

Evoluzione e Prospettive per il Waterfront di Barcellona

Elena Ridolfi¹, Miriam Valdevira²

*¹ Universitat Autònoma de Barcelona (UAB), Departament de Geografia - Edifici B, 08193 -
Bellaterra (Barcellona) - Spagna
ridolfi_elena@libero.it*

*² Universitat Autònoma de Barcelona (UAB), Departament de Geografia, Edifici B, 08193 -
Bellaterra (Barcellona) Spagna
miriam.valdevira@gmail.com*

Abstract

Il presente studio esamina il waterfront di Barcellona, in Spagna, come modello contemporaneo di relazioni tra porto e città.

Un'analisi iniziale si focalizza sul processo di trasformazione dell'area portuale, per comprenderne la struttura, il funzionamento e le interazioni con il sistema urbano e l'hinterland. Attraverso questa analisi viene descritto il presente modello e le dinamiche che interagiscono tra i sistemi porto-città.

Attraverso una revisione di ulteriori modelli, vengono descritti i processi e i fenomeni che intercorrono nelle relazioni tra porti e città di paesi diversi, facendo emergere gli aspetti comuni e le loro diversità. Questo permette di inquadrare il caso di Barcellona in una scala di analisi più ampia, evidenziando i punti di forza e di debolezza del modello considerato.

Infine, la parte di conclusione e discussione apre una riflessione sulle prospettive, nonché le sfide per il Porto di Barcellona. Riteniamo che la comprensione del modello attuale e delle dinamiche in atto, anche in relazione ad altri contesti di waterfront, sia necessaria per individuare strumenti di intervento che garantiscano l'equilibrio e l'integrazione tra il porto e la città nel medesimo contesto territoriale e in un'ottica di scenario evolutivo.

Key Words: waterfront urbano, Barcellona, pianificazione strategica, riqualificazione porto-città, scenari evolutivi.

Report

1. Introduzione

C'è un ruolo morfogenetico nelle grandi infrastrutture, cioè una loro capacità di strutturare territori e città. Questo è vero anzitutto per i porti. Non solo sono stati, nei tempi, risorse per lo sviluppo, ma anche motivi fondanti della nascita di città e, per l'azione strutturante diretta e indiretta, fattori della successiva crescita e qualificazione urbana (Dematteis, Governa, 2001).

Il Porto di Barcellona (Spagna), dato il suo progressivo inserimento nel contesto urbano e territoriale, è l'esito di processi che, soprattutto negli ultimi dieci anni, hanno dato luogo al complesso mosaico ambientale e plurifunzionale che caratterizza l'attuale waterfront urbano.

La Regione Metropolitana di Barcellona e l'area del Delta del Llobregat sono l'ambito territoriale nel quale si colloca il porto, proiettato verso un sostanziale cambiamento.

Da luogo prevalentemente naturale e agricolo, fortemente relazionato con la presenza del mare e dei fiumi Besos e Llobregat, è stato trasformato nel tempo, in uno spazio ricco di funzioni e attività. La sua posizione strategica, caratterizzata dalla vicinanza di aree produttive e l'accesso diretto con il centro di Barcellona, rappresenta il fattore dominante per il quale è stato convertito in uno dei maggiori porti mercantili del Mediterraneo, conferendo al sistema urbano e territoriale della regione la forza industriale e economica. Oggi, il waterfront di Barcellona si configura come un modello di porto-città estremamente articolato, dove gravitano una pluralità di funzioni, attori, interessi e conflitti di varia natura. E se il Porto ha inciso profondamente nella trasformazione e sviluppo del suo contesto territoriale, altrettanto si può dire per la città di Barcellona che, come tante altre città costiere del Mediterraneo, sta assumendo il modello diffuso; che consuma territorio, energia, e genera conflitti, inquinamento, rifiuti e deficit di risorse come quello idrico (soprattutto nelle aree turistiche, durante l'estate) dovuto alla crescente concentrazione di popolazione (Golberg, 1994; Saurí e Breton, 1998; Marotta, 2004).

L'obiettivo del presente studio è la definizione di un quadro di analisi per il waterfront di Barcellona e la descrizione delle dinamiche che hanno generato il modello contemporaneo porto-città. Lo studio cercherà inoltre di rispondere a domande chiave, tali come: Quanto è sostenibile questo modello in una visione di lungo periodo? I punti di debolezza del modello attuale possono costituire oggi elementi sui quali intervenire per migliorare l'integrazione tra il porto e la città? Quali sono gli strumenti di supporto alle politiche, adeguati e efficaci per intervenire e risolvere i punti critici e i conflitti di questo modello? E' necessario che le risposte siano basate su una strategia elaborata di pianificazione per la gestione e governo di questo territorio?

La complessità di queste tematiche, sempre più attuali a livello Internazionale e nel Bacino del Mediterraneo, ne rende auspicabile l'analisi e discussione di questo modello.

2. Materiali e Metodi

2.1 Caso studio: il Porto di Barcellona

Lo studio si avvale di una raccolta di materiali cartacei e sitografici, utilizzati per l'analisi del caso studio e per una prima ricostruzione del quadro territoriale nel quale si configura il waterfront di Barcellona. Sono stati analizzati i documenti di programmazione della Generalitat

de Catalunya e di pianificazione strategica, i piani di riferimento connessi allo studio del sistema portuale e urbano e le fonti comunitarie come le direttive e i programmi Europei. E' stato così realizzato un data-base per comprendere le tendenze del Porto, la sua posizione socio-economica nel panorama europeo e internazionale, le strategie di integrazione tra il Porto e il contesto territoriale, ma anche tra il Porto e le connessioni con i corridoi infrastrutturali europei che lo interessano. Una fase empirica di ricerca sul campo ha permesso di selezionare un numero di *stakeholders* che rappresentano gli attori del porto e della città di Barcellona, per individuare gli interessi e i conflitti del waterfront, oggetto di studio.

2.2 Inquadramento territoriale e aspetti generali

Il waterfront di Barcellona ha subito notevoli trasformazioni a partire dagli anni ottanta (Fig.1) con il forte incremento urbano e l'arrivo di nuove imprese. In quegli anni furono ampliati i poligoni industriali nel bacino del Delta del Llobregat che sfruttavano l'energia dell'acqua per le differenti attività produttive. La necessità di ingrandire il Porto emerse con il "Piano di stabilizzazione" del 1959 che segnalò la riapertura verso l'esterno dell'economia spagnola e conferì a Barcellona la funzione di porto interoceanico. Il Porto Vecchio fu convertito da zona portuale commerciale obsoleta per gli usi tradizionali, a uno spazio di 55,6 ettari nel 1995, unico in Europa come porto cittadino integrato nel cuore di Barcellona. L'attuale configurazione della superficie del porto è di 828,9 ha, e dispone di 20 km² di banchine e attracchi. In questo spazio si trovano 32 terminal specializzati¹. E' il primo porto del Mediterraneo con 47,2 milioni di tonnellate di traffico totale, più di 2 milioni di container, 800.000 veicoli, 450 linee regolari ed è leader nel settore crociere. Negli ultimi anni la crescita del porto, nel suo complesso, si è mantenuta al di sopra del 10 per cento annuale². Per questo risulta ben posizionato nel mercato e risponde alle necessità nazionali, essendo attualmente il porto spagnolo più importante per il valore e il flusso di merci.

Figura 1. Area di Studio: processo di trasformazione del waterfront di Barcellona, deviazione del Delta del Llobregat (in blu) e ampliamento del Porto



¹ Tre polivalenti e il resto specializzati in trasporto containerizzato, caffè e cacao, frutta, legname, prodotti forestali, autoveicoli, metalli, liquidi e solidi alla rinfusa, idrocarburi e passeggeri.

² <http://www.portdebarcelona.es>

Il Porto Vecchio rappresenta una rilevante attrattiva per la città, la gente e le imprese; ogni anno lo visitano più di 16 milioni di persone³. Attualmente questa area dispone di un gran ventaglio di offerte culturali, sportive, di commercio e di ozio⁴ offrendo un'offerta altamente differenziata. Barcellona è stata trasformata nella città mediterranea che ha sperimentato una rilevante crescita turistica con i Giochi Olimpici del 1992. Da allora, il numero di crociere e di passeggeri è incrementato e questo ha reso il Porto di Barcellona⁵ il più importante in Europa, quale modello di riferimento nell'ambito del turismo crocieristico.

Il porto conta su una rete di connessioni, come l'aeroporto, la rete ferroviaria, oltre a quella metropolitana. Tali connessioni facilitano il movimento di più di un milione di turisti che ogni anno arriva a Barcellona via mare. Le superfici industriali e la promozione di progetti logistici sono gestiti dal Consorzio della Zona Franca che aiutano a consolidare la Catalunya come territorio imprenditoriale, dinamico e competitivo. La Zona di Attività Logistiche, ZAL, invece è la piattaforma logistico-intermodale dell'area portuale concepita con l'obiettivo di promuovere ulteriormente il Porto, i servizi logistici e generare l'aumento del traffico marittimo. La ZAL è stata la prima piattaforma logistica portuale stabilita in Spagna con l'obiettivo di trasformare il porto di Barcellona nel primo HUB⁶ logistico euromediterraneo e poter competere con i porti "Hub" del nord Europa (Amsterdam, Brema, Rotterdam). L'attività totale che qui viene realizzata genera un movimento di due milioni e mezzo di tonnellate di merci annuali. I terminal marittimi interni servono, invece, a facilitare il commercio internazionale con la Cina e il Giappone, e con le zone adiacenti e il sud della Francia; iniziativa strategica del Porto di Barcellona per contare su una presenza permanente in questi mercati e distinguere un'ampia offerta di servizi e qualità ottenuta, nel 2000, con la certificazione di qualità "ISO 9001".

Nel processo di trasformazione del porto ha inciso profondamente la deviazione del corso del fiume Llobregat per l'ampliamento del porto (Fig.1), attraverso il "Piano Delta" (2000-2004), che ha costituito una tappa importante nella storia dello sviluppo del waterfront di Barcellona. Tale scelta ha innescato interventi a cascata su tutto il territorio, come lo sviluppo dell'aeroporto, la costruzione di nuovi assi stradali e ferroviari, l'impianto di un depuratore e di un desalinizzatore ma anche la creazione di una vasta area naturale protetta. Le opere di ampliamento del porto di Barcellona hanno previsto la sua ristrutturazione con la moltiplicazione della superficie di 1.265 ettari e la costruzione di 30 km² di moli e banchine. L'obiettivo era quello di diventare un nodo importante nella rete delle "Autostrade del mare" della Politica Europea per i trasporti marittimi di persone e merci, che permette al Porto di Barcellona di superare le barriere naturali, come i Pirenei, e entrare all'interno della rete integrata transeuropea di trasporto (RTE-T)⁷, così come nel Corridoio 5 Lisbona-Kiev, arteria a rete multimodale, quale alternativa marittima prevista dall'Unione Europea⁸.

I cambiamenti associati con la rivitalizzazione del porto di Barcelona, e quindi, di un'importante area della città, sono stati basati su altre operazioni analoghe condotte nelle città americane prima, e negli ultimi quaranta anni in quelle europee. I processi di globalizzazione, i progressi tecnologici nei trasporti marittimi, le nuove esigenze strategiche e il declino di queste aree

³ <http://www.barcelonaturisme.com/>

⁴ il Maremagnum, L'Aquarium, l'Imax Port Vell, il Museu d'Història di Catalunya, il Museu Marítim, il World Trade Center, l'Edifici Escar, la Spiaggia di San Sebastián, il Reale Club Nàutic, il Reial Club Marítim, la Marina Port Vell, La Marina 92, il Club Natació Atlètic Barceloneta ed il Club Natació Barcelona.

⁵ È cofondatore e membro dell'Associazione di Porti del Mediterraneo "Medcruise"; lavora per attivare e promuovere i porti mediterranei come nodi turistici.

⁶ Fonte: http://ec.europa.eu/transport/index_it.html

⁷ che comprende le strade, le ferrovie, le vie navigabili, gli aeroporti, i porti marittimi, i porti di navigazione e i sistemi di gestione del traffico. Fonte: www.aiscat.it/pubblicazioni/notizie_ue/att_ue_7_lug_2006.pdf

⁸ http://www.europa.eu.int/comm/ten/transport/index_en.htm

favorite dalla vicinanza del mare e dei centri urbani, ha portato i governi e gli investitori privati a intervenire attraverso progetti integrali di riqualificazione urbana, per recuperare determinate aree e re-integrarle nel tessuto della città. Queste proposte strategiche di sviluppo urbano vanno dalla relocalizzazione, l'ampliamento dei centri nevralgici per la città, la creazione di nuovi poli di sviluppo alla riduzione dei problemi urbani e dei deficit strutturali. L'origine dei problemi della rivitalizzazione di vecchie aree portuali sono simili in molte città, tuttavia, i piani, gli obiettivi e le dimensioni della rivitalizzazione sono spesso molto differenti da caso a caso. Anche se ogni progetto è il frutto del proprio contesto storico, economico, politico, sociale, del *genius loci* del luogo e del suo rapporto porto-città, alcuni schemi comuni possono essere osservati rispetto ai loro obiettivi o sfide. Secondo Schubert (2004), identifica le opportunità e i problemi della trasformazione del porto e delle zone costiere in disuso attraverso diverse esperienze e gli obiettivi della pianificazione possono essere classificati nelle seguenti categorie :

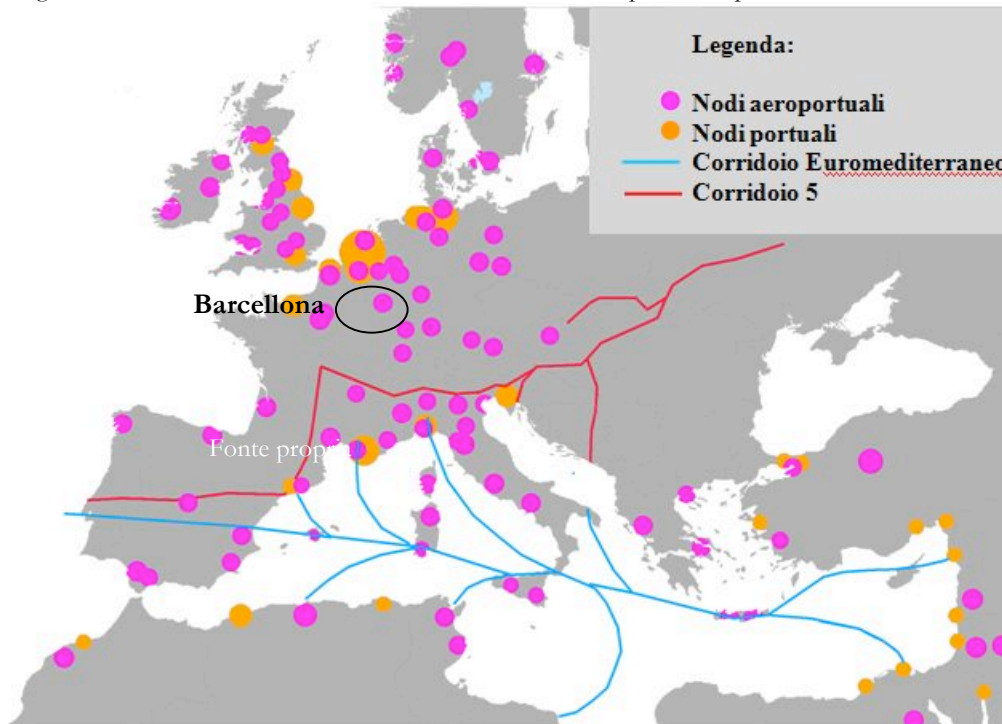
- Rafforzamento dell'economia della città: nuovi usi, diversificazione dei settori, attrazione di investimenti e creazione di nuovi posti di lavoro. Queste misure hanno permesso a città come Londra e Melbourne di riacquisire una concorrenza globale.
- Riorganizzazione dello spazio urbano: nuove opzioni di sviluppo urbano e reinserimento spaziale del centro, del porto e del lungomare e nuovi settori urbani in ambiti costieri. Le nuove destinazioni d'uso di edifici preesistenti, come nel caso di Boston, possono generare nuovi ambienti urbani o lo sviluppo di nuovi terreni edificabili come è successo a Shanghai e Hong Kong.
- Rivitalizzazione delle aree portuali e costiere: apertura delle città verso il mare per favorire l'accesso al mare, superare le barriere infrastrutturali e favorire le aree pedonali. Questo è il caso della trasformazione di Barcellona e Vancouver, due principali porti industriali e commerciali che hanno favorito interventi per la creazione di attrattive diverse.
- Pratica di nuove culture di pianificazione: per promuovere nuove culture di pianificazione inclusive e partecipative e superare la mancanza di integrazione nei progetti di trasformazione dell'area portuale e i conflitti tra gli stakeholders. Spiccano come buone pratiche di gestione e unione di interessi comuni lo sviluppo del waterfront di New York, così come la città di Rotterdam.
- Nuovi impieghi in aree secondarie: nuove destinazioni d'uso di quartieri a destinazione mista, spazi residenziali e rivitalizzazione di dighe e frangiflutti. Alcuni esempi significativi sono la ex. cantiera navale di Oslo convertita per usi diversi, i frangiflutti turistici del porto di Genova, o gli Eastern Docklands di Amsterdam che favoriscono la funzione residenziale.
- Recupero del patrimonio marittimo: recupero di infrastrutture e edifici in zone costiere quali importanti testimonianze della storia marittima e urbana e del *genius loci* della città. Chinatown, e la *sailor town*, e città come Copenaghen e Chicago ne sono alcuni esempi.

Queste città che hanno optato per i diversi tipi di interventi sono oggi conosciute a livello mondiale per quanto riguarda la costruzione o l'ampliamento dei loro porti, ma soprattutto per i progetti di trasformazione in aree precedentemente legate esclusivamente al trasporto di merci. Tra questi esempi, la particolarità di Barcellona, e la sua opportunità, si trova nella combinazione di fattori diversi: ubicazione, varietà di usi e funzioni, specializzazione commerciale che rende il suo porto paragonabile e competitivo con i grandi porti del nord Europa ed i porti americani.

3. Risultati

L'analisi del capitolo precedente ha permesso di definire uno schema riassuntivo, mostrato in Figura 2 che indica l'integrazione delle principali infrastrutture Europee di trasporto che comprendono il sistema stradale, portuale, aeroportuale e quello marittimo Mediterraneo. Da questo, emerge una situazione molto articolata e complessa di queste reti, dove Barcellona è l'unica realtà mediterranea che si configura come nodo interessato dai quattro sistemi considerati. Pertanto, si inserisce all'interno di un network in grado di relazionarsi nel contesto territoriale attraverso le sue infrastrutture, sfruttando la sua strategica collocazione come centro plurifunzionale dove "fare rete" diventa una priorità per il futuro del Porto e del suo waterfront urbano.

Figura 2. Barcellona e le relazioni con le infrastrutture Europee di trasporto terrestri e marittime



Dati questi fattori il Porto di Barcellona continua a espandersi sia in termini quantitativi (nuovi moli e nuovi accessi), sia in termini qualitativi (nuove linee marittime e un maggior numero di collegamenti europei). L'area resa libera dalla deviazione del letto del fiume Llobregat rappresenta un corridoio per i futuri collegamenti terrestri e la costruzione di un'autostrada a quattro corsie, riservata esclusivamente ai mezzi pesanti⁹. La nuova arteria sarà direttamente collegata alla rete autostradale spagnola ed europea, mentre quattro nuove linee ferroviarie partiranno dagli scali appositamente previsti sulle nuove banchine. Il suo ampliamento è destinato anche ad attività logistiche verso Sud, con l'introduzione di connessioni viarie e ferroviarie che ne facilitino l'accesso.

Questa combinazione di fattori, esterni per lo sviluppo del commercio mondiale, ed interni per l'ampliamento portuale in esecuzione, affiancata ad un piano di accessi viario e ferroviario ambizioso, costituisce un'opportunità rilevante per lo sviluppo di un'offerta di servizi portuali, capace di competere di condizioni di uguaglianza con i porti del Nord Europa. Sotto queste

⁹ www.gencat.es

premesse, l'Autorità Portuale di Barcellona si è fissata l'obiettivo strategico di ampliare l'hinterland verso il sud ed il centro e il nord Europa, incrementare la sua area di influenza nel nord dell'Africa e consolidare la sua posizione in Europa. Inoltre il Piano Strategico 1998-2010 della Comunità Logistica Portuale ha definito un modello di futuro del Porto di Barcellona che mira a dirigere la sua gestione di primo hub logistico euromediterraneo. Il Secondo Piano Strategico del Porto di Barcellona 2003-2015 invece, guarda oltre che alle relazioni che intercorrono tra il porto e la città, anche all'hinterland per comprendere e intervenire sui processi che riguardano il contesto territoriale di Barcellona, per mantenere nel futuro un alto livello di competitività del Porto e del suo waterfront.

Rispetto a quanto analizzato emerge la complessità d'insieme del territorio che caratterizza il waterfront di Barcellona. La trasformazione del Porto e del sistema urbano e ambientale è stata accompagnata da rilevanti conflitti tra gli attori (tabella 1) che operano in questo territorio e la popolazione locale che contesta le continue modificazioni dello spazio in cui vive (Nelso, 2003).

Tabella 1. Attori che intervengono nel Porto di Barcelona e relativi conflitti di carattere ambientale, economico e identitario. Barcelona presenta frequenti conflitti tra la popolazione locale e i turisti. (Elaborazione propria)

Soggetti	Interessi	Strumenti	Azioni e localizzazione
UE	<ul style="list-style-type: none"> - Istituzione di un'area marittima europea comunitaria - Liberalizzazione dei mercati - Alta competitività dei porti - Creazione di posti di lavoro - Sostenibilità ambientale - Creazione di reti europee infrastrutturali e di collegamento 	<ul style="list-style-type: none"> - Pan European Environment Programme - Accordi Multilaterali per garantire la competitività - Regolamenti in materia di Sicurezza, prevenzione e lotta contro l'inquinamento - Orientamenti per Aiuti Statali per la creazione di nuovi posti di lavoro - Libro Bianco: Europa in movimento per la mobilità sostenibile - TEN-T (1996) - RTE-T (2001) 	<ul style="list-style-type: none"> - Corridoio 5 Lisbona – Kiev - Asse sud-est Europa per l'Alta Velocità - Asse ferroviario Algeciras – Madrid – Parigi - Intermodalità in corrispondenza delle stazioni per l'alta velocità della penisola iberica - Multimodalità per l'asse Portogallo/Spagna – resto d'Europa
Governo statale	<ul style="list-style-type: none"> - Integrazione e coordinamento nella gestione dell'area costiera includendo gli agenti e le istituzioni interessate all'interno di un processo di partecipazione - Contrastare il processo di erosione delle coste - Preservare le risorse ambientali - Mitigare gli effetti del cambiamento climatico - Mantenere in attivo i rendimenti economici del litorale - Garanzia dell'accesso e dell'uso pubblico della costa 	<ul style="list-style-type: none"> - Legge 22/1988 per la conservazione delle risorse naturali della zona costiera - Strategia per la sostenibilità della costa (Nov. 2007): documento di pianificazione strategica, integrata e combinata che persegue i criteri di sostenibilità ambientale 	<ul style="list-style-type: none"> - Opere di restauro della zona costiera - Diffusione dell'informazione attraverso pubblicazioni di documenti nel web
Generalitat de Catalunya	<ul style="list-style-type: none"> - Ampliamento del porto con il minor impatto ambientale possibile - Ricerca di equilibrio territoriale attraverso misure di compensazione - Favorire una relazione con la città attraverso nuovi servizi - Potenziare l'economia con l'inserimento in nuovi mercati e la dinamizzazione del settore commerciale e turistico - Introduzione di misure per l'efficienza energetica, la raccolta e trattamento delle acque residue e la contaminazione dei sedimenti 	<ul style="list-style-type: none"> - Piano settoriale dei Porti di Catalunya (2007) 	<ul style="list-style-type: none"> - VIA per progetti d'ampliamento e nuove infrastrutture nell'area del porto

Ajuntament de Barcelona	- Integrazione della zona portuaria con la città	- Creazione di nuovi servizi (commerciali e per l'ambiente)	- Parco fluviale con percorsi didattici camminamenti sterrati per il passeggio e punti belvedere con strutture rialzate o per il birdwatching
Autoritat Portuària de Barcelona	- Espansione verso il sud del centro strategico – commerciale dell'Europa (HUB)	- Pla Director d'Espais Portuaris (Pla Director del Port) all'interno del Pla Delta 1994	- Deviazione del fiume Llobregat (ultimi due chilometri) · progettazione di un nuovo letto del fiume (canalizzazione e naturalizzazione) · sistema di vasche per le inondazioni - Costruzione nuovi argini: est e sud - Ampliamento piattaforma per container (2,3 volte) - Aumento moli di attracco (30 km) - Ampliamento piattaforma logistica (ZAL)
Port de Barcelona	- Competitività internazionale - Offerta di servizi integrati e specializzati	- Promozione di gare d'appalto - Selezione dell'imprenditori	- Concessioni trentennali per lo sfruttamento dei terminal di attracco, carico e scarico delle merci
Imprenditori	- Banchina di attracco privata - Ampliamento ZAL	- Appalti	- Ampliamenti dei moli e delle strutture private per il carico/scarico delle merci
Associazioni ambientaliste	- Recupero ambientale ed ecologico del Delta de Llobregat - Esposizione pubblica dei programmi d'intervento - Valutazione d'Impatto Ambientale - Valutazioni Ambientali Strategiche	- Manifestazioni per la difesa del rio e del Delta del Llobregat	- Azioni e manifestazioni locali
Comitati dei cittadini – residenti	- Qualità di vita - Prestigio della città - Conservazione delle aree naturali - Qualità e accessibilità delle spiagge e delle aree di ozio	- Petizioni	- Manifestazioni locali
Non residenti	- Efficienza e qualità dei trasporti (orari e frequenza) - Qualità dei servizi all'attesa d'imbarco	- Questionari sulla qualità dei servizi	- Contestazioni e dissensi

Tali conflitti sono in primo luogo scaturiti dalla veloce trasformazione del territorio, dove, in pochi anni, si sono ampliate le varie infrastrutture, esaurendo lo spazio fisico e naturale come nel caso dell'aeroporto del Prat di Barcellona. Nel caso del Porto di Barcellona l'esaurimento dello spazio fisico lungo la costa e verso l'entroterra, lo ha indotto ad appropriarsi dello spazio marino. Data la mancanza di spazio, le connessioni per il trasporto merci permangono insufficienti e generano congestioni viarie e i collegamenti necessari risultano deboli e poco integrati tra loro nel sostenere il "carico" indotto dalle varie infrastrutture. Inoltre, i nuovi progetti quali L'AVE (Linea ad alta velocità) e il corridoio 5 di collegamento con l'Europa, non trovano un adeguato appoggio dato il fragile sistema attuale.

Nonostante le direttive comunitarie richiamino i Paesi a dotarsi di azioni compensative e di protezione delle aree sensibili limitrofe alle grandi infrastrutture, gli obiettivi di competitività e di crescita del Porto prevalgono rispetto ad una gestione integrata complessiva a livello territoriale. Il progetto compensativo del Parco litorale e del fiume del Llobregat, previsti nel Pla Delta del '94, risultano interventi puntuali e circoscritti. Anche la creazione del corridoio per i futuri collegamenti terrestri nell'area del Delta, resa libera dalla deviazione del letto del fiume

potrà favorire il collegamento territoriale verso l'entroterra ma potrebbe comportare una trasformazione rilevante dell'Hinterland e la perdita di identità di questo luogo. La sua differenziazione di funzioni e la competitività tanto ricercata rischiano di soffocare l'intero sistema se non vengono considerati i limiti territoriali. Ulteriormente la perdita di posizione competitiva rappresentano un rischio per il modello porto-città di Barcellona.

Il waterfront di Barcellona è diventato dunque un contenitore plurifunzionale dove la difficoltà nel governo di questo territorio genera la mancanza di dialogo, anche tra piani e programmi di gestione nonostante i loro obiettivi di miglioramento, e la mancanza di un sistema coordinato che gestisca il complesso e articolato quadro territoriale e l'interazione tra ogni attore, pubblico e privato e dunque, ogni portatore d'interesse e la popolazione.

4. Discussioni e conclusioni

In termini generali il waterfront di Barcellona si caratterizza come un nodo inserito all'interno di una rete internazionale dove svolge un ruolo di elevata importanza. Importanza conferitagli dal territorio che lo circonda, dalla complessità che si sviluppa in una superficie ristretta e dalle varie funzioni che tendono sempre più ad ampliarsi per sviluppare un certo grado di competitività.

Il Porto come nodo all'interno di un network transnazionale, dove, come sostiene Saskia Sassen (2004), i paesi presentano più tratti in comune fra loro che in rapporto ai rispettivi contesti regionali o nazionali, è chiamato sempre più a confrontarsi a livello globale ma anche a livello locale in quanto nel suo territorio si svolgono i processi di globalizzazione e dove la pluralità di attori, pubblici e privati, che operano su questo territorio con differenti finalità ed obiettivi, sono spesso in conflitto, per la salvaguardia, valorizzazione dell'ambiente e lo sviluppo economico dell'area. Generare diversità, che è data dai tre aspetti: sociale, economica e territoriale, è essenziale per creare nuove opportunità nel contesto urbano (Muñoz, 2003). Il Porto di Barcellona necessita dunque di confrontarsi con questi tre elementi, che risultano vitali per la sua attività futura. Ricercare nuove opportunità locali significa competere in una rete urbana e metropolitana locale e globale e dunque risolvere un problema esistente di gestione, dove le azioni necessarie risultano essere le seguenti:

- Applicare azioni che considerino la gestione del porto in condizioni di equità (Economica, sociale, ambientale);
- Attivare una gestione integrata rispetto ai flussi intermodali europei incidenti nell'area metropolitana di Barcellona affrontando le carenze dei collegamenti con l'hinterland e i suoi limiti fisici;
- Realizzare un piano che contenga azioni volte a integrare l'attività portuale con i diversi centri nevralgici dell'hinterland catalano e l'ambiente di interfaccia terra-mare;
- Valutare la rete delle infrastrutture e la sua potenzialità nel processo di pianificazione strategica quale condizione base per lo sviluppo territoriale e locale;
- Considerare gli interessi degli attori coinvolti e le opportunità

Tali azioni potranno configurarsi considerando le tendenze attuali e le relazioni tra porto e città.

Ringraziamenti

Per la supervisione, il supporto scientifico e i momenti di discussione le autrici ringraziano particolarmente i Prof.ri Pilar Riera Figueras, Francesc Muñoz, David Saurí Pujol, dell'*Universitat Autònoma de Barcelona* (UAB) Barcellona – Spagna e Francesco Musco dell'Università IUAV di Venezia – Italia. Per le mappe storiche e i materiali cartografici ringraziamo il Prof. Pere Serra dell'*Universitat Autònoma de Barcelona* (UAB) Barcellona – Spagna.

Bibliografia

- Dematteis G., Governa F. (A cura di), *Contesti locali e grandi infrastrutture*, Milano, Franco Angeli, 2001
- Fainstein, S., *The Changing World Economy and Urban Restructuring in Readings in Urban Theory 2nd edition*; Campbell, Scott and Fainstein, Susan (ed.), Blackwell Publishers. 2002
- Golberg E. D., *Coastal zone space. Prelude to conflict?* Unesco Publishing, Paris. 1994
- Magnaghi A., *Il progetto locale*, Bollati Boringhieri, Torino. 2000
- Marotta L., *Ecologia Urbana e sistemi costieri*, in Bettini V., *Ecologia Urbana*, pp 419- 454. UTET, Torino. 2004
- Maurizio Carta, *Palermo RETI MEDITERRANEE Interconnessioni materiali e immateriali per l'integrazione dei mercati*. 2006
- Muñoz F., *Lock Living: Urban Sprawl in Mediterranean Cities*, in *Cities*, International journal of Urban Policy and Planning, *Volume 20*. 2003
- Nel.lo, O., *Aquí no!*, Els conflictes territorials a Catalunya, Barcelona, Angel Editorial, 2003
- Pinder D. A., Husain M. H. (A cura di), *Aree portuali e trasformazioni urbane. Le dimensioni internazionali della ristrutturazione del waterfront*, Milano, Mursia, pp. 10-18. 1998
- Saurí D. e F. Breton, *La Mediterrània. Forces socioeconòmiques i canvi ambiental*, Medi Ambient. Tecnologia i cultura, n. 21. pp. 47-53. 1998
- Saskia Sassen, *Le città nell'economia globale il Mulino*, Bologna, 2004
- Schubert, D., "Transformación de zonas portuarias y costeras en desuso: experiencias, posibilidades y problemas" in *Ciudades*, Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid, núm. 8, pp. 15-36. 2004
- Vallega A., *Per una geografia del mare*, Milano, Mursia, 1980
- http://ec.europa.eu/transport/white_paper/index_en.htm
- http://ec.europa.eu/world/enp/faq_en.htm#1.7
- <http://www.barcelonaturisme.com>
- www.bcnregional.com
- www.gencat.es
- www.tcbcn.com
- www.tercat.es