



La "rigenerazione urbana" richiama ambiti molteplici: economici, sociali, politici e culturali, e ovviamente urbanistici e di pianificazione, sia su scala urbana, sia a livello territoriale, trattandosi di un fenomeno connesso alla ripresa delle attività economiche, alla sistemazione di situazioni sociali e relazioni precedentemente danneggiate o degradate, con un incremento della qualità urbana.

Come rilevato dalla letteratura, sono solitamente componenti comuni della "rigenerazione" i fattori legati all'edilizia residenziale e alla qualità dell'abitare, i fattori economici, i fattori sociali, legati alle comunità urbane e al capitale umano e i fattori legati all'occupazione, all'istruzione e alla formazione professionale.

È evidente che i fattori "fisici" sono i primi a contribuire alla buona riuscita di operazioni di rigenerazione legati alle crociere e in particolare:

- l'attrattiva della città portuale, sia per le compagnie di crociera che per i turisti, con la creazione di servizi e infrastrutture per la crocieristica, di cui possano beneficiare anche i cittadini;
- i sistemi dell'accessibilità (connessioni di trasporto su diverse scale e anche fra terminal e città) e quindi della possibilità di mobilità del turista;
- il mix funzionale nell'interfaccia fra porto e città;
- la salvaguardia del patrimonio storico del porto e la possibilità di miglioramento delle condizioni ambientali dell'area portuale, cercando anche di limitare l'impatto del traffico crocieristico sull'ambiente.

La possibilità di regeneration nei progetti collegati alle crociere: i casi studio

I casi studio riportati di seguito dimostrano come le caratteristiche del luogo in cui si agisce determinano necessariamente gli esiti e il successo del progetto stesso in termini di "rigenerazione".

Sembra tuttavia valere il principio per cui, in prevalenza, l'obiettivo della rigenerazione viene in generale giustamente ricercato attraverso una buona integrazione fra interventi sul tessuto urbano del centro storico e due fattori fondamentali per la crocieristica: il sistema dell'accessibilità e il terminal crociere con le aree per i servizi ai croceristi, in un quadro di interventi spaziali capaci di coinvolgere ma anche il singolo cittadino.

La *mixité* d'uso è dunque ingrediente base del progetto senza che spazi e infrastrutture appaiano eccessivamente connotati, monofunzionali, e quindi sotto-utilizzati.

Alicante

A partire dal 1992, grazie alla collaborazione tra l'Amministrazione Comunale di Alicante e la Generalitat Valenciana, Alicante ha avviato nel Casco Antiguo (centro storico) una ben riuscita operazione di vera e profonda *regeneration*.

I punti-chiave alla base del convincente risultato dei programmi di riqualificazione sono stati i seguenti: mix sociale, recupero del patrimonio storico e culturale, riqualificazione degli spazi aperti del pubblico, *social housing*, ri-vitalizzazione delle attività commerciali puntuali (e in particolare quelle di ristorazione con un'operazione di supporto all'imprenditorialità innovativa per la riscoperta della tradizione locale).

objective of regeneration is generally appropriately pursued by successfully integrating interventions on the urban fabric of the historic city centre and two fundamental factors for cruise ship traffic: the system of accessibility and the cruise ship terminals with cruise ship passenger service areas, within a context of interventions on the space that can offer something to the individual citizen as well.

Functional mixité is therefore a fundamental ingredient of the project so that spaces and infrastructure do not appear excessively specific, mono-functional, and therefore remain under-utilized.

Alicante

Starting in 1992, thanks to the collaboration between the City Administration of Alicante and the Generalitat Valenciana, Alicante began a successful program of real in-depth regeneration of its historic district, Casco Antiguo.

The key factors underlying the convincing results of the regeneration programs were the following: social blend, restoration of the historic and cultural heritage, regeneration of public open spaces, social housing, revitalization of punctual commercial operations (catering services in particular, with actions to support innovative business that rediscovers local tradition).

Cruise ship traffic did not become part of the regeneration strategy until the final phase of the works, because it could attract significant user fluxes not only towards the docking areas on the seafront, but also into the not-too-distant historic city centre, thanks to the new "routes" conceived for tourists, and cruise ship passengers in particular, for whom a specific information centre was set up right at the entrance to the historic area. In the case of Alicante, it was the excellent physical and functional outcome of the regeneration project – totally independent and endogenous, with sustained participation by the local community and administration – that served to attract cruise ship tourism, for a positive and mutually beneficial advantage.

Matosinhos

The project presented by the Portuguese city of Matosinhos is centred on a "regeneration" program to redesign the entire section of the waterfront, offering initiatives not only aimed at cruise ship tourism but also at the inhabitants of the urban area.

The plan encompasses cruise traffic: on the one hand, it creates services for tourists (that could also be used by other types of users), on the other it launches an urban renewal project for several unsafe and scarcely permeable neighborhoods suffering from urban blight, including the "Quadra Marittima" near the future disembarkation area for cruise ship passengers, centred on a new terminal. The new terminal, located along the breakwaters, is conceived as a catalyst for quality tourism but also for "urban" functions (research laboratories, lecture halls, etc.), guaranteeing an ongoing use of the structure even off-season for cruise traffic. The terminal would be supported by a network of minute services (for cultural and social activities)

La crocieristica è stata inserita nella strategia di riqualificazione solo nell'ultima fase dei lavori, in quanto capace di attirare importanti flussi di utenti non solo verso i punti di ormeggio sul fronte mare, ma anche all'interno del non lontano centro storico, grazie ai nuovi "percorsi" concepiti per i turisti, in particolare per i crocieristi, per i quali è stato dedicato un apposito "centro" informativo appena all'ingresso dell'area storica.

Nel caso di Alicante, è dunque lo stesso ottimo esito fisico e funzionale di una rigenerazione – totalmente autonoma ed endogena, oltre che fortemente partecipata dalla comunità locale e dall'amministrazione – a fungere da attrattore anche per il turismo crociere, con un positivo e reciproco vantaggio.

Matosinhos

Il progetto presentato dalla città portoghese di Matosinhos agisce, con un programma di "rigenerazione" sul ridisegno dell'intero arco del waterfront, proponendo anche in questo caso iniziative orientate non solo per il turismo da crociera ma anche per gli abitanti dell'area urbana.

Il piano include la crocieristica agendo da un lato sulla creazione di servizi per i turisti (ma fruibili anche da altri tipi di utenza) e dall'altro sulla sistemazione urbanistica di alcuni quartieri poco sicuri e scarsamente permeabili anche perché in stato di degrado, fra i quali la "Quadra Marittima", vicina al punto di sbarco previsto per i crocieristi, consistente in un nuovo terminale. Il nuovo terminal, posto lungo il frangiflutti, è immaginato come un nuovo catalizzatore per un turismo di qualità, ma anche per funzioni di tipo "urbano" (laboratori di ricerca, sale per conferenze, ecc.), garantendo un uso continuato della struttura anche al di fuori della stagione crocieristica. A supporto del terminal è stata pianificata una rete di servizi più minuti (per attività culturali e sociali) per far vivere ai turisti il waterfront e per attirare i residenti, migliorando l'offerta abitativa.

Il progetto, centrato sull'investimento nel nuovo terminal, è certamente interessante; esso pone tuttavia alcune riserve: è possibile immaginare realmente che una serie di funzioni posizionate in una zona limitata della città (o addirittura, come nel caso del terminal, in una zona alquanto esterna rispetto ai flussi normali del sistema urbano) siano davvero in grado di ottenere un successo e di conferire a tutto il contesto urbano un arricchimento funzionale e sociale tipico di una vera e profonda *regeneration*?

planned to help tourists experience the waterfront and attract residents, improving the supply of housing. The project, centred on the investment in the new terminal, is undoubtedly interesting: it does however give rise to several reservations: is it really possible to imagine that a series of functions located in a limited area of the city (or even, in the case of the terminal, in an area that is far outside the normal fluxes of the urban system) can be successful and can provide the entire urban context with a functional and social revitalization that is typical of a real profound regeneration?

Dublin

The project presented by Dublin operates on a much larger scale than Alicante and Matosinhos. The core of the plan is the renovation of the Docklands, already underway, so that the economic revitalization is expected to be partly, though not exclusively, driven by cruise ship traffic, and includes the construction of residential and commercial services and the "extension" of the areas of tourist interest to include the entire city of Dublin. Out of the many different components, cruise traffic is viewed as the "activator" of a critical mass of tourists that can help promote urban regeneration, not just along the waterfront, but within the existing urban fabric. The projects for the Docklands are linked as a system with another series of projects located in the heart of the city, thanks to the required reinforcement of circulation routes and transportation (for example on the water) that connect the historic heart of the city to the port area, and for which the Docklands provide a new, exciting median polarity – featuring museums, office buildings, convention centres, commerce etc. – for both tourists and the local community.

In this project, the new cruise terminal becomes a long-term objective, because it is expected that its primary value will be created elsewhere.

Conclusions

From the considerations and the planning experiences illustrated above, it may be stated that real urban regeneration based on cruise ship traffic is not easy to achieve, if it is not conceived within a larger planning framework that operates at a much higher level than the simple dependence on the "cruise ship" factor.



Dublino. L'area dove sorgerà il nuovo terminal crociere e verrà costruito il progetto di espansione residenziale e commerciale Dublino. Il progetto per il Convention Centre con sullo sfondo il nuovo ponte Samuel Beckett

Alicante. Attività urbane messe a sistema con quelle posizionate sul waterfront completamente rinnovato Alicante. Il centro per visitatori e turisti ospiterà funzioni di tipo culturale e sociale oltre ad un info-point

Alicante. Il nuovo terminal crociere, collegato con opportuni percorsi al centro storico

Piazza del Carme ad Alicante: gli edifici, prima degradati sono stati risanati, creando alloggi di edilizia sociale

Alicante. "Parque de la Ereta" sul Monte Benacanti

Dublino. The site for the construction of the new cruise terminal and the project for residential and commercial expansion

Dublino. Project for the Convention Centre, in the background, the new Samuel Beckett bridge

Alicante. Connecting all the urban activities with the activities located on the completely renovated waterfront

Alicante. The visitors and tourist centre will feature cultural and social functions as well as an info-point

Alicante. The new cruise terminal, connected by circulation routes to the historic city centre

Piazza del Carme at Alicante: the deteriorated buildings were restored to create social housing units

Alicante. "Parque de la Ereta" on the Monte Benacanti

Vista del waterfront di Matosinhos dopo l'intervento di sistemazione. In primo piano, l'area in cui verrà costruito il terminal crociere

Dublino, i Docklands alle foci del fiume Liffey. Qui verrà costruito il nuovo terminal crociere

Il Casco Antigo di Alicante

Il porto di Matosinhos, ove verrà posizionato il nuovo terminal crociere

A view of the waterfront of Matosinhos after the renovation project. In the foreground, the area in which the cruise ship terminal will be built

Dublin, the Docklands at the mouth of the Liffey rivers. This is where the new cruise ship terminal will be built

The Casco Antigo district in Alicante

The port of Matosinhos, where the new cruise ship terminal will be located

Dublino

Il progetto presentato da Dublino gioca su una scala alquanto più ampia di quello di Alicante e Matosinhos. Punto nodale del piano è la sistemazione, già avviata, dei Docklands, per cui si prevede una rivitalizzazione economica legata in parte, ma non esclusivamente, alla crocieristica, costruendo servizi residenziali e commerciali e “allargando” le aree di interesse turistico a tutta la città di Dublino. Fra numerose altre componenti, la crocieristica è vista come “attivatore” di massa critica di utenti utile a promuovere la rigenerazione urbana non tanto lungo il waterfront, ma all'interno del tessuto urbano preesistente. Gli interventi dei Docklands, infatti, sono messi a sistema con un'altra serie di progetti inseriti nel cuore della città grazie ad un opportuno adeguamento dei percorsi e dei trasporti (es. su acqua) che connettono il cuore storico della città all'area portuale e che trovano nei nuovi Docklands una nuova, vivace polarità mediana – con musei, torri per uffici, centri congressi, commercio ecc. – sia per i turisti che per la comunità locale. Un nuovo terminal crociere si delinea, nel progetto, solo come un obiettivo di lungo periodo, dal momento che il valore principale è ritenuto poter essere creato in altri punti.

Conclusioni

Dalle considerazioni precedenti e dalle esperienze progettuali proposte si può affermare che una vera rigenerazione urbana legata alla crocieristica non è facilmente realizzabile, se non è pensata all'interno di una cornice di pianificazione piuttosto ampia, capace di porsi ad un livello ben superiore a quello della dipendenza dal fattore “crociere”.

Il mercato da crociera è fra l'altro un generatore di ricchezza alquanto vulnerabile e dipendente da dinamiche fragili, come per esempio il numero di visitatori, e la stagionalità del servizio, e le strategie economiche delle compagnie crocieristiche, che tendono a trarre ingenti profitti dalla vendita di prodotti a bordo della nave, con scarse ricadute sul contesto urbano (McCarthy, 2003).

Nella pianificazione, non può quindi essere da traino l'idea che possano essere le stesse infrastrutture per le crociere ad innescare il cambiamento: sono infatti rarissimi i casi nei quali un terminal – spesso decentrato rispetto ai flussi ordinari della città – possa davvero svolgere con facilità funzioni realmente attrattive per le normali funzioni urbane. Pare quindi molto più sensato puntare non tanto su costosi terminal, quanto su sistemi di servizio ai passeggeri e alle compagnie, riducendo al massimo (soprattutto nei casi di “porti di transito”) le risorse impiegate.

Saranno piuttosto la multifunzionalità del waterfront e un'accorta pianificazione dei servizi all'interno della città a permettere che l'area portuale si consolidi nel suo ruolo di “frangia attiva” (CTUR, 2009) anche nell'eventualità di una diminuzione del numero di visitatori e di un calo della popolarità dei servizi della crocieristica nei prossimi anni.



Besides, the cruise market is a rather vulnerable generator of wealth, because it depends on fragile dynamics such as the number of visitors, the seasonal nature of the service, and the economic strategies of cruise ship companies that tend to derive significant profits from the sale of products on board, contributing little to the urban context (McCarthy, 2003). The planning process cannot therefore be steered by the idea that cruise traffic infrastructure in and of itself can be sufficient to trigger change: there are very few cases indeed in which the terminal – often decentralized with respect to the everyday fluxes of the city – effortlessly carries out functions that are really attractive for normal urban functions. It therefore seems much more reasonable to focus not on costly terminals, but on service systems for passengers and companies, reducing the allocation of resources (especially in the case of “transit ports”). Only the multi-functionality of waterfronts, and a wise planning of services within the city will allow the port area to consolidate its role as an “active fringe” (CTUR, 2009), even if the number of visitors drops and the popularity of cruise ship services diminishes in years to come.

Nota

The data concerning the case studies are taken from the partner presentations during CTUR project meetings. See: <http://urbact>.

Bibliografia

- Breen A., Rigby D., *Waterfronts. Cities reclaim their edge*, Mc Graw-Hill, USA, 1994
- Bruttomesso R., *Land-Water intermodal terminals*, Marsilio, Venice, 1998
- *CTUR-Cruise Traffic and Urban Regeneration of City Port Heritage*, URBACT Thematic Network, Baseline Study, 2009
- Hoyle B., “Cities and Ports: Development Dynamics at the Port-City Interface”, in Bruttomesso R., *Land-Water intermodal terminals*, Marsilio, Venice, 1998
- Lynch K., *Il senso del territorio*, The Massachusetts Institute of Technology e il Saggiatore, Milano, 1981
- Marshall R., *Waterfronts in Post-Industrial Cities*, Spon Press, London, 2001
- McCarthy J., *The Cruise Industry and Port City Regeneration: The Case of Valletta*, European Planning Studies, vol. 11, issue 3, 2003
- Millsbaugh M.L., “Waterfronts as catalysts for city renewal”, in Marshall R., *Waterfronts in Post-Industrial Cities*, Spon Press, London, 2001
- Torbianelli, V., *Linking cruise tourism and urban regeneration: the CTUR project and beyond*, The Urbact Tribune 2010, UE, Luxembourg, 2010, 58-62.
- URBACT - CTUR, “First Thematic Journal - Topics and Case studies on Physical and environmental Components”, Comune di Napoli (Lead Partner), 2010.

Nota

Tutti i dati concernenti i casi studio presentati sono stati tratti dalle presentazioni dei partner CTUR durante i meeting CTUR. Vedi: <http://urbact>.