008 Capitale del Mediterraneo dell'UPM (Unione per il Mediterraneo), organizzazione creata per istituire uno spazio comune di dialogo, di cooperazione e sviluppo nel contesto mediterraneo. La città ha visto così rafforzarsi la propria funzione di nodo di connessione con le altre città e regioni costiere del Mediterraneo marittimo, accogliendo anche nel suo porto milioni di turisti (Perech, Martinez, 2011).

Attualmente il porto di Barcellona, che occupa più del 50% del waterfront, è diviso in 3 parti in base ai diversi usi: il porto logistico, quello commerciale e il porto vecchio per le attività del tempo libero, più vicino alla città: una sorta di confine fra terra e mare, limite naturale tra la parte più privata del fronte costiero e le spiagge pubbliche che occupano il resto del waterfront (4,5 Km) (Figura 1). Tutte le attività e i luoghi dove esse si svolgono non sono controllati dalle autorità locali ma da un operatore privato (l'Autorità del Porto di Barcellona) che, proprio a partire dall'area del porto vecchio, ha dato il via al radicale processo di rigenerazione degli anni Novanta. Nei vent'anni successivi sono stati realizzati progetti che hanno puntato ad una generale trasformazione del waterfront da semplice scenario in un collegamento definitivo con il tessuto urbano ed i cittadini, per permettere loro di riappropriarsi dell'area del porto vecchio (Magrinyà, 2005). Si era finalmente compreso che non si poteva più guardare il waterfront da una certa distanza, ma era necessario ristabilire le relazioni tra quest'area ed il centro storico, in una logica di continuità. I progetti messi in atto, tuttavia secondo alcuni studiosi (Perich, Martinez, 2011) non sembra abbiano del tutto raggiunto il risultato sperato perché non avrebbero tenuto in debita considerazione la dimensione identitaria del porto vecchio quale spazio in grado di conferire unità organica e apertura alla città. Uno spazio che viene utilizzato da oltre 2 milioni di persone come *gateway*, che corre il rischio di diventare un *non*

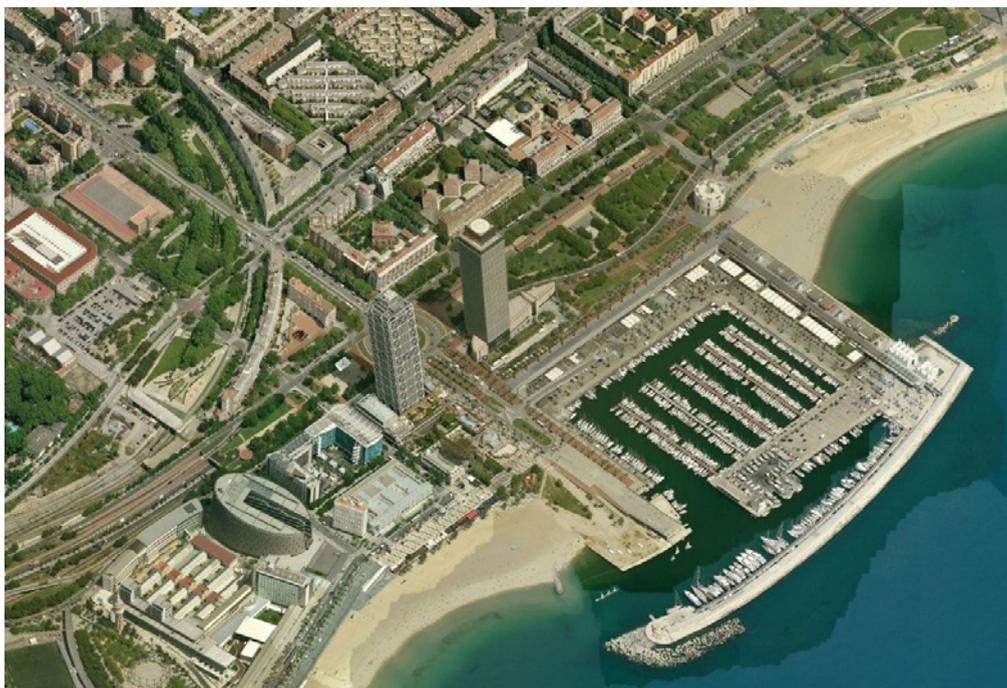


Fig. 2 - Barcellona. Le Torri del Villaggio Olimpico (Fonte: Da software GIS)

luogo, peraltro unico punto di vista dal quale i visitatori possono guardare i 5 quartieri con i 4 viali principali che risalgono dal mare sotto il faro di Montjuïc.

La costruzione del Villaggio Olimpico nel 1992 ha dato vita ad un vero e proprio nuovo quartiere con le realizzazione di un porticciolo, cinque grandi spiagge, diverse aree verdi, l'estensione della passeggiata sul mare della Barceloneta, più di 2000 appartamenti e 44 blocchi di abitazioni. Altri interventi importanti hanno riguardato l'area del Forum of Cultures, con l'estensione della via Diagonal fino al mare (2004), e il Diagonal Mar (area residenziale e parco). L'evento del Forum, insieme alle nuove zone residenziali sviluppate in altezza, ha portato alla riqualificazione di una vasta area dotata di un grande potenziale grazie alla sua posizione. L'espansione della città ha iniziato così a cambiarne la configurazione, innescando un processo di *gentrification* estremo, con il passaggio dalla classe sociale bassa ad una classe estremamente più agiata di residenti che possono permettersi di vivere in una delle nuove torri con affaccio sul mare, in uno spazio della città che ancora si sta trasformando, forse tra i più complessi e pieni di contrasti. Le due torri sulla Villa Olimpica, pensate come due oggetti isolati situati vicino al mare, diventano qui un modo di costruire la città e sembrano dimostrare che a Barcellona crescere intensamente in altezza è una prerogativa che appartiene alla periferia, in particolare al waterfront. Guardando il tessuto urbano di Barcellona, in corrispondenza del centro, essa appare, infatti, una città compatta, con un'altezza regolare degli edifici, ma, ai suoi confini, si osserva una forte verticalizzazione dello skyline. In particolare sul waterfront, dove la struttura urbana appare più confusa, il paesaggio è artificiale per la costruzione di architetture che non hanno tenuto conto dell'esigenza di una continuità con il resto del tessuto urbano. Anche le due torri del piano del Villaggio Olimpico si trovano sui lati del viale della Marina, ad una distanza l'una dall'altra pari alla larghezza della strada (Figura 2). In questo caso, il vuoto gioca un ruolo attivo nel progetto e nei volumi, in termini di dimensioni, proporzioni e posizione rispetto all'asse della Marina, riproducendo simbolicamente una porta verso il mare. La monumentalità di questo progetto è evidente, le due torri incorniciano lo spazio d'ingresso come due colonne e simboleggiano – sul waterfront – la nuova posizione che la città ha assunto rispetto al mare (Figura 3) (Perich, Martinez, 2011).

Dal punto di vista dell'indotto, tuttavia, non si può negare che la città ha visto notevolmente migliorati i propri servizi e l'accoglienza del porto storico collegato all'asse stradale centrale delle Ramblas. Il rinnovamento delle strutture ricettive, il potenziamento del marketing, l'adeguamento dell'offerta culturale e museale, con nuove offerte e biglietti integrati, hanno generato un considerevole sviluppo del turismo. In occasione dei Giochi del 1992 si sono registrati 1.875.000 arrivi, trend che non ha mai smesso di incrementarsi: 2.660.000 nel 1994, 3.060.000 nel 1996, 4.500.000 nel 2004, 7.500.000 nel 2012. Più di 1.500.000 di persone passano nei punti informativi, distribuiti tra l'aeroporto, le piazze centrali, le Ramblas e il waterfront. Nel monitoraggio sistematico delle valutazioni dei visitatori, realizzato per l'Ufficio del Turismo della municipalità, in una scala da 1 (minimo) a 10 (massimo), gli item che ottengono i punteggi più alti (attorno al 9 o all'8.7) sono quelli relativi all'offerta architettonica, seguiti immediata-



jFig. 3 - Barcellona. Le Torri del Villaggio Olimpico viste dal mare
(Fonte: Da software GIS)

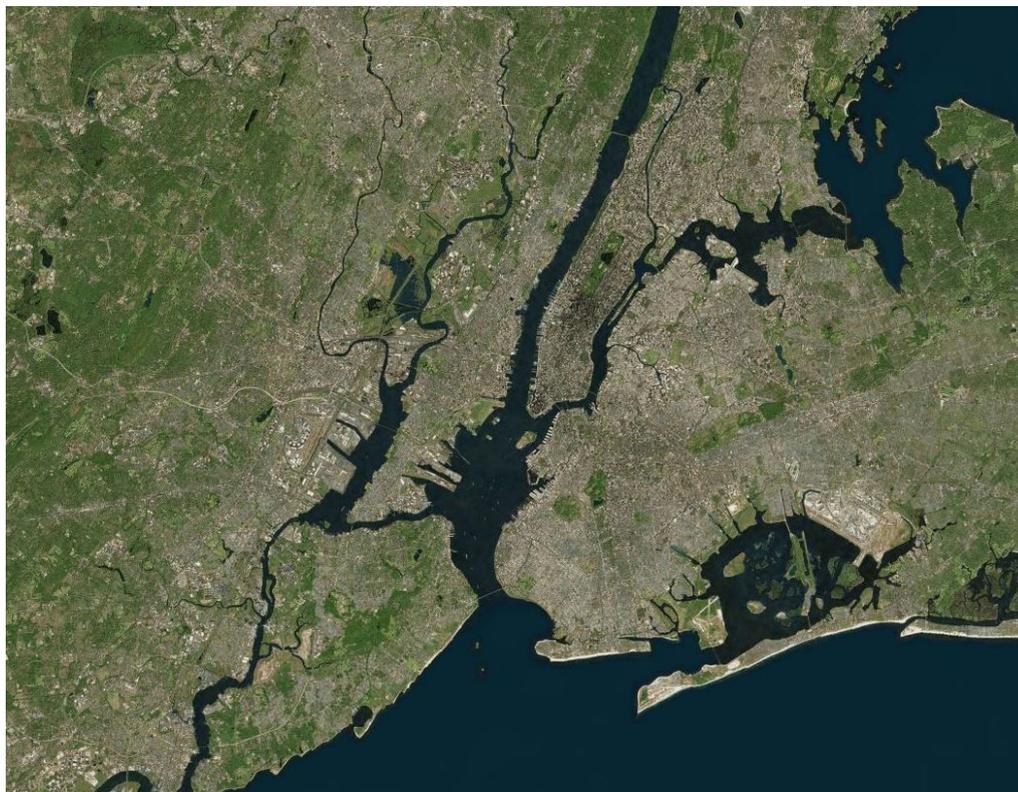
mente dalla cultura e dall'intrattenimento, che si fruisce soprattutto a partire dall'area del vecchio porto. Qui il monumento a Colombo attira circa 200.000 visitatori, il museo marittimo 500.000, l'acquario 1.500.000, il Museo della scienza Cosmo Caixa circa un milione.

Oggi Barcellona si colloca, quale meta culturale e turistica di eccellenza, al settimo posto per numero di pernottamenti tra le città europee, dopo Londra, Parigi, Dublino, Roma, Madrid, Berlino, alla pari con Praga.

New York

New York possiede una forte identità marittima che si è costruita e rafforzata nel tempo, grazie al ruolo svolto dalla città quale crocevia dei commerci tra l'oceano e le vie d'acqua interne, dove l'acqua ha funto da forte fattore di coesione per l'insediamento metropolitano sviluppatosi tra Long Island e New Jersey (Figura 4). Anche in questo caso, la visione *dal mare* aiuterà a cogliere lo stretto rapporto tra la vecchia struttura portuale e l'acqua e la dialettica tra questa ed il verticalismo di Manhattan che in essa si riflette (Figura 5). I primi grattacieli sorsero proprio qui, in corrispondenza dell'originario nucleo insediativo, come risposta di una lungimirante imprenditorialità finanziaria alla pressione demografica -soprattutto in seguito all'ondata immigratoria iniziata a fine Ottocento e mai arrestatasi-. La necessità di incrementare la connettività tra gli altri distretti (Bronx, Brooklyn, Queens, Staten Island) portò, in seguito, alla creazione di canali per mettere in collegamento le vie d'acqua naturali e fu da allora che la portualità newyorkese cominciò il suo grande sviluppo, che continuò grazie agli investimenti dei privati, all'indomani della crisi degli anni Settanta, soprattutto con la rifunzionizzazione di molte aree dismesse. Il porto newyorkese diventò allora un *gateway* internazionale, dove attraccavano navi cargo provenienti anche dall'Europa. Già con il completamento del primo bacino di carenaggio sull'Est River nel 1824 e con l'apertura, l'anno successivo, del canale Erie, con cui vennero messe in connessione le acque interne ed esterne, New York era diventato il più grande porto nordamericano di trasbordo e, a fine secolo, il più importante di tutta la costa orientale, grazie all'integrazione dei trasporti navali e ferroviari (Clemente, 2009, Clemente, 2010, Clemente, Esposito De

Fig. 4 - New York dal satellite
(Fonte: Da software GIS)



Vita, 2011). Il waterfront divenne allora particolarmente attrattivo, dal momento che non rappresentava, come nel caso di Barcellona, un confine tra due mondi, ma il raccordo tra area metropolitana e popolazione; un *luogo* il cui baricentro, un tempo come oggi, era rappresentato dall'acqua in quella che Saski Sassen (1991) definisce, insieme a Londra e Tokio, *global city*, un'area urbana dove domina la complessità delle relazioni funzionali, delle dinamiche economiche e culturali e dove lo skyline è diventato uno degli *iconemi* dell'occidente.

Connettere, integrare, contaminare antico e nuovo, adeguarsi alla modernità, mantenendo integra un'identità che è anche multi-etnica e multiculturale, sono i caratteri peculiari di un waterfront oggi segnato, ad Ellis Island e nella Statua della Libertà, dai simboli della sofferenza di milioni di persone che nei secoli scorsi, approdavano da ogni parte a New York e che oggi sono musei federali, veicoli della memoria e dell'identità collettiva (Figura 6).

La crisi degli anni Settanta ha rappresentato, dunque, l'occasione per la rigenerazione di questo waterfront, non solo attraverso la riconversione di molte aree dismesse, ma anche attraverso la connessione della costa con le aree interne della città, grazie all'apertura di numerosissimi canali artificiali. Il potenziamento della connettività tra i luoghi e delle reti di trasporto, oltre ad innescare un processo di suburbanizzazione, dovuto anche alla degradazione di molti quartieri centrali multi-etnici, ha conferito a New York il ruolo di raccordo tra le acque interne degli Stati Uniti e le rotte transoceaniche. Nel processo generale di rigenerazione urbana, molte aree un tempo sedi del malaffare, come Times Square, vengono trasformate utilizzando il preesistente, dando vita ad uno



Fig. 5 - New York. Il waterfront visto dal mare

(Fonte: Foto di S. Palmentieri)

dei quartieri turistici e per il tempo libero più famosi del mondo. Anche sul waterfront la riqualificazione, ancora in atto, tende ad intervenire sui caratteri urbani esistenti, proiettandoli verso il mare per esaltare la forte identità marittima dei cittadini. Siamo di fronte ad un'area lunga più di 100 km, articolata in oltre 11 porti dei quali il South Street Seaport, che nell'Ottocento era interessato da un intenso traffico di velieri, è stato il primo, nel 1983, ad essere recuperato e rivitalizzato con la creazione di un museo della navigazione, nell'antico mercato, e di ristoranti, di una passeggiata panoramica e di un centro commerciale. La riqualificazione del fronte costiero ha inoltre portato alla realizzazione della Manhattan Waterfront Greenway (MWG), un percorso di 32 miglia che circumnaviga l'isola di Manhattan, che offre la possibilità di godere di un ambiente salubre e che, aprendosi in vari punti, offre un accesso alternativo alle aree più congestionate della città. Sono state ripristinate anche molte aree dismesse nella zona industriale portuale del West Village e a Chelsea nello Houston River Park.



Fig. 6 - New York. Ellis Island vista dal mare

(Fonte: Foto di S. Palmentieri)

Tutti gli interventi realizzati a New York non hanno stravolto il tessuto urbano preesistente né quello identitario, anzi hanno favorito il rafforzamento dell'identità marittima di una città che ha rappresentato da sempre il "sogno americano" e che oggi si propone come esempio di sviluppo urbano partecipato e di buone pratiche (Clemente, Esposito De Vita, 2011).

4. Considerazioni conclusive

In linea con le sue premesse, questa analisi ha dimostrato che la visione "dal mare", permettendo di cogliere la forte interazione acqua-città, rappresenta una prospettiva innovativa ed efficace per gli interventi di rigenerazione costiera. Una corretta pianificazione deve, infatti, puntare sia alla tutela che alla riqualificazione della linea di costa, nell'ottica di uno sviluppo non più legato alle vecchie logiche della efficienza economica, ma a quelle dell'innovazione e della competitività, non trascurando le profonde trasformazioni indotte dalle nuove tecnologie, dall'accelerazione del mercato globale e della polarizzazione sociale. I waterfront vanno, infatti, considerati luoghi dell'identità e della memoria, attrattori di investimenti, dunque motori di sviluppo per l'intero territorio, nei quali contrastare il degrado ambientale, spesso legato alla dismissione delle strutture portuali e alla scarsa connessione con la centralità urbana e con i contesti regionali. Le azioni prodotte per la rigenerazione dei waterfront non possono, dunque, prescindere da un approccio olistico, che metta a sistema le diverse componenti -ambientale, economica, culturale, funzionale e della mobilità- per conseguire in modo sinergico, gli obiettivi della sostenibilità come la crescita delle comunità locali, della accessibilità, delle connessioni territoriali e la valorizzazione del *milieu*. Un waterfront "produttivo" è dunque quello che non costituisce una linea di netta demarcazione tra la costa e le aree urbane più interne, ma esso stesso è "città", in grado di rappresentare l'asse della nuova riconfigurazione dello spazio urbano, che, intercettando i flussi e le risorse, rafforza la memoria e l'identità locale.

I casi di Barcellona e di New York rappresentano due realtà emblematiche di contesti molto diversi. La prima, tipica città europea con un centro storico dall'impianto compatto e uno skyline regolare, dopo gli interventi sul waterfront, specie in seguito alla realizzazione del Villaggio Olimpico, ha visto la linea di costa trasformarsi in un confine molto netto tra due mondi, quello storico e identitario del centro e quello attrattivo e turistico sul mare, dando vita ad un paesaggio urbano piuttosto complesso e di difficile leggibilità.

A New York invece, città tipicamente oceanica, l'assenza di un vero e proprio centro storico e la necessità di incrementare la connettività tra i vari distretti, innescò, già dalla fine Ottocento, lo sviluppo di una portualità che continuò grazie agli investimenti dei privati, anche negli anni Settanta, con la rifunzionalizzazione di molte aree dismesse. Il porto newyorkese diventò allora un *gateway* internazionale, e gli interventi non hanno mai stravolto il tessuto urbano né identitario perché la prospettiva adottata, sin dall'ini-

zio, è stata quella di più ampia scala che considera la linea di costa non solo un confine, ma soprattutto una parte integrante della realtà urbana, della sua organizzazione spaziale e funzionale.

Le migliori pratiche per la rigenerazione del waterfront urbano si sono rivelate, dunque, quelle che si inquadrano in progetti univoci, non frammentati, ma fondati sulla partecipazione sociale e la coesione, sul *milieu*, la sostenibilità ambientale e l'efficienza economica.

REFERENCES

- Ashworth, G. J., Voogd H., *Selling the City*, Wiley&Sons, Chichester, 1995.
- Bobbio L., Guala C. (2002), *Olimpiadi e grandi eventi*, Carocci, Roma.
- Broeze F. (2002), "The globalization of the oceans: containerization from the 1950s to the present", *International Maritime Economic History Association*, vol.15, 2, Memorial University of Newfoundland, St. John's, Newfoundland (CDN), pp.439-441.
- Chalkley B., Essex S. (1999), "Urban Development through hosting international events: a history of Olympic Games", *Planning Perspectives*, n. 14.
- Charlier R.H., Chaineux M.C.P., Morcos S. (2005), "Panorama of the history of coastal protection", *Journal of Coastal Research*, West Palm Beach, Florida (USA), pp. 79-111.
- Clemente M. (2009), "De-globalization and creativity: a contribution towards sustainable and intercultural architectures and cities", *International Journal of Sustainable Development*, vol. 12, nos.2/3/4, Inderscience Publishers, pp.116-123.
- Clemente M. (2010), "Post-global cities and architectures: intercultural languages for multicultural communities", *Proceedings of The 5th edition of the EURAU - European Symposium on Research in Architecture and Urban design*, Centro Congressi Università Federico II, 23-26 giugno 2010, Napoli (I), cd rom edition.
- Clemente M., Esposito De Vita G. (2011), "New York city: da terminal transoceanico a città metropolitana d'acqua", in *Città dal mare. L'arte di navigare e l'arte di costruire città*, Collana *Città e architettura*, 02, CNR, Editoriale Scientifica, Napoli, pp.215-230.
- Dichiarazione di Toledo, (2010) *Sulla rigenerazione urbana integrata e il suo potenziale strategico per uno sviluppo urbano più intelligente, sostenibile e inclusivo nelle città europee*.
- Dombos R., Heseler H. (2000), *Seaports in the Context of Globalization and Privatization*, Universitat Bremen, Bremen.
- Ferrari S. (2002), *Event marketing*, Cedam, Padova.
- Guala C. (2007), *Mega Eventi*, Carocci, Roma.
- Maciocco G., Serreli S. (2009), *Enhancing the city new perspectives for tourism and leisure*, Springer, London, United Kingdom.
- Magrinyà F, Gaspar M. (2005), "Tinglados de Barcelona: la incorporación de espacios del Puerto a la ciudad (1981-2002)", *Scripta Nova*, vol. IX, n°193, Universidad de Barcelona, Barcelona (E).
- Martina A. (2006), *Comunicare la città*, Bruno Mondadori, Milano.
- Martinotti G. (1993), *Metropoli*, Il Mulino, Bologna.
- Perich Capdeferro A, Martínez-Perez A. (2011), "Barcellona "in e tra" terra e acqua per un'analisi del waterfront", in *Città del mare. L'arte di navigare e l'arte di costruire le città*, Collana *Città e architettura*, 02, CNR, Editoriale Scientifica, Napoli pp 139-154.
- Pichierri A., (1989.), *Strategie contro il declino in aree di antica industrializzazione*, Rosenberg&Sellier, Torino.
- Sassen S. (1991), *The global city :New York, London, Tokyo*, Princeton University Press, New York.
- Smith M.K. (2006), "Towards a cultural planning approach to regeneration", in Smith M.K.(ed), *Tourism, culture and regeneration*, CABI, Wallingford, United Kingdom, pp 1-11.
- Sola-Morales I. (1996), "Terrain Vague", *Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme*, n. 212, Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, (COAC), Barcelona (E).
- Unesco (2011), *Recomendation on the Historic Urban Landscape*, HUL, Parigi.
- Vallega A. (1992), *The changing waterfront in coastal area management*, Franco Angeli, Milano (I).

Web sites

[HTTP://WWW.ECONOMIA.UNICAL.IT/TEST/STURISTICHE/COLLEGAMENTI/56.PDF](http://www.economia.unical.it/test/sturistiche/collegamenti/56.pdf)
<http://www.economia.unical.it/test/sturistiche/collegamenti/56.pdf>

Stefania Palmentieri

Dipartimento di Scienze Politiche. Università di Napoli Federico II
palmenti@unina.it

Stefania Palmentieri is a researcher in Geography. She conducts her teaching and research activity at Federico II University in Naples. She studies the territorial and environmental dynamics, in particular the urban and landscape planning, the protection and promotion of the environmental and cultural heritage, the problems related with the seismic and volcanic risk. She also studies the impacts of touristic activity in cities and parks to define the parameters of a sustainable development.