



News ed eventi

Riquilificazione di aree dismesse e aree funzionali ai nodi infrastrutturali

TeMA
04.10

Osservatori

Trimestrale del Laboratorio
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>
ISSN 1970-9870
Vol 3 - No 4 - dicembre 2010 - pagg. 117-120

Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II

© Copyright dell'autore.

Regeneration of Urban Degraded Areas

Regeneration of Urban Degraded Areas

a cura di **Floriana Federica Ferrara**

Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II
e-mail: floriana.ferrara@gmail.com; web: www.dipist.unina.it

In questo numero

La realizzazione di aree industriali o il potenziamento di nodi infrastrutturali in determinati contesti urbani diventa spesso la principale ragione della creazione di aree "al margine" della città o che comunque diventano prettamente funzionali alle infrastrutture perdendo la possibilità di ogni altro tipo di utilizzo e rischiando spesso di divenire zone degradate. Tale consapevolezza ha portato alla necessità di ripensare tali aree, soprattutto in termini di relazione con il centro urbano, in modo da liberarle da un'identità di aree strettamente funzionali alle infrastrutture della mobilità. In questo numero sono presentate tre esperienze di recupero di aree marginali in una dimensione a cavallo tra quelli che sono gli "small urban projects" e "i large urban projects". Questo perchè nei casi descritti, gli interventi

non sono prettamente puntuali e "fisici" ma sono il frutto di una profonda riflessione sulle nuove funzioni che l'interfaccia infrastrutture-città può offrire.

Il primo intervento descritto è il Titanic Quarter di Belfast, che si configura come il più grande progetto di rigenerazione urbana del waterfront su scala europea in quanto consiste nella riquilificazione di una vasta area (più di 30 ha) comprendente cantieri navali dismessi ed ex-gasometri. Il progetto è stato costruito in modo da promuovere l'inclusione sociale ed avere ricadute dirette di sviluppo sulla popolazione locale.

Un piano di fattibilità è invece quello che è stato finanziato per la città di Bari all'interno della iniziativa "Supporti strumentali all'incentivazione delle forme innovative di partenariato pubblico privato nei processi di trasformazione urbana sostenibile" promossa dal Ministero della Infrastrutture (MIT). Lo studio è finalizzato alla definizione di interventi per promuovere una "nuova centralità Ovest" per la città tenendo presente le esistenti "eccellenze" quali la Fiera del Levante, lo Stadio della Vittoria, il bacino portuale e quelle previste (centro congressi, polo sportivo, darsena per il salone nautico). Gli obiettivi principali sono quelli di rafforzare la già presente vocazione turistica e commerciale e porre le basi per la candidatura della città a capitale europea della cultura per il 2019.

Infine interventi anche per Civitavecchia, la cui presenza del porto ha praticamente precluso la natura "marinara" della città, con l'obiettivo di restituire la continuità dei luoghi e, in particolare, tra la città e la fascia costiera. Gli interventi si sviluppano all'interno del del Programma Innovativo in Ambito Urbano (PIAU) di Civitavecchia con gli obiettivi prioritari di incrementare il turismo e potenziare la logistica attraverso la creazione di una piattaforma in virtù soprattutto della posizione strategica della città.



Sustainable Development Coaching and training session - Workshop Intermodes

Convention devoted to intermodality in passenger transport
11 February 2011 Nice
tutte le info sul sito: <http://www.uitp.org/events/2011/nice/en/>



Urban Conference: Getting People on Board Sharing the road International UITP Conference

06-07 October, 2011
Gothenburg, Sweden
tutte le info sul sito:
<http://www.uitp.org/events/2011/gothenburg/en/>

Il Titanic Quarter di Belfast per la rigenerazione urbana del waterfront

TQ è diventato il più semplice modo per indicare il Titanic Quarter, il più esteso progetto di rigenerazione urbana del waterfront su scala europea. Il quartiere, di circa 75 ettari, è situato all'interno dell'area portuale di Belfast vicino al centro della città. Il concept di questo vasto intervento si è andato delineando nel tempo ma è solo negli anni novanta che ha assunto una fisionomia più rigorosa derivante da una presa di coscienza delle barriere e dei vuoti di cui la città si compone.

Il Titanic Quarter è un progetto ambizioso ed in continuo sviluppo che interessa la riqualificazione di aree dismesse quali ex cantieri navali ed ex gasometri tramite la realizzazione di un mix funzionale che comprende attività residenziale con circa 5000 abitazioni, edifici destinati ad uso ufficio per una superficie totale di 180000 mq, attività commerciale per una superficie totale di 130000 mq, attività di ristorazione, attività culturali e ricreative, attività ricettive (due alberghi, di cui uno ex-novo e l'altro ricavato dalla conversione di un precedente edificio), spazi pubblici che fungano da collegamento tra le diverse attività insediate e favoriscano gli spostamenti pedonali.

Molta attenzione è stata dedicata alla progettazione della viabilità sia in termini infrastrutturali che di servizi di trasporto pubblico. Le infrastrutture sono state infatti pensate in previsione di attivare forme di trasporto "leggere" che garantiscano velocità negli spostamenti. L'intero quartiere è poi caratterizzato da piste ciclabili su tutte le strade principali e lungo il fiume.

Per quanto riguarda l'accessibilità invece, sono presenti tre punti di accesso principali corrispondenti agli assi viari di Abercorn Crescent, l'Olympic Boulevard e del Titanic Boulevard per le cui carreggiate sono stati rispettati alcuni criteri atti a garantire la convivenza di differenti modalità di trasporto. Sono state inoltre migliorate le vie di collegamento tra il Titanic Quarter e il centro di Belfast vero e proprio in modo da garantire un continuum, della cui assenza, questa città "arcipelago" ha molto sofferto nel passato anche a causa di scelte progettuali sbagliate come ad esempio la realizzazione, agli inizi degli anni '60, di un anello viario interno che, finalizzato all'alleggerimento dei flussi del traffico, ebbe invece l'effetto di isolare gran parte della città dal suo centro. La promozione di un senso di "inclusione" è invece uno dei temi portanti dello sviluppo dell'area.

Il concetto di inclusione va visto non solo dal punto di vista prettamente fisico ma anche sociale. Si prevede infatti di creare circa 25000 posti di lavoro nei prossimi 15 anni legati allo sviluppo del settore edile, del turismo, della finanza, del commercio e del settore ICT. Le occasioni occupazionali sono rivolte essenzialmente alla popolazione locale tanto che un dedicato "TQ Work action group" è stato istituito per garantire una corretta informazione alla cittadinanza e coordinare le attività formative. A questo si aggiungono ben altri cinque "action groups", dedicati ad altre tematiche (es. accessibilità, turismo, residenzialità) finalizzati a garantire che i progetti attuati all'interno dell'area abbiano effettivamente una ricaduta positiva sullo sviluppo locale.



Making Public Transport part of a modern urban style? Yes, we can!

UITP conference

07-08 November, 2011

Venice (Italy)

Tutte le info sul sito: <http://www.uitp.org/events/2010/venise/en/>



La mobilità in Italia dal 1961 ad oggi

11° Conferenza Nazionale Mobility Management e Mobilità Sostenibile

25 marzo 2011

Museo dell'Automobile, Torino

Tutte le info sul sito: http://www.euromobility.org/iniziative/Conferenza_11.htm

La “nuova centralità ovest” del Comune di Bari

Il Comune di Bari, ha presentato, all'interno della iniziativa “Supporti strumentali all'incentivazione delle forme innovative di partenariato pubblico privato nei processi di trasformazione urbana sostenibile” promossa dal Ministero della Infrastrutture (MIT), un'idea-programma tesa alla riqualificazione dell'area Ovest di Bari compresa tra la Fiera del Levante, lo Stadio della Vittoria, il porto e la linea ferroviaria, così come prevede il documento programmatico preliminare del redigendo Piano Urbanistico Generale.

Per lo studio di fattibilità dell'idea-programma finalizzata a creare una “nuova centralità Ovest” della città, sono stati stanziati 245000 euro dal MIT.

La nuova centralità si basa sia sul potenziamento e integrazione delle funzioni di eccellenza esistenti (Fiera del Levante, Stadio della Vittoria, bacino portuale) con quelle previste (centro congressi, polo sportivo, darsena per il salone nautico) in modo da rafforzare la già presente vocazione turistica e commerciale e porre le basi per la candidatura della città a capitale europea della cultura per il 2019.

Nel bando per lo studio di fattibilità verrà richiesta una particolare attenzione all'analisi dell'area compresa tra il bacino portuale a nord e il limite ferroviario a sud e del sistema di mobilità dell'intera area in generale in modo, da un lato di ridefinire il rapporto tra la città e il mare e la città e le infrastrutture portuali e retroportuali e dall'altro di sostenere l'incremento di carico insediativo determinato dall'attuazione dei Piani di lottizzazione di iniziativa privata. La complessità delle operazioni richiederà uno studio approfondito delle potenziali fonti di finanziamento sia pubbliche che private. Verranno a tal proposito considerati fondi comunitari, quali i fondi Jessica, predisposti proprio per finanziare progetti di sviluppo urbano ed altri



strumenti di finanziamento derivanti da forme di partenariato private e miste.

Al vaglio anche strumenti di finanza di progetto quali l'introduzione di pedaggio per mezzi in transito o la promozione di incentivi urbanistici per la realizzazione di strutture ricettive e di ristoro (alberghi, stazioni di servizio)

al servizio della viabilità camionale da e verso il porto, con lo scopo di aumentare la redditività dell'iniziativa. All'interno della sostenibilità economica verrà inoltre valutata la possibilità di fornire incentivi urbanistici per gli investitori privati che intendano realizzare interventi di mitigazione ambientale e paesaggistica della viabilità camionale a protezione e valorizzazione delle aree interessate dai propri investimenti.

Lo studio di fattibilità si inserisce all'interno di un più vasto programma di investimenti di tipo infrastrutturale tra cui gli interventi del nodo di Bari nord e Bari Sud del PON “Reti e mobilità” 2007-2013.

59 th UITP World Congress and Exhibition

10-14 April 2011

Dubai

tutte le info sul sito:

<http://www.uitpdubai2011.org/congress/home>



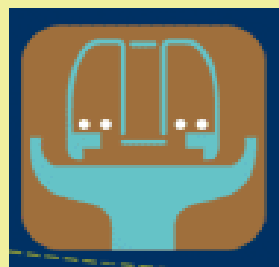
Sharing vision from People Movers to fully automated Urban Mass Transit - Automated People Movers & Transit Systems

13th International Conference

22-26 May, 2011

Paris, France

Tutte le info sul sito: <http://www.apm2011.org/>



Civitavecchia: La riapertura della città al mare

L'incremento del turismo e il miglioramento della logistica sono i due obiettivi cardine del programma di interventi sviluppati all'interno del Programma Innovativo in Ambito Urbano (PIAU) di Civitavecchia. Il programma di interventi si articola in differenti tipologie di azioni:

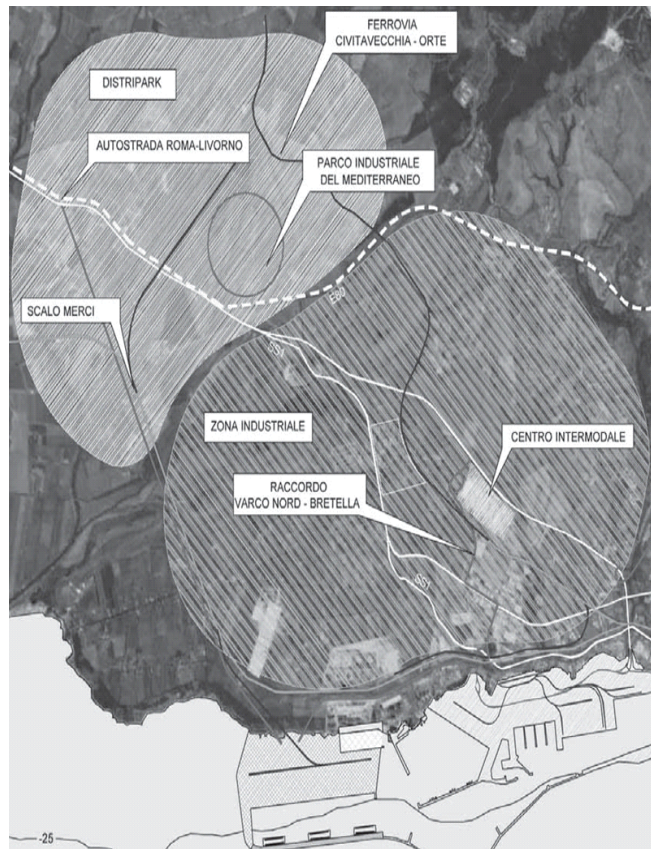
- di contesto tese sostanzialmente a migliorare la relazione città-porto-stazione;
- locali consistenti in riqualificazione delle aree dismesse, tra cui un'importante area ferroviaria, e restyling delle aree turistiche;
- di sistema, finalizzate a sviluppare e rafforzare le connessioni con il contesto europeo e i sistemi di città, a fornire supporto allo sviluppo, sotto il profilo produttivo, del polo intermodale portuale.

Parte degli interventi erano già stati definiti prioritari all'interno del programma Porti e Stazioni ma è solo il Protocollo di Intesa firmato nel 2004 dal Comune di Civitavecchia, la Regione Lazio, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'Autorità Portuale e la Rete Ferroviaria Italiana che ha avuto inizio la vera e propria attuazione degli interventi con l'obiettivo di restituire la continuità dei luoghi e, in particolare, tra la città e la fascia costiera, "disturbata" se non preclusa dalla presenza del porto.

L'identità di "città-costiera" di Civitavecchia è infatti fortemente compromessa dal porto che limita in maniera significativa l'accessibilità e la fruibilità della costa.

Allo stesso tempo, per la sua posizione strategica, la vocazione "logistica" di Civitavecchia deve essere non solo preservata ma anche potenziata attraverso lo sviluppo di una piastra logistica di interesse nazionale. Questa potrà prevedere:

- la riqualificazione di un'area di circa 200 ettari, attrezzata per lo sviluppo di servizi logistico-produttivi e di stoccaggio a supporto del porto (attività di stoccaggio, semilavorazione, spedizione, ecc.) della Grande Distribuzione Organizzata (GDO) e del tessuto produttivo locale;



- la realizzazione di un terminal container su un'area a nord dell'attuale infrastruttura portuale (circa 2 milioni di metri quadrati), con una capacità di stoccaggio compresa tra i 2 e i 3 TEU.

La spinta per lo sviluppo della suddetta piastra logistica è dettata dalle previsioni del trasporto marittimo globale che evidenziano grande dinamicità per i traffici nel Mediterraneo dovuti soprattutto al sempre maggiore ruolo dei mercati asiatici e indiani.

In questa prospettiva il porto di Civitavecchia assume una rilevanza strategica che va però supportata da opportuni interventi anche per quello che riguarda l'area retro-portuale al fine di non compromettere le funzioni proprie della città. Ciò è consentito anche grazie alla vasta possibilità di espansione della infrastruttura portuale e delle aree strettamente connesse al porto e adibite a servizi, nella parte Nord della città, senza quindi interferire con l'area urbana. Civitavecchia inoltre si candida ad essere un valido nodo di scambio intermodale per la presenza della ferrovia, soprattutto per quanto riguarda il trasporto di merci su ferro.

Referenze immagini

L'immagine a pag. 118 del TQ di Belfast è tratta dal sito <http://www.titanic-quarter.com>; l'immagine a pag. 119 di Bari è tratta dalla rete; le immagini a pag. 120 sono tratte dal sito <http://www.romaregione.net/2010/07/30/civitavecchia-al-primo-posto-per-passeggeri-crociere/> e dallo speciale Urbanpromo di Edilizia e Territorio.

