

La Cooperazione al cuore
del Mediterraneo



La Coopération au cœur
de la Méditerranée

MARITTIMO - IT FR - MARITIME

TOSCANA - LIGURIA - SARDEGNA - CORSE

Arcipelago Mediterraneo

Strategie di riqualificazione e sviluppo nelle città-porto delle isole

a cura di
Giuseppe De Luca e Valeria Lingua

ALINEA
EDITRICE



Programma cofinanziato con il Fondo Europeo
per lo Sviluppo Regionale



Programme cofinancé par le Fonds Européen
de Développement Régional

© copyright Alinea editrice s.r.l. - Firenze 2012
50144 Firenze, via Pierluigi da Palestrina, 17/19 rosso
Tel. +39 055/333428 - Fax +39 055/331013

*Tutti i diritti sono riservati:
nessuna parte può essere riprodotta in alcun modo
(compresi fotocopie e microfilms)
senza il permesso scritto della Casa Editrice*

e-mail: ordini@alinea.it
<http://www.alinea.it>

ISBN 978-88-6055-705-6

Direzione della collana
Giuseppe De Luca

Comitato scientifico
Francesco Lo Piccolo
Francesco Domenico Moccia
Manuela Ricci
Umberto Janin Rivolin

Layout
Adriana Toti

Finito di stampare nel maggio 2012

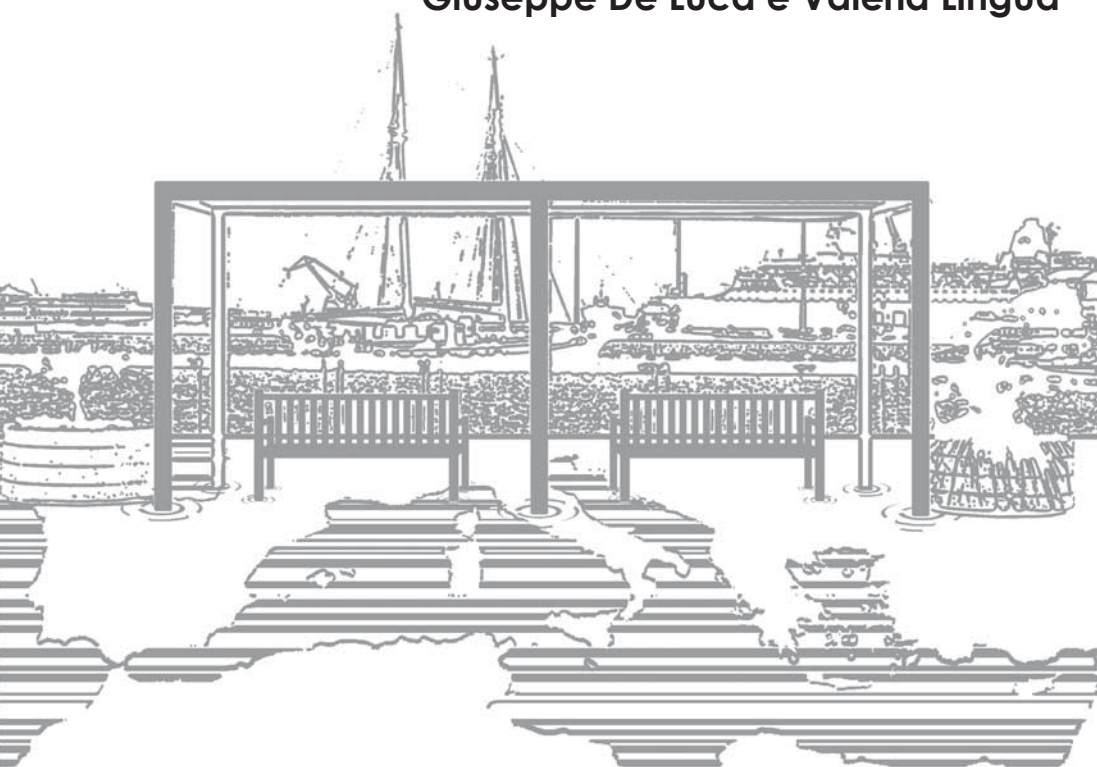
Stampa: Litografia I.P. - Firenze
www.litografiaip.it

In copertina:
Il porto di Cagliari (foto ed elaborazione di Luca Di Figlia)

ARCIPELAGO MEDITERRANEO

Strategie di riqualificazione e sviluppo nelle città-porto delle isole

a cura di
Giuseppe De Luca e Valeria Lingua



A ALINEA
EDITRICE



Arcipelago Mediterraneo

Il Progetto **Arcipelago Mediterraneo** (ArciMed) è finanziato nell'ambito del P.O. Italia-Francia "Marittimo" (1° Bando Progetti Semplici) ed il Partenariato è costituito da:

- il Comune di Cagliari (Project Leader)
- la Ville d'Ajaccio
- il Comune di Portoferraio
- l'Istituto Centrale per la Demoetnoantropologia con il Museo Nazionale di Arti e Tradizioni Popolari
- la Collectivité Territoriale de Corse con il Musée de la Corse

L'obiettivo principale del Progetto consiste nella realizzazione di un prototipo di "Porta di accesso multimediale alle Isole", in grado di offrire a turisti e visitatori una visione panoramica delle risorse turistico-culturali delle isole.

A questo obiettivo se ne associano altri correlati, quali la definizione di un marca turistico-territoriale delle isole mediterranee e la definizione di politiche d'intervento per la riqualificazione delle aree portuali storiche.

L'ambizione del Progetto è quella di estendere il network di ArciMed ad altre isole del bacino mediterraneo, attraverso la condivisione delle strategie per la loro valorizzazione ed il loro sviluppo economico.



ISTITUTO CENTRALE
PER LA DEMOETNO
ANTROPOLOGIA
MUSEO NAZIONALE DELLE ARTI
E TRADIZIONI POPOLARI



Introduzione	9
<i>Giuseppe De Luca, Valeria Lingua</i>	

Parte Prima.
ARCIPELAGO MEDITERRANEO: UN RITRATTO

1. Island-ness	
<i>Stefania Staniscia</i>	19
2. Dal waterfront alla città liquida. Patologie relazionali e nuovi orizzonti del progetto	27
<i>Maurizio Carta</i>	
3. Riorganizzazione dei sistemi portuali e riqualificazione dei waterfront	41
<i>Rosario Pavia</i>	
4. Per un approdo strategico. La riqualificazione dei waterfront nelle piccole isole	45
<i>Michelangelo Savino</i>	
5. Strategie di sviluppo socio-economico per le isole del Mediterraneo	59
<i>Maurizio Vernassa</i>	
6. Limiti e difficoltà della evoluzione in rete dei porti delle isole nel Mediterraneo occidentale	71
<i>Manlio Marchetta</i>	

Parte Seconda.

STRATEGIE DI RIGENERAZIONE E SVILUPPO NELLE CITTÀ-PORTO DELL'ARCIPELAGO MEDITERRANEO

- | | |
|---|------------|
| 7. L'esperienza di Portoferraio e delle città insulari in rete | 101 |
| <i>Mauro Parigi</i> | |
| 8. Competenze statali, regionali e comunali nella gestione del demanio marittimo e strumenti di pianificazione della portualità turistica in Toscana | 113 |
| <i>Enrico Amante, Edward Chain</i> | |
| 9. Riqualificazione e sviluppo nella città-porto di Ajaccio: verso il riequilibrio territoriale? | 119 |
| <i>Valeria Lingua</i> | |
| 10. City of Rhodes: urban renewal while exploring the city-port heritage | 133 |
| <i>Moraitou Paraskevi</i> | |
| 11. The venetian arsenals in the old harbour of Heraklion: perspectives of urban policy through architectural competitions | 147 |
| <i>George Fournarakis, Kallia Nikolidaki</i> | |
| 12. Il ruolo di Cagliari nel Mediterraneo, tra piccole ricuciture e ambiziosi progetti | 155 |
| <i>Valeria Lingua</i> | |
| 13. Riqualificare e rigenerare le città porto insulari | 193 |
| <i>Luca Di Figlia</i> | |

Conclusioni

- | | |
|--|------------|
| 14. Le isole tra competitività globale e strategie di sviluppo locale | 205 |
| <i>Giuseppe De Luca, Valeria Lingua</i> | |

Parte Terza.

ARCIPELAGO MEDITERRANEO: IL PROGETTO

15. Una rete per valorizzare le città-porto delle isole	245
<i>Nicolò Savarese</i>	
16. I casi studio per il progetto “Arcipelago Mediterraneo”	253
<i>Luca Di Figlia</i>	
17. Linee Guida	279
<i>Giuseppe De Luca, Valeria Lingua</i>	
Gli autori	285

Gateway Cities

I *waterfront* delle città europee si offrono alla nostra azione progettuale come rinnovate porte di scambio tra flussi di economie. Oltre che da fasci infrastrutturali sono sempre più attraversati da economie della conoscenza, da potenti forze di rigenerazione e sviluppo e molteplici economie di scambio li alimentano e ne connotano le fisionomie. Superata la funzione di semplici interfacce tra mare e terra, assumono quella di “portali” di connessione globale dei flussi materiali e immateriali. Da aree produttive, commerciali e funzionali si propongono come trasformatrici di economie tra le reti lunghe globali e le armature dei contesti locali.

Le nuove funzioni produttive e della mobilità navale, gli interventi di riqualificazione ambientale, le pressioni di valorizzazione immobiliare, le dinamiche culturali e le domande di conservazione del patrimonio architettonico che oggi investono le aree costiere delle città rappresentano per gli amministratori, i pianificatori, i progettisti e gli imprenditori importanti occasioni per una “sperimentazione riflessiva” sulla rigenerazione dei *waterfront* urbani che ambisca a innovare contemporaneamente il loro significato nell’identità urbana e le azioni di riqualificazione delle aree portuali.

La tensione progettuale sulle aree costiere delle città, tuttavia, non si orienta solo sul recupero di aree dismesse o sull’espansione delle opportunità immobiliari (Censis-Scenari immobiliari, 2006), ma apre una fase in cui il tema della rigenerazione delle “città d’acqua” si confronta con l’evoluzione della città consolidata, offrendo nuove opportunità di trasformazione dei centri storici e agendo in maniera attiva e creativa nello scenario della produzione della qualità delle città (Monti, Ronzoni, 2007). La rilevanza assunta negli ultimi anni dalle trasformazioni urbane nelle aree storiche dei *waterfront* delle città ha, infatti, aperto nuove prospettive - e conseguenti sfide - per la ricerca sulle condizioni di rischio, sulle pressioni antropiche e sulle opportunità progettuali offerte dall’armatura storica e identitaria che si riflette sull’acqua. Oggi, dopo l’esplosione della bolla speculativa immobiliare che ha visto i *waterfront* solo come nuove aree da densificare, una nuova visione più creativa e orientata alla qualità è quella che ci deve guidare. I *waterfront* sono “beni collettivi” e come tali devono essere interpretati e progettati.

In Europa - e particolarmente nel Mediterraneo - le dinamiche di trasformazione e le necessità di conservazione del patrimonio materiale (produttivo e infrastrutturale) e immateriale (culturale e relazionale) dei *waterfront* urbani richiedono che le indagini e le sperimentazioni progettuali si confrontino con gli indirizzi e le opzioni operative che emergono dall'analisi delle sensibilità, dei rischi e dei valori paesaggistici e ambientali. Una visione dei *waterfront* non puramente trasformativa, ma creativa, integrata e sostenibile rispetto al complessivo metabolismo urbano ci chiede di mutare gli strumenti analitici e progettuali rivolti al delicato sistema urbano in cui la città di pietra e la città d'acqua si intersecano, producendo sinapsi feconde ma anche delicate criticità. Agire su quella vasta area urbana ad interfaccia liquida significa indirizzare il suo riverbero all'intero contesto territoriale, non solo riqualificando i tessuti urbani, ma anche producendo opportunità di sviluppo e connettendo il *waterfront* al sistema produttivo territoriale (Badami, Ronsivalle, 2008).

Dal punto di vista delle dinamiche di trasformazione delle città, i *waterfront* urbani sono oggi una delle declinazioni più feconde delle città che stanno investendo sulla valorizzazione della cultura locale, del talento identitario e delle eccellenze: sono per loro natura luoghi densi ed ibridi in cui risorse, opportunità, aspirazioni e ambizioni delle città si fanno visione, nuove relazioni e progetto. Non più solo aree della concentrazione dei capitali immobiliari, ma nodi di armature di flussi di merci e persone, luoghi di scambio di culture, porte delle nuove "capitali della cultura", sempre più in competizione per attrarre persone, eventi, funzioni ed investimenti e per produrre qualità, sostenibilità ambientale e coesione sociale.

Nelle occasioni in cui la relazione tra i tessuti urbani e i fronti d'acqua si fa creatrice di nuove identità, la città assume un ruolo attivo e diviene capace di generare nuova forma urbana, di produrre nuovo paesaggio e di alimentare, attraverso il flusso perenne della cultura urbana, le grandi reti relazionali, rendendole più vitali, comunicative e competitive.

Le città-porto fungono sempre più da città-porta, *gateway cities* globali in grado di insediare nuove funzioni che superino la pura retorica delle aree marginali e degradate, che spesso caratterizza le aree portuali, per ambire a mettere in valore il capitale territoriale che possiedono, per renderlo un prezioso moltiplicatore di qualità. Analizzare ed interpretare i *waterfront* come contesti complessi richiede, quindi, di affrontarli come "geo-comunità", cioè come luoghi di solidificazione delle identità di una comunità sociale, culturale ed economica, come catalizzatori di esperienze culturali e come attivatori di valori urbani. Essi sono dei generatori di qualità urbana, affrontati attraverso un approccio strategico multidisciplinare e di area vasta per metterne a valore le vocazioni culturali, turistiche e produttive, e potenti commutatori territoriali intesi come trasformatrici capaci di intercettare le energie materiali (le persone ed i beni) e immateriali (le idee ed i servizi) che viaggiano lungo le grandi reti acquatiche mon-

diali, di trasferirle al contesto urbano e di tradurle in risorse locali, contribuendo ad alimentare la qualità urbana.

Affrontare il tema della riqualificazione urbana delle aree costiere diviene tema nevralgico della rigenerazione complessiva della città contemporanea, riconoscendone il ruolo di elemento strutturale. In contesti connotati da importanti caratteri storici, infatti, i *waterfront* assumono anche il ruolo di capisaldi dell'identità urbana, *landmarks* in continua trasformazione ma anche permanenze riconoscibili nell'evoluzione storica degli insediamenti.

Catalizzatori estremamente dinamici di attività, eventi ed economie, i *waterfront* urbani interpretano la "fisionomia liquida" della città, e devono essere in grado di intercettare, interpretare e trasformare l'intera città e non limitarsi al solo perimetro costiero. Il *waterfront* non è solo il tessuto urbano umidificato dal mare o da un fiume, ma è un nuovo atteggiamento della città che entra in contatto con la liquidità, potente categoria della contemporaneità. La *città liquida* ci fornisce quindi un'importante chiave interpretativa per comprendere molti aspetti delle relazioni della città contemporanea con le aree costiere e peri-costiere, del suo rapporto con il dinamismo dei *waterfront* e con il ritmo incalzante delle loro trasfigurazioni.

Le patologie della città-porto e le loro soluzioni

Nonostante la retorica ci mostri da anni le "città-porto" come motori dell'innovazione urbana, propulsori di sviluppo ed alimentatori di un mercato non solo immobiliare ma anche culturale e turistico, le relazioni tra città e porto soffrono di 4 patologie frequenti e con diversi gradi sintomatici:

- la prima patologia è l'**autismo**, cioè la chiusura dell'area portuale e peri-portuale entro una dimensione introversa che tende a risolvere al suo interno le criticità e che è impegnata a rigenerare il cluster urbano entro cui agisce, potenziandolo e riqualificandolo ma senza volontà e capacità di produrre un riverbero effettivo sull'intero tessuto urbano e sulla qualità complessiva della città;
- la seconda patologia è la **schizofrenia**, consistente nella modifica costante di indirizzi e politiche prodotta dalla volontà dei decisori - sia comunali che portuali - di inseguire opportunità esogene: flussi del sistema crocieristico, fonti di finanziamento europeo, intercettazione di eventi o servizi di rango globale. Il risultato è spesso una miscellanea di usi e di qualità che, anche quando identificata con edifici iconici o eventi prestigiosi, non produce la necessaria massa critica e l'indispensabile visione di lungo periodo che consente il radicamento delle trasformazioni;
- la terza patologia è la **sterilità**, che si traduce sul basso valore aggiunto o moltiplicatore degli investimenti che i progetti di rigenerazione dei *waterfront* producono, non allungando o attivando

- le filiere produttive, non innescando un sistema di agevolazioni fiscali, non modificando i processi di governance complessiva attraverso la costituzione di società miste o agenzie di sviluppo;
- infine, l'ultima patologia è la **tossicodipendenza** da risorse pubbliche, alimentata dalla convinzione di poter vivere sempre un modello sviluppo "dopato" dall'esistenza di un bilancio pubblico costruito a debito. Le politiche di rigenerazione dei *waterfront* sono state spesso il frutto di una urbanistica *subprime* che ha alimentato il consumo di spazi e risorse piuttosto che perseguire un'efficace sostenibilità basata sul riciclo, sull'efficienza energetica, sulla permeabilità e integrazione degli usi e sulla densificazione.

Appare con grande evidenza che siamo di fronte a "patologie relazionali" frutto di una interazione città-porto troppo spesso utilizzata come propaganda e marketing piuttosto che come vettore di innovazione urbana. E se relazionali sono le patologie, sui fattori relazionali dobbiamo agire per trovare soluzioni, convinti anche del tragico mutamento del contesto socio-economico che circonda città e porti.

La nuova città-porto dovrà avere una interazione più ampia, possedere una visione più chiara, alimentare cinghie di trasmissione più efficaci, e generare una maggiore propulsione intrinseca. Dovrà, quindi, essere una città capace di generare nuova forma urbana e nuovo paesaggio, di alimentare le grandi reti relazionali attraverso il flusso perenne della cultura e della creatività, dovrà rendere i *network* più vitali, comunicativi e competitivi. Affrontare il tema della rigenerazione dei *waterfront* significa quindi innanzitutto trattarlo come elemento strutturale dalla città. Inevitabile corollario della inestricabile interazione città-porto è che gli strumenti di intervento sui *waterfront* urbani devono essere in grado di interpretare e progettare l'intera città. Affrontare il *waterfront* urbano come "scintilla di rigenerazione della città" richiede uno sforzo definitorio che perimetri il senso, non tanto di un luogo - l'ambito urbano costiero - quanto piuttosto di una "fisionomia liquida" dell'intera città.

Progettare la *città liquida* ci impone, quindi, un nuovo atteggiamento strategico, diagnostico, regolativo e progettuale della città che entra in contatto con la fluidità dei luoghi e delle relazioni, e che necessita di essere orientato da un nuovo paradigma di conoscenza-azione. Attingendo al *Manifesto per le città creative* (Carta, 2007) proponiamo alcuni indirizzi per la rigenerazione delle "città liquide" articolati attorno a sette principi che declinano l'azione progettuale per la risoluzione delle patologie relazionali sopra stigmatizzate:

- il **principio di identità** chiede che al riconoscimento dell'identità delle aree costiere (culturale, funzionale, economica e sociale) siano accoppiate adeguate "capacità" e "competenze" di azione e richiede di stimolare la responsabilizzazione di una popolazione residente e di un sistema di users che abbiano la volontà di interagire;
- il **principio di attivazione economica** chiede che le politiche di riqualificazione dei *waterfront* urbani stimolino l'attivazione di una

- base economica adeguata a permettere l'attuazione delle azioni, sia attraverso la regolazione della rendita, sia attraverso la gestione delle concessioni che attraverso agevolazioni amministrative o fiscali (ad esempio promuovendo *business improvement districts*, zone franche urbane o forme di indicizzazione delle imposte);
- il **principio di potenzialità** identifica i *waterfront* urbani come luoghi in cui esiste un dislivello tra i bisogni percepiti rispetto alle attuali funzioni, riconoscendovi un elevato potenziale di trasformazione inespressa che deve essere trasformato in energia progettuale. Tutta l'energia "potenziale" dei *waterfront*, trasformata in energia "cinetica" da adeguate strategie dovrà alimentare il progetto di trasformazione compatibile in un'ottica di auto-sostenibilità e di attivazione di un reale partenariato pubblico-privato;
 - il **principio di dinamicità** ci ricorda che i *waterfront* sono *milieux innovateurs* per eccellenza, luoghi in cui esistono capacità, opportunità e risorse per produrre cambiamenti futuri nel campo produttivo, culturale, scientifico e tecnologico; sono potenti "trasformatori" delle reti globali in reti locali, *hub* attraversati dai flussi (beni, persone e servizi) che percorrono il pianeta;
 - il **principio di interazione** identifica il *waterfront* come un ambiente di coesione, storicamente disponibile ad accogliere la diversità e la varietà, da sempre luogo di incontro di diverse culture e luogo di scambi che alimenta l'esistenza di buone possibilità per la comunicazione informale e spontanea in grado di accelerare i processi di rigenerazione urbana in un'ottica multiculturale;
 - il **principio di multisettorialità** chiede che le analisi, le diagnosi e i progetti si fondino su un'azione multidisciplinare e in cui convergono diverse ottiche e cooperano diversi soggetti, producendo un ambiente dinamicamente sinergico che sia in grado di connettere lo sviluppo dell'economia, della tecnica, della cultura e della qualità ambientale;
 - il **principio di perturbazione**, infine, ci mostra come la presenza nelle aree costiere del dinamismo culturale, sociale ed economico prima accennato debba essere in grado di produrre una perturbazione nel contesto, una spinta propulsiva all'innovazione che abbia un riverbero potente sui tessuti urbani della "città liquida" e l'attivazione della tensione positiva della popolazione coinvolta verso una mobilitazione sociale per vincere la sfida contro la marginalità a cui spesso le aree portuali e periportuali sono sottoposte.

I principi sopra descritti fungono da antidoti alle disfunzioni relazionali di cui soffrono i *waterfront*, poiché agiscono sulla integrazione strutturale delle funzioni portuale ed urbane, sulla corresponsabilità dei soggetti che gravitano sulle aree costiere, sulla partecipazione finanziaria degli stakeholders e sulla integrazione di visioni e punti di vista al fine di attivare filiere, quando non veri e propri "distretti portuali" per lo sviluppo delle città.

Nuove prospettive per i *Waterfront* 3.0

Nell'attuale situazione di crisi, con il PIL mondiale in caduta libera, con la dissoluzione della bolla immobiliare e la contrazione dei consumi, con un esteso *credit crunch* che affama le imprese, non possiamo pensare che i poderosi flussi di capitali finanziari, sociali e relazionali che hanno alimentato la rigenerazione dei *waterfront* nell'ultimo quindicennio siano ancora disponibili ad essere intercettati in maniera indiscriminata. Le città del futuro prossimo che resisteranno al crollo della "bulimia finanziaria" non saranno più solo quelle capaci di realizzare progetti urbani alimentati dal mercato immobiliare, ma saranno quelle città detentrici di poderose risorse culturali ed identitarie e capaci di metterle a base della creazione di nuova cultura e di nuovo valore urbano. La rigenerazione delle città non sarà più facile occasione per investimenti a lungo termine o per impegnare le plusvalenze finanziarie delle multinazionali o dei fondi sovrani, ma la nuova città creativa dovrà offrire preziose occasioni di reale sviluppo - non solo quantitativo, ma sempre più qualitativo - capace di produrre effetti sia nel dominio dei beni collettivi che nel dominio dei capitali privati.

La pianificazione e progettazione urbana del prossimo futuro chiama i decisori ad una svolta di paradigma culturale e ad un impulso all'azione e chiede un vigoroso impegno progettuale, poiché solo sulle città che sapranno affrontare creativamente il *global change* finanziario si misurerà lo sviluppo delle nazioni e il benessere delle comunità (Carta, 2009b). Il recente rapporto *City 600* del McKinsey Global Institute sulle città che più contribuiscono alla crescita del Pil globale, mostra l'emergere di un fenomeno interessante: le 23 megalopoli produrranno solo il 10% della crescita globale, mentre il 50% della propulsione sarà prodotto dalle 577 città medie che si alimentano della loro cultura e creatività e non della pura attrazione di popolazione. Secondo il *Better Life Index* elaborato dall'Ocse, nei prossimi 20 anni i settori dominanti dell'economia non saranno le automobili, le navi o l'acciaio, ma l'industria del benessere, di cui la cultura è fattore determinante. Un impegno indifferibile per governanti e gestori, pianificatori e progettisti, promotori e comunicatori, imprenditori ed investitori sarà quello di creare città che siano luoghi desiderabili dove vivere, lavorare, formarsi e conoscere, luoghi produttivi ed attrattivi per gli investimenti. Non più città *debit driven* - basate sulla spesa pubblica - ma sempre più *creative and smart oriented*.

L'impegno progettuale verso una città più "creativa ed intelligente" ci sfida a ripensare i rapporti tra città e porto, tra qualità urbana e rigenerazione dei *waterfront* in trasformazione. Dopo la prima generazione caratterizzata da progetti di attrattività turistico-ricreativa (il modello Baltimora) e superata anche la seconda generazione di intervento sui *waterfront* caratterizzata da una forte integrazione con la competitività urbana (il modello Barcellona), oggi abbiamo bisogno di lavorare alla nascita della terza generazione. I *Waterfront* 3.0 dovranno superare il mero recupero della qualità fisica, perseguendo l'ambizione di diventare "aree di vitalità urbana" e potenti propulsori di qualità.

Non più solo aree di rigenerazione, non solo più interfacce di qualità, ma sempre più cluster creativi (Carta 2009a), in cui le iniziative economiche, sociali ed infrastrutturali, a partire dalle attività preesistenti, siano in grado di realizzare progetti innovatori, implementati all'interno di adeguate strategie di sviluppo locale fondate sulla *soft and experience economy* prodotta dalle qualità territoriali e dalle eccellenze locali. Proprio nel momento della crisi finanziaria e della recessione economica gli investimenti in creatività dovranno essere più efficaci, perdendo alcune connotazioni troppo immateriali o puramente speculative ed acquistando la solidità degli effetti sul sistema socio-economico locale.

In quest'ottica ha agito un progetto di ricerca promosso dal Centro Regionale per la Progettazione e il Restauro della Regione Siciliana¹ applicato ai *waterfront* storici di Palermo, Catania, Messina, Siracusa e Trapani, e finalizzato ad innovare gli strumenti diagnostici ed i conseguenti indirizzi operativi per la loro rigenerazione in chiave creativa. La ricerca ha applicato i "sette principi" sopra descritti all'interazione città-porto come generatrice di *milieu creativo*, li ha declinati in funzione della specificità dei contesti e li ha utilizzati come chiavi interpretative delle ricadute, come "filtri semantici" per riconoscere il dinamismo o le situazioni di stasi o declino delle città studiate (Carta, 2009a). Ognuno dei principi ha generato uno scenario di decisioni, un set di politiche e un piano di azioni in grado di "attivare" il *waterfront* urbano nella sua triplice identità di matrice identitaria delle città di mare, di portale degli scambi dei flussi di merci e persone e di motore della qualità del progetto contemporaneo.

Gli esiti delle ricerche e delle sperimentazioni progettuali sopra descritte hanno rafforzato la consapevolezza che i *Waterfront 3.0* non sono semplicemente ambiti urbani complessi, ma piuttosto nuove componenti genetiche delle città: sono "geo-comunità liquide" che chiedono contemporaneamente un'azione strategica di area vasta per mettere a valore le vocazioni culturali, turistiche e produttive ed un'azione progettuale locale che ne riattivi i capitali latenti. Le città portuali europee sono anche il portale di una potente rete di connessioni globali, e le città portuali mediterranee sono nelle condizioni geo-politiche per essere i nodi di una potente piattaforma strategica in grado di alimentare nuove funzioni che inneschino i valori del capitale territoriale che possiedono. In tale ottica di rinnovamento del punto di vista, i *waterfront* ci impongono di lavorare sui concetti di "eccedenza" e "sovrapproduzione", per affrontare i nuovi cicli di vita delle aree urbane costiere e peri-costiere in mutamento tipiche della città in contrazione (*shrinking city*). La città liquida è infatti composta da tessuti insediativi in dismissione, da lacerti di paesaggio e da reti

¹ La ricerca è stata condotta nel 2007 dal Dipartimento Città e Territorio dell'Università di Palermo attraverso *PlanDifferent*, un gruppo di ricerca applicata nato come spin-off dell'Università a partire dalle competenze di ricerca sulle risorse territoriali prodotte all'interno del Dipartimento. Il gruppo di ricerca è stato coordinato da Maurizio Carta ed è composto da Alessandra Badami, Daniele Gagliano, Anna Maria Moscato e Daniele Ronsivalle.

infrastrutturali in trasformazione che necessitano azioni di modifica, o di rimozione, o di reinvenzione. Essa produce numerosi “lacerati” di città, “trucioli” funzionali e “rottami” di sviluppo che attraverso un processo/progetto di riciclo possono tornare ad essere infrastrutture urbane di nuovi cicli di vita capaci di generare nuovi paesaggi urbani e peri-urbani fondati sull’abbandono, la dismissione, il declassamento o la modificazione d’uso di tessuti insediativi in un’ottica di nuova qualificazione urbana. Consapevoli che la pratica del riciclo è uno dei «*massimi generatori di innovazione creativa*» (Ciorra, 2011), le procedure progettuali sui *waterfront* di terza generazione potranno utilizzare con efficacia l’*up-cycling* (rottamazione), un metodo di riciclo in cui, invece di ridurre al minimo comun denominatore gli oggetti di scarto (tipicamente separandone e frazionandone i componenti per ottenerne materiali riusabili), gli oggetti vengono rigenerati, senza distruggerli ma mutandone le funzioni perseguendo un’ottica creativa ed aumentando la loro “resilienza” rispetto ai mutamenti dello sviluppo.

È indicativo della pervasività della visione sopra esposta il fatto che negli stessi anni in cui Peter Sloterdijk ci prospettava un “nuovo mondo acquatico” come elemento conduttore della Modernità, Zygmunt Baumann ci proponesse la “liquidità” come categoria ermeneutica della Contemporaneità, ed ancora Aldo Bonomi invocasse una “talasso-economia” per connettere indissolubilmente il Capitalismo delle reti allo sviluppo locale. Indubbia sintesi di nuovi paradigmi culturali, i *waterfront* si propongono entro una visione attiva e creativa come luoghi capaci di intercettare le energie (materiali e immateriali) che viaggiano lungo le grandi reti e di tradurle in azioni di sviluppo, qualificazione e coesione. E se per superare le “patologie relazionali” di cui abbiamo parlato prima dobbiamo ricorrere alla efficace metafora della potenza dei fluidi di aggirare ostacoli, di scavalcarli o di infiltrarvi, oggi i più interessanti progetti di città liquide sono quelli in grado di interpretarne le loro potenzialità di commutatori territoriali capaci di trasferire i capitali (finanziari, produttivi, socio-culturali e umani) che viaggiano lungo le reti lunghe al contesto urbano e di tradurli in risorse concrete, in luoghi e servizi, in occasioni insediative e infrastrutturali, preziosi alimenti per il progetto.

Charles Darwin sosteneva che tutte le rivoluzioni culturali nascono come “eresie” e muoiono come “dogmi”, sottolineando come la carica propulsiva delle innovazioni, conflittuale all’inizio ma anche fonte di energia e dinamismo, con il tempo si sterilizza in un rigido tabù, perde la sua capacità dirompente, si cristallizza e si normalizza. Il nostro impegno è quello di evitare che la rigenerazione creativa dei *waterfront* diventi un dogma sacro ed inviolabile che viene eretto per essere oggetto di un’adesione acritica, senza possibilità di declinarne il senso o di modificarne gli assunti. Dobbiamo mantenerne alta la carica propulsiva attraverso il costante esercizio del pensiero critico e del progetto.

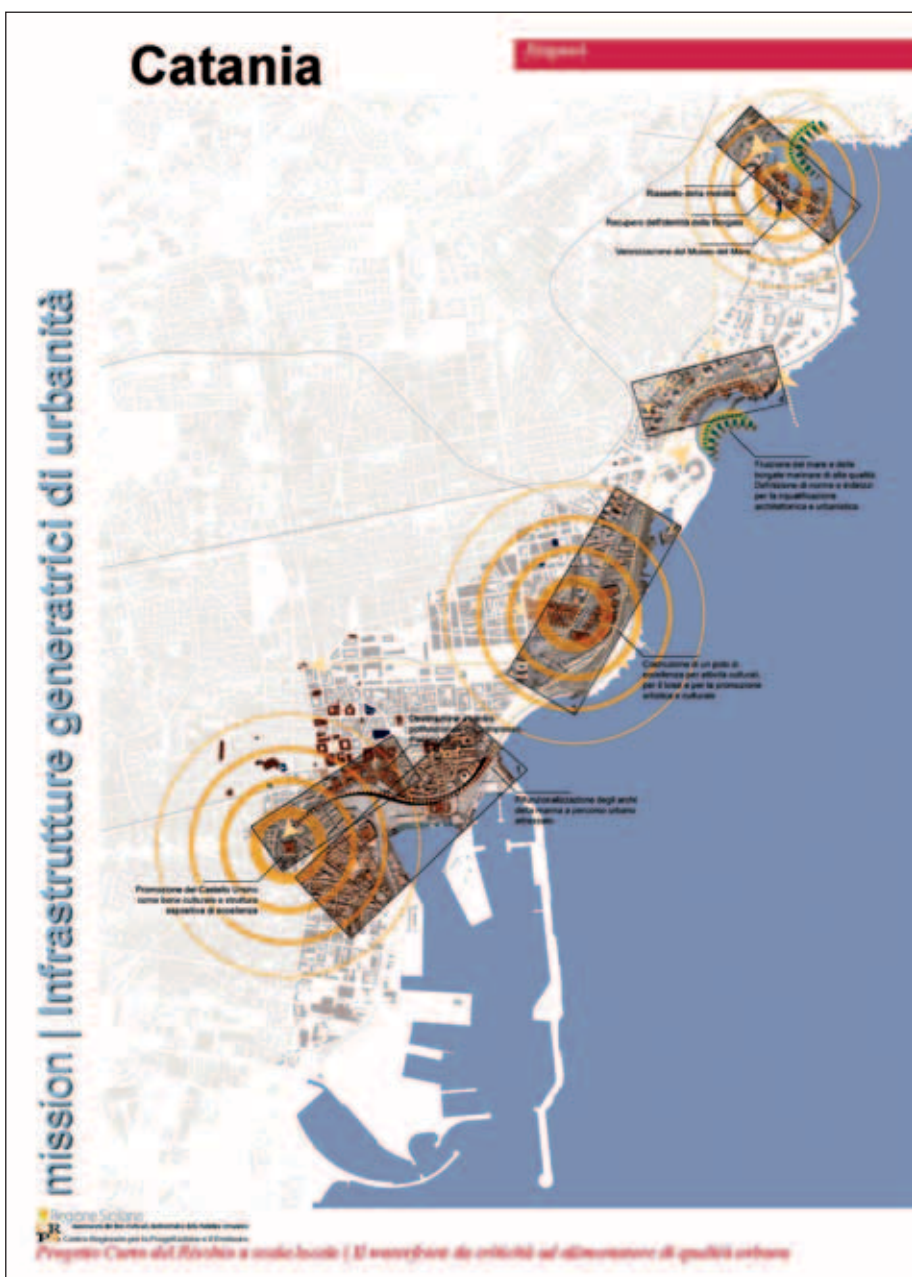


Fig. 1. Progetto di riqualificazione del waterfront di Catania

References



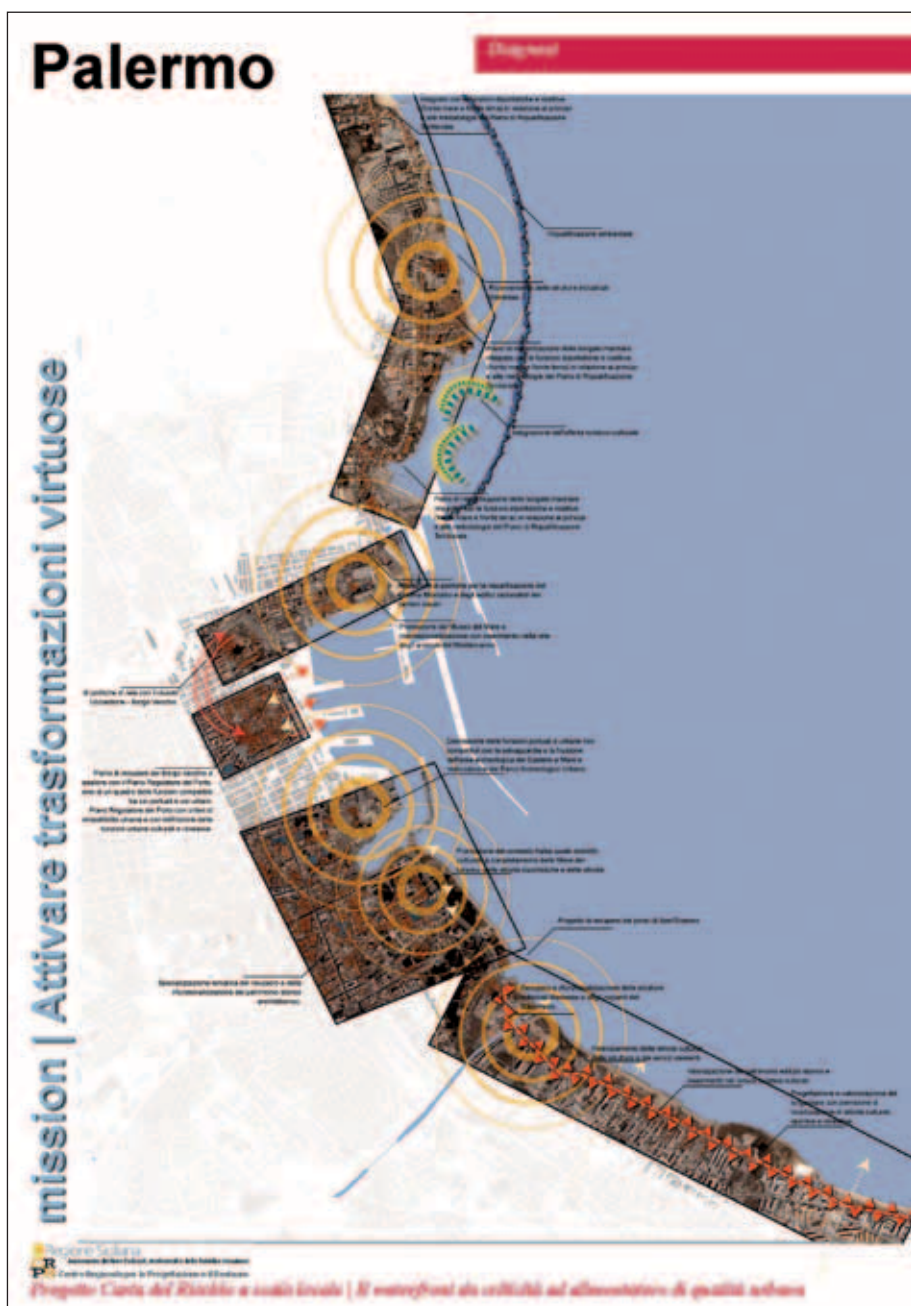


Fig. 3. Progetto di riqualificazione del waterfront di Palermo



Fig. 4. Progetto di riqualificazione del waterfront di Siracusa

Trapani

mission | Integrare la città di terra e di mare

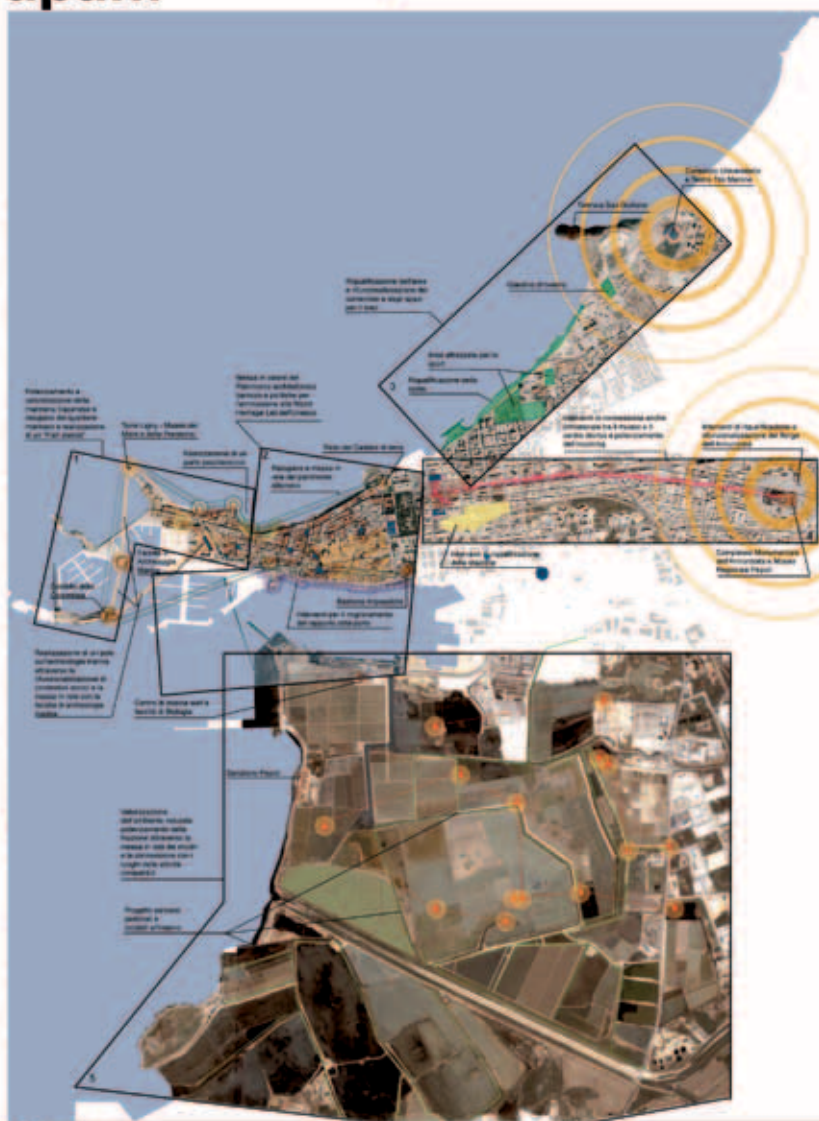


Fig. 5. Progetto di riqualificazione del waterfront di Trapani

Bibliografia di riferimento

- Amin A., Thrift N. (2005), *Città. Ripensare la dimensione urbana*, Bologna, Il Mulino.
- Badami A., Ronsivalle D., a cura di (2008), *Città d'acqua. Risorse culturali e sviluppo urbano nei waterfront*, Roma, Aracne.
- Bauman Z. (2006), *Modernità liquida*, Roma-Bari, Laterza.
- Begg I. ed. (2002), *Urban Competitiveness. Policies for Dynamic Cities*, Bristol, Policy Press.
- Bonomi A. (2006), "Geocomunità e piattaforme produttive. Pianificazione urbana e sviluppo socioeconomico nel caso italiano", in *Rassegna*, n. 82.
- Bruttomesso R. a cura di (2006), *Città-Porto*, Catalogo della 10ª Mostra Internazionale di Architettura, Venezia, Marsilio.
- Carta M. (2007), *Creative City. Dynamics, Innovations, Actions*, Barcelona, List.
- Carta M. (2009a), *Governare l'evoluzione. Principi, metodi e progetti per una urbanistica in azione*, Milano, Franco Angeli.
- Carta M. (2009b), "Creative City 3.0. New scenarios and projects", in *Mono-graph.it*, Barcelona, List.
- Censis-Scenari Immobiliari (2006), *Waterfront nel mondo e opportunità per l'Italia*, Roma.
- Ciorra P., Marini S., a cura di (2011), *RE-CYCLE. Strategie per l'architettura, la città e il pianeta*, Milano, Electa.
- Couch C., Fraser C., Percy S. eds. (2003), *Urban Regeneration in Europe*, Oxford, Blackwell.
- Fisher B. et al. (2004), *Remaking the Urban Waterfront*, Washington, Urban Land Institute.
- Landry C. (2000), *The Creative City. A Toolkit for Urban Innovators*, London, Earthscan.
- Malanima P. (2005), *Rapporto sulle economie del Mediterraneo*, Bologna, Il Mulino.
- Marshall R. (2001), *Waterfront in Post-Industrial Cities*, London, Spon Press.
- Monti C., Ronzoni M. R. a cura di (2007), *L'Italia si trasforma. Città tra terra e acqua*, Milano, BE-MA.
- Pricewaterhouse Coopers (2006), *Cities of the Future. Global Competition, Local Leadership*, London, PricewaterhouseCoopers.
- Sloterdijk P. (2006), *Il mondo dentro il capitale*, Roma, Meltemi.
- Urban Age Group (2006), *Towards an Urban Age*, London, Lse.
- Urban Land Institute (2004), *Remaking the Urban Waterfront*, Washington D.C., Uli.

Enrico Amante	<i>avvocato amministrativista, foro di Firenze</i>
Maurizio Carta	<i>architetto, professore ordinario di Urbanistica, Università di Palermo</i>
Edward Chain	<i>avvocato amministrativista, foro di Firenze</i>
Giuseppe De Luca	<i>urbanista, professore associato di Urbanistica, Università di Firenze</i>
Luca Di Figlia	<i>architetto, dottorando di ricerca in Progettazione della città, del territorio, del paesaggio, Università di Firenze</i>
George Fournarakis	<i>architect-urbanist, Municipality of Heraklion</i>
Valeria Lingua	<i>architetto, dottore di ricerca in Pianificazione Territoriale e Sviluppo Locale, assegnista di ricerca presso il Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione del Territorio dell'Università di Firenze</i>
Manlio Marchetta	<i>architetto, professore associato di Urbanistica, Università di Firenze</i>
Kallia Nikolidaki	<i>archaeologist, Municipality of Heraklion</i>
Moraitou Paraskevi	<i>Urban Planner MSc, Programming & Documentation office, Municipality of Rhodes</i>
Rosario Pavia	<i>architetto, professore ordinario di Urbanistica, Università "G. D'Annunzio" di Chieti e Pescara</i>
Mauro Parigi	<i>architetto, dirigente area Programmazione e gestione del territorio del Comune di Portoferraio</i>
Nicolò Savarese	<i>architetto, coordinatore del Progetto ArciMed</i>
Michelangelo Savino	<i>urbanista, professore associato di Tecnica e Pianificazione urbanistica, Università di Messina</i>
Stefania Staniscia	<i>architetto, International PhD, Assegnista di ricerca Facoltà di Ingegneria di Trento</i>
Maurizio Vernassa	<i>economista, professore associato all'Università di Pisa</i>

COLLANA TERRITORIO, PIANIFICAZIONE, AMBIENTE

1. A. Voghera, *Dopo la Convenzione Europea del Paesaggio. Politiche, Piani e Valutazione / After the European Landscape Convention. Policies, Plans and Evaluation.*
2. S. Copiello, *Progetti urbani in partenariato. Studi di fattibilità e Piano economico finanziario.*
3. G. De Luca, V. Lingua, *Pianificazione regionale cooperativa.*
4. G. De Luca, V. Lingua (acd), *Arcipelago mediterraneo, Strategie di riqualificazione e sviluppo nelle città-porto delle isole.*

Le nuove sfide competitive del mercato globalizzato da un lato rendono pressante l'esigenza di modernizzazione dei porti, dall'altro tendono a comprimere le esigenze urbane e acuire il conflitto tra tessuto insediativo e area portuale.

Il tema, generalmente declinato come rigenerazione del waterfront, negli ultimi anni è stato elevato a rappresentare uno dei campi più stimolanti per la sperimentazione di nuove politiche di sviluppo urbano, in un contesto che volge sempre più verso dinamiche competitive globali.

Il libro propone una riflessione sul secolare conflitto tra tessuto insediativo e area portuale assumendo un punto di vista particolare: quello delle realtà isolate del Mediterraneo, in cui si evidenziano dinamiche alterne di sviluppo e di inviluppo, legate alla necessità di individuare nuove identità e nuovi ruoli o di risignificare pratiche e identità esistenti.

Il bacino Mediterraneo, infatti, risulta al tempo stesso ampio e ristretto: ampio per la compresenza di realtà differenti che vi si affacciano, di stati e culture diverse ma identificabili in un nord (l'Europa) e un sud (l'Africa), e ristretto se si guarda alle sue dimensioni in un contesto, quello della portualità e delle sue dinamiche, sempre più globalizzato.

Giuseppe De Luca, è professore associato di urbanistica al Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione del territorio dell'Università di Firenze. Da anni si occupa di pianificazione di area vasta e delle modalità di cooperazione interistituzionale nelle politiche urbanistiche.

Valeria Lingua, dottore di ricerca in Pianificazione Territoriale e Sviluppo Locale, è assegnista di ricerca presso il Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione del Territorio dell'Università di Firenze. Svolge attività di ricerca e professionale incentrata sulla governance territoriale, in particolare in relazione ai rapporti tra processi e strumenti di pianificazione (regionale, di area vasta, locale e urbana), affrontati in un'ottica multiscalare e multiattoriale.

€ 36,00

