

Governare le trasformazioni

I cambiamenti di cui sono protagoniste alcune città del mondo sono processi a lungo termine che richiedono tempi e modalità di approccio, elaborati, complessi e condivisi. In modo particolare, i grandi fenomeni di trasformazione che stanno attraversando alcune città portuali sembrano richiedere un'attenzione particolare, dal momento che coinvolgono soggetti diversi, livelli amministrativi disomogenei, e aree su cui sussistono ancora interessi – se non conflittuali – differenti.

Gli strumenti oggi in vigore non sembrano ancora essere del tutto adeguati a dare risposte esaustive a tutte le esigenze che queste particolari aree urbane manifestano, né si dimostrano snelli e agili nel facilitare l'evolversi di tali processi. Anche le linee-guida dei Piani Regolatori Portuali in Italia – come approfondiscono Paolo Viola e Franco Grimaldi con i loro collaboratori nell'articolo introduttivo di questo numero di *Portus* che analizza la legislazione portuale italiana – forniscono suggerimenti su come intervenire in questo ambito, piuttosto che porsi come vere e proprie 'norme'.

Spesso sarebbero necessari dei veri e propri modelli di gestione innovativi per

operare in queste aree urbane che, nonostante siano oggetto di piani e progetti per il cambiamento di funzioni d'uso ormai da alcuni decenni, non sembra abbiano ancora trovato uno strumento *ad hoc*, esportabile anche in contesti diversi. Certamente, il modello che tiene insieme più livelli istituzionali (locale più regionale/federale) o, ancora meglio, che associ pubblico-privato, ha dimostrato di essere il più consono ad operare a lungo termine accogliendo processi di ampio respiro.

Il numero 13 di *Portus* approfondisce nella sua sezione *Dossier* il tema della gestione di queste aree di confine tra porto e città, cercando di individuare approcci e modelli diversi. Rio de Janeiro sta puntando a costituire una società pubblica per gestire il Piano di Recupero e Rivitalizzazione della Regione del Porto, unendo livello locale e federale, servendosi in questa prima fase di un consorzio per la definizione delle priorità di intervento attraverso un sistema di gestione di società pubblico-private. Per lo sviluppo dei 135 chilometri di linea di costa lungo il fiume Mersey a Liverpool, invece, una società mista – il Mersey Waterfront

Regional Park – lavora dal 2003 per facilitare la trasformazione, rigenerazione e l'investimento dell'area, sviluppando società di gestione e alleanze diverse, progetto per progetto. Malaga invece ha costituito un Gruppo di Interesse Economico – Malagaport – con lo scopo precipuo di favorire la comunicazione tra ambiente portuale e non portuale, in merito alle grandi trasformazioni che riguardano sia il porto che la città, anche dal punto di vista turistico. Il caso portoghese è rappresentato da Viana do Castelo, città medioevale, di mare, fiume e montagne: il suo piano di sviluppo e riqualificazione urbana è passato attraverso il progetto *Polis*, finanziato con fondi comunitari, che ha favorito la trasformazione del riverfront, con percorsi pedonali e parcheggi sotterranei, un nuovo parco urbano su di un'area di barene e, più ingenerale, una nuova armonia con la natura, per cittadini e turisti.

Alcuni articoli su recenti progetti sui waterfront urbani completano il numero di *Portus*: dallo sviluppo futuro del porto e della città di Shanghai, alla riqualificazione del waterfront portuale ad oriente di Alessandria d'Egitto, nuova fase dopo la costruzione della Biblioteca Alessandrina; dal progetto di costruzione di un nuovo spazio pubblico a Malaga, il Palmeral de las Sorpresas, al ruolo di incontro tra città e mare, svolto dalle nuove spiagge urbane in Chile. Infine, un approfondimento su alcuni interventi di trasformazione delle coste italiane: dal waterfront portuale di Trapani a quello urbano di Alghero, sino alla trasformazione della costa calabrese come motore di riqualificazione urbana e del paesaggio. Chiude la rubrica *Reportage* che in questo numero dà voce ad AIVP- Association International Villes et Ports, che si interroga sulla reale possibilità di un futuro comune tra porto e città.

Governing transformations

The changes that many cities in the world are undergoing are long-term processes that require elaborate, complex and shared planning schedules and approaches. In particular, the significant transformations that many port cities are undergoing seem to require particular attention, given that they involve various subjects, non-homogeneous administrative levels, and areas which still attract interests that may be different, if not conflicting.

The tools that are currently applicable do not seem at all adequate to give a comprehensive response to the many requirements of these particular urban areas, nor have they proven to be rapid and agile in aiding the evolution of these processes. The guidelines for Port Master Plans in Italy – as examined by Paolo Viola and Franco Grimaldi with their collaborators in the introductory article to this issue of *Portus*, an analysis of Italian port legislation – offer suggestions on how to intervene in this field, rather than provide actual ‘standards’. Often what is needed are innovative management models to operate in these urban areas which, despite the fact that for decades they have been the subject of plans and projects for a change in their functions, do

not yet seem to have found a tool *ad hoc*, which might be exported into different contexts. Certainly, the model that brings together various institutional levels (local plus regional/federal) or, better yet, associates the public and private sectors, has proven to be the most appropriate for long-term operations and broad-based processes.

Issue number 13 of *Portus* examines, in its *Dossier* section, the theme of how to manage these border areas between the port and the city, seeking to identify different approaches and models. Rio de Janeiro is attempting to constitute a public company to manage the Regeneration and Revitalization Plan for the Port Region, bringing together the local and federal level, establishing a consortium for this first phase to define the operational priorities through a management system by public-private companies. For the development of the 135 kilometers of coastline along the Mersey River in Liverpool, a mixed company – the Mersey Waterfront Regional Park – has been working since 2003 on enabling the transformation, regeneration and investment in the area, developing management companies and a variety of alliances for each single project.

Malaga on the other hand has constituted an Economic Interest Group – Malagaport – with the immediate purpose of encouraging communication between the port and non-port environments for the great transformations that involve both the port and the city, with an eye towards tourism. The Portuguese case is represented by Viana do Castelo, a Medieval city surrounded by sea, river and mountains: its plan for development and urban regeneration was based on the European Community funded project *Polis*, which favored the transformation of the riverfront, with pedestrian routes and underground parking areas, a new urban park on the marshlands and more generally, a new harmony with nature for citizens and tourists alike.

Several articles about recent urban waterfront projects complete this issue of *Portus*: from the future development of the port and city of Shanghai, to the regeneration of the port waterfront to the east of Alexandria of Egypt, a new phase that follows the construction of the Alexandrian Library; from the construction project for a new public space in Malaga, the Palmeral de las Sorpresas, to the role of meeting ground between the city and the sea attributed to the new urban beaches of Chile. Finally, a careful examination of several transformation projects along the coasts of Italy: from the port waterfront of Trapani to the urban waterfront of Alghero, to the transformation of the coast in Calabria as an engine for the regeneration of the cities and of the landscape. It ends with the *Reportage* section which in this issue dedicates its space to the AIVP- Association Internationale Villes et Ports, which questions the real possibility of a shared future for ports and cities.