



# Città portuali e waterfront urbani: trasformazioni e opportunità

## Port Cities and Urban Waterfront: Transformations and Opportunities

**Oriana Giovinazzi\*, Marta Moretti\*\***

\* Progetti di Ricerca  
Centro Città d'Acqua, Venezia  
e-mail: oriana.giovinazzi@tiscali.it; web: www.citiesonwater.com

\*\* Vice Direttore  
Centro Città d'Acqua, Venezia  
e-mail: marta.cittadacqua@libero.it; web: www.citiesonwater.com

### Introduzione

In anni recenti, le città hanno subito, a livello internazionale, mutamenti radicali –fisici e concettuali– del modo di abitare e vivere un territorio. Sono mutati i modi di attraversare il tessuto urbano e i sistemi di relazione, il concetto di confine ha perso progressivamente significato, sono cambiati i rapporti tra spazi pubblici e privati, i luoghi di incontro tradizionali sono diventati spazi indefiniti e i grandi contenitori spazi della nuova socialità.

La città del XXI secolo, complessa e stratificata, trasforma forme, strutture e usi assumendo configurazioni tendenzialmente aperte, ma spesso indefinite, e propone nuove immagini in risposta all'emergere di fenomeni sociali e culturali che stanno modificando rapidamente i processi economici, l'assetto spaziale, la pratica dei luoghi.

Essa può essere letta come un insieme di "frammenti", di sistemi di relazione, di forme d'uso e di presenze diversificate combinate secondo modalità ricorrenti o inedite, dove passato e contemporaneo convivono, e dove la cultura antica si coniuga con nuove forme di fruizione; dove l'evoluzione del tessuto urbano avviene per integrazioni, sostituzioni e connessioni, spesso su aree dismesse e su vuoti urbani. La necessità progettuale di ripensare "nuovi" luoghi e ambiti territoriali, che sappiano interpretare in termini contemporanei valori storici e identità multiple, appare evidente. Il cambiamento ha interessato anche la relazione tra la città e il porto generando un fenomeno urbano contemporaneo tra i più diffusi, il *waterfront redevelopment*, che ha prodotto episodi di grande interesse e di notevole successo. Qui, i temi dell'architettura e del progetto urbano sperimentano modalità innovative di interpretazione dello spazio, ma si muovono di pari passo con quelli dello sviluppo economico e sociale, della tutela delle risorse e del patrimonio culturale. Capaci di intercettare risorse e flussi, di sfruttare opportunità per generare nuove economie e dinamiche di sviluppo

In the wide and complex panorama of urban transformation, *waterfront revitalisation* is one of the most interesting phenomena of urban renewal of the last decades, bringing 'cities on water' around the world to a new leadership.

After years of oblivion, the presence of the natural element – water – have shown to be of great appeal as an attractive pole for the quality of every day's life.

In particular, the visual contact with water together with pedestrian paths along the waterfronts and the implementation of waterborne transports, where possible, are giving an added value to these areas, becoming even more interesting in terms of Real Estate. Now spread out and developed at a global dimensions, involving both, big cities but also medium and small-scale cities at all latitudes and in all continents, waterfront regeneration is in many cases the starting point for the regeneration of the city itself and of its relocation in the international context.

Under this point of view, marine, port and fluvial cities can be considered *laboratories* for the process of urban renewal in terms of residential, transports, public spaces and quality of the environment, in view of both, the broad range of cases and the quality of the results.

In light of its 20-year long activity in terms of monitoring and studying best practices in the field of waterfront revitalisation, the Centre Cities on Water carried-out an international overview, developing a comparative analysis of the key element for the success of these operation.

To this regards, a selection of case-studies has been identified at international level, according to the main 'ingredients' for a sustainable cohabitation between ports and cities and for a lasting success in waterfront regeneration processes.

Water quality, public and free access and to water, public spaces, gradual and flexible development and shared participation in the entire process as well as a mix of functions and uses and the collaboration between public and private entities are some of the key aspects that needs to be taken into account in new interventions.

These elements, summarised in the *10 Principles for a Sustainable Development of Urban Waterfront Areas*, elaborated years ago by the Centre Cities on Water, together with the German company Wasserstadt (Berlin), can be the hinge for a wide and shared transformation process as well as the key for a positive impact at urban and territorial scale.

territoriale, i waterfront interagiscono con il paesaggio contemporaneo in modo innovativo.

Essi infatti possono raccontare l'evoluzione di città e territori, favorire la comprensione delle trasformazioni più recenti e stimolare la creazione di scenari futuri. Si tratta di luoghi in costante evoluzione, in cui risorse e opportunità possono suscitare nuove rappresentazioni dell'immaginario e diventare progetto, generando forme urbane, relazioni, nuovi paesaggi e simboli all'interno di rinnovate dinamiche di mercato ed esigenze sociali nel rispetto delle preesistenze e dell'identità locale. Se da un lato la città-porto è espressione del mutamento –mutamento che si traduce in modo concreto in metodi e strumenti del progetto urbano, dell'architettura, dell'innovazione e delle moderne tecnologie– è dall'altro un luogo di conservazione della memoria e di tutela del patrimonio storico. È il risultato di un lungo processo di sedimentazione selettiva che ha prodotto sintesi originali proprio contaminandosi con il preesistente.

Nella città contemporanea che muta quindi, l'interfaccia tra terra e acqua è identificabile piuttosto come area di transizione specialistica dotata di autonomia e in costante evoluzione. Una nuova centralità urbana caratterizzata dal persistere di situazioni consolidate e di equilibri da ridefinire, da interazioni e conflitti: rapporti tra diversi attori, livelli di competenza e settori disciplinari molteplici, vincoli che rendono difficoltoso un approccio integrato, pluralità di interpretazioni e di rappresentazioni, interessi specifici e contrastanti.

### Ricchezza e potenzialità del waterfront

Se il waterfront appare come una realtà urbana complessa e problematica, è altrettanto evidente la sua ricchezza in termini di risorse e di potenzialità. Spazio di relazione con la città storica, luogo scenografico di grande visibilità, ambito di interazione tra due diversi sistemi –terra e acqua– il waterfront urbano esercita da sempre un'attrazione particolare, non solo in termini di valore immobiliare, ma anche dal punto di vista socio-culturale e paesaggistico.

Da luogo di grandi traffici e di sviluppo economico, ad area urbana prima degradata e inaccessibile e poi tra le più pregiate della città spesso oggetto di nuova urbanizzazione, l'ambito urbano-portuale ha visto crescere nel tempo l'attenzione all'identità storica e culturale, come all'ambiente naturale e al paesaggio, fino ad arrivare a rappresentare



Banchina del porto di Riachuelo, a Buenos Aires, inizi del XX secolo.

un'importante occasione per molte città a livello internazionale per delineare, promuovere e implementare il loro sviluppo a livello locale, e non solo.

Sono infatti numerose le esperienze in cui è stato assegnato al waterfront un valore trainante nella prospettiva dello sviluppo urbano e territoriale. La maggior parte delle operazioni di riqualificazione più recenti hanno determinato innanzitutto una "ri-conquista" da parte della collettività delle zone affacciate sui fronti d'acqua.

La storia urbana degli ultimi decenni, tanto in Europa che nel contesto internazionale, ha portato all'attenzione di studiosi, operatori e amministratori, le vicende di questa "parte" di città, il waterfront, stretta tra il tessuto urbano e l'acqua (sia essa di fiume, di mare o di lago), divenendo un tema centrale della pianificazione e elemento paradigmatico delle politiche per la trasformazione e la riqualificazione dei tessuti urbani.

### I 10 Principi per lo Sviluppo Sostenibile dei Waterfront Urbani

Nell'ambito della ventennale attività di ricerca e monitoraggio sul tema *del waterfront redevelopment* condotta dal Centro Città d'Acqua di Venezia, è stato possibile costruire un quadro sullo stato dell'arte a livello internazionale, oltre a delineare un primo bilancio che, partendo da diversi contributi disciplinari e con differenti punti di vista (economico, urbanistico, geografico, immobiliare, sociale, etc.), potesse mettere in evidenza gli elementi di forza in questi processi di trasformazione.

Tale studio si è tradotto nell'identificazione di alcune "best practice" che potrebbero essere assunte quale indicazione





Il waterfront di Aker Brigge, zona dei vecchi cantieri navali, nel centro storico di Oslo.

per la pianificazione del *waterfront redevelopment*: i 10 *Principi per lo Sviluppo Sostenibile dei Waterfront Urbani*. Sviluppati in particolare in collaborazione con la società Wasserstadt GmbH di Berlino, tali principi sono stati presentati e approvati nel contesto delle iniziative di URBAN 21 (Berlino 2000), in coincidenza con l'EXPO 2000 World Exhibition di Hannover, e poi fatti propri da numerosi soggetti che operano a livello internazionale su questi temi. Recentemente rivisitati, essi sono ancora oggi un valido riferimento per nuovi interventi in questo campo:

#### *Garantire la qualità dell'acqua e dell'ambiente*

La qualità dell'acqua in un sistema di corsi d'acqua, fiumi, canali, laghi, baie e mari è un pre-requisito per tutti gli interventi sul waterfront. Le amministrazioni sono responsabili del recupero delle rive abbandonate e del disinquinamento dell'acqua.

#### *I waterfront sono parte del tessuto urbano esistente*

I nuovi interventi sul waterfront dovrebbero essere concepiti come parte integrante della città esistente e del territorio, contribuendo alla vitalità e allo sviluppo locale. L'acqua è parte del paesaggio e dovrebbe essere utilizzata anche per funzioni specifiche come il trasporto, il tempo libero, la cultura.

#### *L'identità storica dà carattere al luogo*

Il patrimonio collettivo di eventi, paesaggi, natura rappresentato da acqua e territorio dovrebbe essere sfruttato per attribuire carattere e significato alle operazioni di recupero del waterfront.

La tutela del passato e delle tradizioni locali è un elemento importante del recupero.

#### *I progetti sostenuti da partnership pubblico-private procedono più rapidamente*

I nuovi programmi di sviluppo per i waterfront dovrebbero essere proposti in un'ottica di partnership tra pubblico e privato. Gli enti pubblici sono chiamati a svolgere un ruolo di coordinamento delle politiche di intervento, del progetto e degli aspetti organizzativi e gestionali; devono assumere decisioni rapide e definite, devono garantire la qualità progettuale degli interventi e l'equilibrio sociale. Gli operatori privati dovrebbero essere coinvolti fin dall'inizio nel processo decisionale, per assicurare la conoscenza dei mercati e per accelerare l'intervento.

#### *Partecipazione pubblica come elemento di sostenibilità*

Le città dovrebbero trarre vantaggio dallo sviluppo sostenibile dei waterfront, non solo dal punto di vista ecologico-ambientale ed economico, ma anche sociale. Le Amministrazioni Pubbliche come la collettività locale dovrebbero essere informate e coinvolte già nelle fasi iniziali dei processi e partecipare alle decisioni.

#### *Il recupero dei waterfront richiede progetti a lungo termine*

I waterfront hanno bisogno di un recupero graduale, necessario affinché non solo l'area oggetto della trasformazione, ma l'intero ambito territoriale interessato dagli interventi possa trarre beneficio dalle loro potenzialità. Caratterizzata dal coinvolgimento di settori disciplinari diversi (ingegneria, pianificazione territoriale, architettura, cultura, arte, ambiente), dalla presenza di molti attori e da tempi di "assimilazione" piuttosto lenti, la rivitalizzazione degli ambiti territoriali sull'acqua necessita di processi a lungo termine e di progetti basati su criteri di flessibilità e versatilità. L'Amministrazione Pubblica deve dare il suo contributo a

*Dare priorità al mix delle funzioni*  
I waterfront dovrebbero valorizzare la presenza dell'acqua offrendo una varietà di funzioni culturali, ricreative, didattiche, commerciali e insediative, dando priorità a destinazioni d'uso che necessitano e valorizzano la presenza dell'acqua.

#### *L'accesso pubblico è un requisito irrinunciabile*

I waterfront dovrebbero essere accessibili sia visivamente che fisicamente ai residenti e ai visitatori di ogni età e classe economica. Gli spazi pubblici dovrebbero essere costruiti con livelli qualitativi alti per consentirne un uso intensivo.

livello politico per assicurare che obiettivi di programmi di intervento siano realizzati indipendentemente dalla situazione economica e da interessi particolari.

#### *La rivitalizzazione è un processo continuo*

L'estensione e la complessità del territorio sul quale si interviene per restituire ad un uso pubblico il fronte d'acqua e una nuova immagine urbana comportano necessariamente processi di riqualificazione e sviluppo continui. Pertanto i progetti dovrebbero essere in grado di adeguarsi nel tempo all'evoluzione dei mercati e alle esigenze della società, quindi essere "aperti" (versatili) e flessibili nelle diverse parti rispetto ad eventuali cambiamenti, rinunciando all'idea di soluzioni spaziali e funzionali permanenti.

Gli strumenti urbanistici che regolano il territorio dovrebbero fare riferimento all'analisi dettagliata degli spazi e delle funzioni presenti sul waterfront. Per garantire un sistema di crescita sostenibile si dovrebbe attribuire alla gestione delle attività diversificate distribuite lungo il fronte d'acqua la stessa importanza che si attribuisce alla realizzazione degli interventi.

#### *I waterfront traggono beneficio dagli scambi culturali internazionali*

Il recupero dei waterfront è un processo particolarmente complesso in quanto coinvolge figure professionali ed esperti appartenenti a campi disciplinari diversi. Lo scambio di conoscenze all'interno di una rete internazionale, nazionale o locale fra operatori coinvolti a vari livelli e titoli nei progetti di riqualificazione dei waterfront può offrire un contributo utile per l'individuazione di esperienze già realizzate o in corso di opera.

La letteratura specializzata dedicata a queste tematiche e le esperienze già realizzate permettono di imparare dalle "best practices"; le occasioni di scambio culturale a livello

internazionale rappresentano una preziosa opportunità in termini di conoscenza sia teorica che pratica.

#### **Esperienze internazionali**

Per descrivere alcuni dei più frequenti processi innovativi e conservativi che avvengono sull'interfaccia città-porto sono state identificate alcune esperienze che, proprio a partire dalla ricerca di caratteri specifici, di elementi di continuità e di immagini contemporanee, hanno permesso di restituire una sintetica interpretazione del fenomeno. La selezione ha individuato in particolare quei casi nei quali gli interventi di *waterfront redevelopment* hanno acquistato un particolare significato, a volte di autentico "modello" a cui far riferimento in altre operazioni, adeguandolo ovviamente alle condizioni del contesto.

Nel processo di valorizzazione delle aree di waterfront, infatti, gli spunti e i suggerimenti spesso vengono raccolti dalle esperienze più note e di maggior successo; tuttavia non sempre questi "modelli" sono esportabili, se non per singole componenti o aspetti.

#### *La qualità dell'acqua e dell'ambiente in contesti residenziali e spazi pubblici*

La città di Berlino mostra tradizionalmente una forte relazione con l'elemento "acqua", divenuta parte integrante di un tessuto urbano caratterizzato dalla presenza di un esteso sistema di laghi, rive e canali. La Wasserstadt GbM, società pubblico-privata costituita tra la fine degli anni '80 e l'inizio degli anni '90 con l'obiettivo di gestire lo sviluppo della città affacciata sull'acqua, ha puntato a rendere appetibili le aree urbane con un progetto per la realizzazione di spazi pubblici, percorsi pedonali, parchi urbani, aree verdi e complessi

Veduta del Victoria & Alfred waterfront, a Cape Town.



residenziali, particolarmente orientato all'acqua e al paesaggio, alla tutela delle risorse e dell'identità locale. La riqualificazione del waterfront è avvenuta a partire dalla realizzazione di due progetti di sviluppo urbano che hanno interessato i centri urbani affacciati sulle rive dell'Haven e della Spree, sul lago di Spandau e sulla baia di Rummelsburg, due zone, che comprendono l'ex-area industriale, portuale e militare, estese su una superficie di 336 ettari.

Le architetture sull'acqua sono state realizzate in sintonia con questo straordinario paesaggio, dove è possibile vivere in "case galleggianti" esclusive e in un contesto



Porto e città a Rotterdam.

di grande tranquillità. La qualità del dialogo che il territorio e il progetto hanno con l'elemento "acqua" ha reso gli spazi del riverfront più attraenti e ne ha garantito lo sviluppo sostenibile, ripristinando l'equilibrio tra costruito e natura. I diversi modi di utilizzare l'acqua sono diventati priorità e parte integrante delle proposte progettuali, una risorsa fondamentale nella promozione degli interventi sul territorio.

#### *Il porto in città*

Rotterdam rappresenta uno dei migliori esempi del modo in cui la ristrutturazione delle funzioni e delle strutture portuali può procedere di pari passo con la rivitalizzazione del centro urbano, il recupero delle aree di waterfront può ridefinire la relazione tra il tessuto urbano e il fronte d'acqua, l'insediamento di nuove funzioni e servizi può garantire la fruibilità delle aree. L'utilizzo ottimale delle opportunità offerte dalla localizzazione sull'estuario del fiume Rhin ha permesso alla città di diventare uno dei principali scali a livello mondiale. In questa esperienza è difficile distinguere il porto dalla città e la ricerca di un accordo tra le esigenze legate alla crescita economica e allo sviluppo tecnologico, e quelle legate agli spazi urbani e agli aspetti ambientali ha dato ottimi risultati, grazie ad una grande capacità di "adattamento istituzionale" e ad una pianificazione "innovativa" basata sul coordinamento delle politiche, sulle procedure partecipate nei processi decisionali, sulla cooperazione tra enti e soggetti diversi. Con il progetto redatto dalla Municipal Port Authority per il Porto 2010 sono state fissate delle priorità di sviluppo, fornendo indicazioni e proposte concrete a partire da un quadro previsionale. Nell'area Kop van Zuid il progetto

finanziato dal governo olandese prevede il collegamento degli ambiti urbani disposti lungo il fiume Maas e tra le due rive, il rafforzamento della centralità del corso d'acqua rispetto al tessuto urbano, lo sviluppo economico verso il fiume e la realizzazione di nuovi quartieri. Il recupero di una superficie di 202 ettari con uffici, unità abitative, aree commerciali, zone ricreative, spazi didattico-formativi ha consentito di trasformare un'area particolarmente degradata in un quartiere capace di attrarre in pochi anni imprese, residenti e turisti, attraverso la progettazione integrata e il coordinamento tra diversi gruppi di lavoro. Nel progetto per il Waterstad –che prevede la realizzazione di un complesso commerciale e per il tempo libero,

di un teatro, di spazi espositivi, di strutture ricettive, uffici e residenze– il capitale privato e l'attenzione alla tutela del paesaggio marittimo giocano un ruolo fondamentale. Gli Stadhavens, che occupano un'area particolarmente estesa (1.500 ettari) sulle rive del fiume Nieuwe Maas, saranno oggetto nei prossimi anni di un progetto finalizzato all'insediamento di nuovi quartieri residenziali. Il programma di riqualificazione della zona portuale è diventato un progetto integrato di scala urbana, strategico per la città e per i suoi abitanti, perseguito con particolare attenzione agli interessi pubblici e agli obiettivi sociali.

#### *Il recupero del patrimonio e dell'identità portuale*

Liverpool è impegnata da alcuni anni in un processo di riqualificazione urbana, guidato da partner pubblici e privati, che ha invertito le tendenze di declino e permesso la rinascita della città. Dimostrazione esemplare di sviluppo sostenibile e di conservazione del patrimonio storico, la città è stata inserita nel 2004 tra i siti del patrimonio dell'Umanità dell'Unesco grazie ai 135 km di costa lungo il fiume Mersey, caratterizzati dalla presenza di un patrimonio naturale e architettonico di interesse internazionale. Importanti investimenti pubblici e privati e azioni congiunte dei due settori sono stati attivati –anche grazie alla designazione di Liverpool Capitale Europea della Cultura 2008– per la gestione di un sistema complesso e flessibile, il potenziamento del settore crocieristico, la costruzione di un polo sportivo e di un centro commerciale, la nascita di nuove riserve naturali e il miglioramento dell'accessibilità pubblica con l'obiettivo di mettere in sinergia una molteplicità di funzioni e di rafforzare l'identità locale.





Liverpool, il Pier Head Waterfront con il Mersey Ferry.

Si tratta di un programma di sviluppo molto ambizioso con investimenti su larga scala che prevede interventi spaziali e funzionali da realizzare entro il 2020 per la riqualificazione e la fruizione pubblica del fronte d'acqua nella tutela del patrimonio marittimo-portuale. I progetti riguardano in particolare la realizzazione di un nuovo terminal crociere, la trasformazione dell'International Garden Festival (20 ettari) in un nuovo polo di attrazione, un progetto urbanistico con adeguati rendimenti finanziari per il patrimonio portuale del Central Docks Site, una nuova destinazione d'uso per i tre magazzini storici dello Stanley Dock Complex, il programma River of Light, che comprende una serie di progetti lungo le rive del Mersey per il collegamento dei due argini. Gli investimenti hanno prodotto ottimi risultati, restituendo una nuova immagine della città.

#### *Il successo del mix funzionale*

Il progetto per lo sviluppo urbano di Amsterdam promosso sull'area di Oosterdo –tra il centro storico, il fiume IJ e la stazione centrale– ha l'obiettivo di creare una valida alternativa al centro urbano, dove gli spazi disponibili sono sempre più scarsi, attraverso la rivitalizzazione della zona degradata e la costruzione di un nuovo quartiere dotato di spazi e servizi pubblici, caratterizzato da un alto livello qualitativo dal punto di vista architettonico, tecnologico ed ambientale. Nel 2000 è stato approvato il progetto, individuato con la modalità del concorso, affidato alla società mista Mab formata dalla Bouwfonds Property Finance, il Comune di Amsterdam ed alcune società private. Sull'area acquisita, estesa su 5 ettari, i lavori iniziati nel 2004

dovrebbero portare alla realizzazione in fasi successive di 225mila mq di spazi così ripartiti: hotel e centro congressuale (25.000 mq), immobili residenziali diversificati (336 unità), immobili commerciali (15.500 mq), uffici dotati di estrema flessibilità (80.000 mq), spazi ricreativi e culturali tra cui un conservatorio e una nuova biblioteca pubblica (49.000 mq), una banchina per il diporto nautico e parcheggi. Il progetto, che ha attirato un gran numero di investitori istituzionali e privati, locali e internazionali, dovrebbe avere esiti positivi viste le aspettative derivanti da una situazione del mercato immobiliare, che registra in città un'offerta carente di nuove centralità urbane e di servizi pubblici di standard elevato.

#### *Spazi pubblici e piazze sull'acqua*

Bilbao, porto fluviale esteso lungo 20 km senza soluzione di continuità dalla città al mare, è cresciuta nel tempo insieme al porto, senza generare interferenze con le attività urbane. Con lo spostamento del porto dall'interno del corso d'acqua verso l'esterno e la chiusura di alcuni insediamenti industriali è stato possibile recuperare il riverfront ed alcune aree in corrispondenza della foce del Nervion e restituire a residenti e turisti uno scenario straordinario di grande valore pubblico e sociale. La trasformazione delle rive in spazi urbani qualificati, sul quale attestare le funzioni più rappresentative della futura area metropolitana, è l'obiettivo prioritario e condiviso del programma per il rilancio del settore economico-produttivo e per l'incremento dell'accessibilità e della fruizione degli ambiti portuali.

Con il coordinamento del Ministero dei Lavori Pubblici, dei Trasporti e dell'Ambiente, è stata costituita nel 1992, la Bilbao Ria 2000, una società di capitale privato partecipata in modo uguale dall'amministrazione spagnola e basca, e costituita da altri enti interessati al programma, con la responsabilità di amministrare e di conferire usi specifici ed assegnazioni urbanistiche ai terreni, di prevedere la cessione, la gestione e la manutenzione futura di aree e strutture. I tempi per la cessione delle aree strategiche, di Abandoibarra e del Canal de Deusto e Zorroza, hanno portato alla previsione di progetti a breve e a lungo termine che, sul margine sinistro, hanno puntato al recupero sociale del tessuto urbano, mentre, sul margine destro, sono stati caratterizzati da una spettacolare operazione urbanistica e da architetture di grande impatto.



Case sull'acqua ad Amsterdam.

I progetti a breve termine consistono nell'integrazione dell'area urbanizzata di Abandoibarra con il tessuto urbano dell'Ensanche e con il resto della città, nella costruzione di un percorso pedonale sull'estuario del fiume e di alcune strutture (Museo Marittimo, Palazzo dei Congressi e della Musica, Parco Ribera, Parco Ametzola, complesso residenziale e commerciale, centro finanziario, etc.); mentre quelli a lungo periodo riguardano l'apertura del Canal de Deusto, l'integrazione della penisola di Zorroza a carattere prevalente industriale e portuale con l'area fieristica e il collegamento dell'isola di Zorrozaurre alle due rive urbane con la costruzione di 7 ponti e di nuovi quartieri residenziali e direzionali.

*Concertazione e partecipazione per il futuro delle città-porto*  
A Marsiglia la concertazione e il dialogo, sia sul piano politico che su quello tecnico, sono stati accompagnati da momenti di riflessione e di confronto costruttivo; la riqualificazione urbana dell'area portuale è avvenuta con il coinvolgimento della comunità attraverso azioni diversificate e un processo capace di mettere in discussione e di valutare attentamente i possibili scenari in termini di sviluppo strategico, per arrivare alla definizione e all'implementazione di un progetto comune per riavvicinare la città al mare. Il porto di Marsiglia è caratterizzato dalla frammentazione degli spazi su una realtà metropolitana dove la città e il porto appaiono nettamente separati

a causa di un processo di specializzazione degli spazi produttivi e commerciali che esclude il centro urbano in crescita continua e disordinata. Nasce negli anni '80 l'idea di una nuova centralità urbana ricomposta attorno agli antichi bacini portuali tra la Joliette e l'Estache, ma la relazione tra città e porto, tra architettura urbana e sviluppo portuale, appare piuttosto complessa. Con l'obiettivo di giustificare e di sostenere una strategia di riconversione del waterfront portuale e di vedere realizzato il

progetto per un tecnopolo dotato di università, laboratori di ricerca e attività legate al settore terziario avanzato, la città sostiene la presenza di ambiti portuali abbandonati e di magazzini in stato di degrado da riqualificare, in netto contrasto con il parere del Porto Autonomo; nel dibattito tra città e porto la comunità marsigliese resta legata all'idea di una città portuale dove il porto si confonde con il centro urbano e con il territorio periferico caratterizzati da limiti indefiniti. Ad anticipare il progetto Euromediterranée sono lo Schéma de Cohérence Marseille 2015, pubblicato nel 1997, il Plan Directeur e il progetto Marseille Port Global, ai quali il Porto Autonomo comincia a lavorare l'anno successivo, in un momento in cui porto e città sembrano avere trovato un accordo, stabilito strategie comuni, condiviso problematiche e soluzioni. Il progetto Euromediterranée rappresenta una grande opportunità per la riqualificazione e la "ricucitura" di un legame strategico sul waterfront tra spazio portuale e spazio pubblico, e l'ambizione di far

Il Museo Guggenheim di Bilbao, affacciato alla riva del fiume Nervión.







Genova, rendering del progetto per la Piazza del Mediterraneo.

“convivere” un porto attivo e una città abitata preservando le risorse storico-culturali e l'identità portuale. L'iter progettuale, articolato su una serie di interventi di iniziativa pubblica e privata, interessa ambiti territoriali diversi, ognuno dei quali assume un ruolo specifico rispetto ad una visione complessiva: il nuovo polo per il terziario avanzato alla Joliette, il centro direzionale e il polo multimodale a Saint-Charles Porte d'Aix, il complesso culturale di Belle-de-Mai, la Cité de la Méditerranée con il museo e il centro di formazione, il polo dedicato al mare, la nuova stazione marittima, le strutture turistico-culturali, gli esercizi commerciali e gli uffici, le aree verdi e gli spazi pubblici.

*Progetti flessibili e di lungo periodo per nuovi scenari sul waterfront*

Genova, città portuale affacciata su 33 km di costa convive da tempo con l'ambizione di diventare un grande porto a livello internazionale, ma anche con alcune problematiche legate alla morfologia del territorio, al sistema infrastrutturale e ad una complessa relazione con il tessuto urbano interno. È questo il contesto in cui si svolge il processo di riqualificazione urbana che interessa in particolare la Darsena e il Porto Antico con la finalità di legare nuovamente il centro storico genovese all'ambito portuale.

Concessionaria dal luglio del 1995 degli spazi portuali in questione (130mila mq) è la Società Porto Antico, partecipata per il 51% dal Comune, per il 39% dalla Camera di Commercio e per il 10% dall'Autorità Portuale, la cui finalità è di restituire le aree alla città attraverso la realizzazione di iniziative culturali, lo sviluppo di attività congressuali, la costruzione di strutture di interesse generale creando un polo di attrazione turistica. Nel 1992 il Porto Antico ospita le celebrazioni in onore di Cristoforo Colombo e un'esposizione

nell'area portuale dove si svolgono ancora diverse attività; in questa occasione l'Amministrazione Comunale e l'Autorità Portuale collaborano per la realizzazione di alcuni interventi sull'area compresa tra il Molo Vecchio e Ponte Spinala e su progetto dell'architetto Renzo Piano si provvede alla realizzazione della Piazza delle Feste, al recupero dei Magazzini del Cotone trasformati in centro congressi, alla costruzione dell'Acquario più grande d'Europa e del Bigo che sorregge l'ascensore panoramico. Altri interventi si susseguono negli anni successivi all'evento: la realizzazione di un complesso multifunzionale, di una nuova sede per la Facoltà di Economia e Commercio nel quartiere Scio, di parcheggi interrati e spazi pubblici che completano la passeggiata a mare nel 2000.

Con l'idea di legare fisicamente e funzionalmente la città storica all'acqua, in occasione del G8 del 2001, vengono portate a termine altre opere: il porto turistico, un cineplex, il Museo dell'Antartide, la Città dei Bambini e la Biosfera.

Nel 2004 Genova diventa Capitale della Cultura Europea, un evento che si traduce in nuove opportunità per il recupero del centro storico adiacente all'area portuale (Via San Lorenzo, Via Garibaldi, etc.) e la realizzazione del Museo del Mare e della Navigazione su progetto dell'architetto Guillermo Vasquez Consuegra negli spazi del magazzino portuale Galata. Il recupero del Porto Antico prevede per i prossimi anni la realizzazione su Ponte Parodi –una banchina portuale collocata tra la Darsena e l'Acquario che ha ospitato fino al 2002 un silos granario– di un polo di rilevanza internazionale e di un'architettura di forte impatto, con contenuti culturali e ludici al servizio della città e un nuovo terminal per le crociere su una superficie complessiva di 38.700 mq. La struttura, destinata a diventare una nuova “piazza sull'acqua” è stata progettata dallo studio Van Berkel & Bos nell'ambito di un concorso internazionale bandito nel 2001.

Ad ipotizzare un possibile scenario di lungo periodo per il futuro del porto e della città è stato recentemente l'Affresco di Renzo Piano articolato in tre diverse fasi di trasformazione su un arco temporale di 18 anni per la superficie di 200 ettari di cui la città, secondo quanto previsto dal Piano Regolatore Portuale, dovrebbe disporre.

Uno sviluppo ininterrotto per 8 km di costa, la realizzazione di due isole artificiali collegate alla terraferma mediante tunnel sottomarini per ospitare il nuovo aeroporto e i cantieri navali, la risistemazione del lungomare che si affaccia sul waterfront urbano dalla Darsena a Boccadasse, la realizzazione di tre nuovi parchi urbani.



### Grandi eventi e scambi culturali

Nel quadro delle grandi trasformazioni degli ultimi decenni, un'attenzione particolare va riservata ai grandi eventi temporanei che sono alla base di alcuni tra i più interessanti casi di *waterfront redevelopment*. Tanto in Europa come nel contesto internazionale, i grandi eventi e i relativi effetti sul lungo periodo hanno tramutato alcune città d'acqua in protagoniste indiscusse delle vicende urbane più recenti. L'accesso a consistenti ed eccezionali finanziamenti e risorse, la certezza dei tempi di realizzazione e la straordinaria opportunità, hanno permesso di trasformare occasioni temporanee in acquisizioni durature nel tempo e negli usi. Le città fluviali di Valencia e di Zaragoza sono tra le ultime città d'acqua in ordine di tempo che hanno puntato sulla risorsa acqua e sul marketing territoriale per la loro rinascita. Coniugare turismo e cultura per lo sviluppo locale e per restituire una nuova immagine urbana, proiettata a livello internazionale attraverso una grande manifestazione, è una formula diffusa e ormai consolidata da esperienze di successo.

Valencia ha sfruttato questa grande opportunità, e in occasione della XXXII America's Cup, è stata capace di produrre una vera e propria metamorfosi delle sue rive fluviali rigenerando la trama urbana attraverso alcuni interventi puntuali nel rispetto dell'esistente e riconnettendo la città storica al porto e al mare. Sul waterfront della città sono stati avviati diversi interventi che, nell'ambito di un progetto unitario, hanno permesso il rinnovamento e l'ampliamento dell'area portuale, il recupero dei quartieri degradati e la bonifica di alcune aree industriali dismesse, creando punti di interesse e elementi di attrazione. La progettazione di spazi funzionali diversificati, la riorganizzazione del traffico e della mobilità, la valorizzazione della Darsena Interna hanno

La città di Saragozza, vista dall'area dell'Expo.



Veduta aerea dell'area del progetto Balcón al Mar a Valencia.

generato effetti positivi per lo sviluppo locale. Sono state potenziate le attività nautiche, culturali, commerciali, e realizzati nuovi spazi pubblici, parchi urbani e aree verdi, passeggiate sul waterfront e percorsi ciclo-pedonali. Gli interventi previsti dal progetto sul Balcon del Mar hanno prodotto il rilancio immobiliare delle aree prossime all'acqua, il miglioramento delle infrastrutture di trasporto con interventi sull'aeroporto, sulla linea dell'Alta Velocità e sulle strade di accesso al porto, sul trasporto pubblico e sugli assi di collegamento urbano.

L'esperienza più recente sul waterfront, per quanto riguarda i grandi eventi espositivi a carattere internazionale, è quella di Zaragoza, che ha ospitato negli scorsi mesi l'Expo 2008, dedicata all'acqua e allo sviluppo sostenibile. L'expo è diventata l'occasione per avviare un processo di trasformazione urbana, paesaggistica, sociale e culturale, lungo 12 km di rive fluviali e di restituire la continuità con il tessuto urbano attraverso l'utilizzo di materiali naturali e innovazioni tecnologiche. Destinata a diventare nel prossimo futuro un parco scientifico-culturale e un polo di centralità strategica per lo sviluppo sostenibile, l'area restituirà, insieme ad una nuova unità urbana situata nei pressi della stazione intermodale, la continuità tra le due sponde dell'Ebro e il centro urbano. L'evento ha beneficiato di ingenti investimenti pubblici (stimati in 2.500 milioni di €) ripartiti tra governo spagnolo (70%), governo aragone (15%) e Amministrazione Comunale di Zaragoza (15%) gestiti dalla società EXPOAGUA Zaragoza 2008 SA, a cui è stata affidata l'organizzazione e la promozione della manifestazione. Le strategie di sviluppo economico e urbano sono state orientate

verso la diversificazione produttiva e la crescita economica sostenibile, l'incremento qualitativo e quantitativo (200 opere circa) e le strutture pubbliche, la nuova collocazione a livello nazionale e internazionale della città. L'intero processo è stato caratterizzato dalla creazione del consenso, dalla partecipazione dei cittadini e dai partenariati pubblico-privato con attori provenienti da diversi settori. Inoltre, l'evento è stato anticipato da numerose azioni legate alle infrastrutture e alla mobilità: l'espansione dell'Aeroporto di Zaragoza (36 milioni di €), la nuova Estación Intermodal de Delicias e il miglioramento del sistema viario (80 milioni di €) insieme alla realizzazione di una nuova piazza (16 milioni di €), la costruzione di gallerie tra El Portillo e il quartiere AVE (29.7 milioni di €), la Estación Central de Autobuses (15 milioni di €), il tratto ferroviario tra la strada Iriarte Reinoso e l'Estación Intermodal (20 milioni di €), i ponti di recente realizzazione, gli investimenti nel trasporto pubblico e nel Plan de Movilidad Sostenible, etc. Ad evento concluso, numerosi edifici e attrezzature sono stati riconvertiti, la città ha visto raddoppiare le aree verdi, i percorsi pedonali e ciclabili in tutti i distretti urbani e il processo di rifunzionalizzazione dovrebbe essere completato nel 2011. Grandi progetti commerciali, per dimensione o impatto, si stanno "cristallizzando" sulla spinta degli effetti positivi prodotti dall'Expo. Tra questi, il Terminal Maritima de Zaragoza (TMZ), nodo e "porta di accesso" della città al mare, direttamente collegata dalla linea ferroviaria con il porto di Barcellona. Si appresta ad accogliere un grande evento, l'Expo 2010, la città di Shanghai, da sempre legata all'acqua e al porto. I recenti piani urbanistici sono orientati a trasformare la città in un grande centro finanziario, commerciale e navale, un nodo economico di livello internazionale strettamente legato allo sviluppo del delta dello Yantze e delle rive fluviale.

È in fase di completamento il progetto per la realizzazione nella periferia urbana di un nuovo porto, in grado di accogliere 25 milioni di container e di disporre di un'area logistica di 13 kmq; l'industria cantieristica navale, insieme ad alcuni magazzini e ad altre attività industriali, sarà spostata su un'isola dello Yantze. A beneficio dei residenti e dei turisti sarà realizzato un lago artificiale di 5,4 kmq e un nuovo paesaggio sull'acqua, che affiancherà il porto nord con i suoi 15 km di waterfront e 30 nuovi attracchi. L'apertura dell'area di Pudong –lungo le rive orientali del fiume Huangpu– costituisce un elemento fondamentale per il futuro della città e una grande occasione di sviluppo per la riqualificazione dello spazio urbano affacciato sul fronte d'acqua e per la tutela di alcuni edifici storici, la costruzione di un sistema ecologico lungo le rive, il miglioramento della fruibilità dello spazio pubblico e della qualità della vita.

## Conclusioni

Le trasformazioni prodotte dai nuovi progetti sul waterfront fanno riferimento al territorio come ad un sistema che si costruisce e non si programma, ad una strategia che risponde a rinnovate dinamiche di mercato come ad esigenze urbane e sociali e che porta ad intervenire su diverse scale con una certa sensibilità e concretezza, ma anche con una certa libertà concettuale a partire dall'osservazione di un sito e di un processo urbano. Il progetto urbano sull'interfaccia terra-acqua è spesso rivolto a creare delle relazioni piuttosto che delle forme definite, utilizza strategie flessibili e graduali, spesso articolate con inserimenti successivi e azioni puntuali di dimensione limitata. La "frammentazione" diventa quindi un'opportunità per innescare circoli virtuosi e proporre un programma di interventi sostenibili a diversi livelli (formale, culturale, ambientale, etc.), consentendo di ipotizzare un progetto a diverse velocità ricercando, attraverso la sintesi, nuove logiche e una visione complessiva, interpretando l'identità di un luogo e delle sue preesistenze. La riqualificazione dei waterfront rappresenta una straordinaria opportunità di *coesione* e di *ricucitura* del territorio, dove l'acqua –patrimonio della collettività– può giocare un ruolo di centralità, diventando il motore di uno sviluppo sostenibile, capace di ricreare la relazione tra spazi, usi e visioni, di ricostruire un dialogo tra organizzazione spaziale, funzioni portuali e urbane, aspetti economici, ambientali e sociali.

## Riferimenti Bibliografici

- AA.VV. (2004) *Remaking the urban waterfront*, UIL Urban Land Institute, Washington.
- AA.VV. (1996-2001) *Aquapolis*, rivista trimestrale, Marsilio Editore, Venezia (inglese/italiano).
- AA.VV. (2001-2009) *Portus*, rivista semestrale, Edizione RETE – Associazione per la collaborazione tra porti e città, Venezia, (spagnolo/italiano/portoghese/francese con traduzione inglese).
- Breen A., Rigby D. (1996) *The new waterfront. A worldwide urban success story*, Thames and Hudson.
- Bruttomesso R. (a cura di) (2006) *Città-Porto/City-Port*, Catalogo della 10. Mostra Internazionale di Architettura di Venezia, Marsilio Editore, Venezia.
- Bruttomesso R. (1993) *Waterfront. A new frontier for cities on water*, Centro Internazionale Città d'Acqua, Marsilio Editore, Venezia.
- Carta M. (2008) *Creative City: dynamics, innovations, actions*, List-Laboratorio Editoriale.
- Giovinazzi O. (a cura di) (2007) *Città portuali e waterfront urbani. Ricerca bibliografica*, Edizioni Città d'Acqua, Venezia.
- Hoyle B.S., Husain S.M., Pinder D.A. (1994) *Aree portuali e trasformazioni urbane: le dimensioni internazionali della ristrutturazione dei waterfront*, Mursia, Milano.
- Marshall R. (2001) *Waterfront in post-industrial cities*, Spon Press, New York.

## Referenze immagini

Le immagini a pagg. 7, 8 e 9 sono di Rinio Bruttomesso. Le fotografie alle pagg. 11, 12, 13 e 15 sono dell'Archivio Città d'Acqua. L'immagine a pag. 14 è dello studio arch. Ben Van Berkel & Bos.