

Recuperare il rapporto con il mare: una sfida ancora aperta per Napoli

Rosa Anna La Rocca

Di.Pi.S.T. – Università degli Studi Federico II di Napoli

Piazzale V. Tecchio, 80 – 80125 Napoli

larocca@unina.it

Abstract

Il fenomeno di *Waterfront renaissance* ha interessato in epoche e con modalità differenti tutte le città portuali del mondo. In Italia, tale fenomeno ha origini più recenti e si inquadra in un contesto più generale che richiede, per avere successo, il verificarsi di condizioni di dialogo fra diversi attori della gestione politico amministrativa.

La consapevolezza delle ricadute positive legate alla riqualificazione ha ravvivato l'interesse per queste "aree di frontiera" con l'obiettivo di restituire alla città spazi vitali. Il fenomeno del recupero dei waterfront è anche il risultato del cambiamento dei parametri della competitività urbana, orientata verso una rinnovata offerta di qualità, dove l'affaccio a mare o il rapporto con l'acqua diventa un differenziale competitivo, catalizzatore di investimenti esterni, fattore incisivo per il riposizionamento internazionale della città (Guala, 2007).

Forte del suo "capitale fisso" rappresentato da un singolare patrimonio di risorse ambientali e territoriali, Napoli ha puntato molto sul recupero dell'originario rapporto con il mare. Una sfida ancora aperta sebbene attivata da circa un decennio.

L'articolo ripercorre le tappe fondamentali di questa operazione di ricucitura urbana con l'obiettivo di evidenziare gli elementi che hanno caratterizzato il caso Napoli.

Key Words: relazione città-porto, rigenerazione urbana, competitività urbana, Napoli

Report

1. Il fenomeno esteso del riutilizzo della *soglia abbandonata*

È opinione riconosciuta che la riqualificazione delle aree di confine tra la città e il mare rappresenti un'occasione per la rinascita della città. *Waterfront renaissance* infatti è un fenomeno che ha interessato tutte le città portuali a partire dagli anni Sessanta dello scorso secolo.

Il rinnovato interesse verso la *soglia abbandonata* (Hall, 1992) si può sinteticamente ricondurre a tre fattori principali:

- disponibilità di aree defunzionalizzate localizzate in prossimità dei centri urbani;
- sviluppo del settore terziario;
- relazione empatica tra città e mare.

La crisi delle città portuali ha avuto una ripercussione straordinaria in termini di occupazione dei suoli: le città si sono improvvisamente ritrovate a poter disporre di migliaia di ettari (solo a Londra circa 2000 ha) resi liberi dalla necessità di delocalizzare le attività portuali.

Il verificarsi, quasi contemporaneo, di una maggiore disponibilità di reddito da destinare alle attività del tempo libero ha inciso sulla definizione delle destinazioni d'uso per queste aree.

Nelle città americane e successivamente in quelle europee sono stati realizzati nuovi quartieri destinati ad attività residenziali, commerciali e ricreative.

Tabella 1 Destinazioni d'uso prevalenti in recenti interventi di riqualificazione dei waterfront urbani (Scenari Immobiliari e Censis, 2006)

AREA GEOGRAFICA	SUP.TOT. (ettari)	TOTALE mq costruiti	DESTINAZIONI D'USO (% mq)					
			Residenze	Uffici	Commercio	Tempo libero	Ricettività	Altro
EUROPA	4.430	22.000.000	55	25	8	6	1,5	4,3
USA/CANADA	6.900	52.600.000	64	15	10	3,5	3,5	3
ASIA/AUSTRALIA	1.800	12.800.000	30	11	28	10	13	7,5

Elemento comune alle esperienze di *waterfront renaissance* è la riscoperta di una “nuova” area urbana che, attraverso attenti interventi di riqualificazione, può fornire l'occasione di ricostruire o riconvertire l'immagine della città. La prossimità di queste aree alla parte storica della città ha allargato il margine dell'azione di riqualificazione, nel tentativo di recuperare l'originario rapporto con la fascia costiera.

La presenza dell'acqua costituisce un catalizzatore dei processi di rigenerazione urbana, un elemento in più su cui investire per rilanciare la città nei circuiti della competizione internazionale (Guala, 2007).

La reale sfida dei processi di rigenerazione dei waterfront consiste, però, nella capacità di realizzare luoghi effettivamente fruibili, piuttosto che icone urbane rese inaccessibili dai costi insostenibili sia per la gestione che per l'acquisizione delle aree.

L'operazione *Docklands Redevelopment* di Londra è forse il caso più emblematico di quanto complesso e complicato sia il processo di riconversione di queste aree e, soprattutto, risulta particolarmente significativo rispetto al verificarsi di due differenti velocità di cambiamento: quella rapida delle decisioni, quella lenta della trasformazione fisica.

Il caso di Londra mette in evidenza anche le enormi difficoltà sollevate nell'integrare la nuova

realità nel tessuto urbano preesistente.

L'operazione dei Dockland ha dovuto aspettare circa un trentennio per poter dichiarare il suo successo, connesso anche alla realizzazione di opportune infrastrutture per la mobilità.

Il “modello” europeo conseguente a questa prima esperienza è complesso e tenta di coniugare interessi economici con esigenze sociali, senza trascurare gli aspetti ambientali, conformemente ai dettami della sostenibilità dello sviluppo.

Nel mettere in atto le operazioni di riconversione, le amministrazioni delle città europee si sono poste come obiettivo prioritario la ricerca di un equilibrio tra scelte redditizie –che avrebbero portato a guadagni immediati– e soluzioni idonee anche ad un'utenza meno elitaria. Questa tendenza, ha spinto le amministrazioni verso forme di partenariato pubblico/privato e di concertazione degli interessi tra gli attori coinvolti.

Nel panorama europeo, Barcellona è tra i casi ritenuti di maggior successo. Il processo di rinnovamento urbano è cominciato negli anni Ottanta ed è proseguito per tutti gli anni Novanta anche sulla spinta delle Olimpiadi del 1992.

Tre gli obiettivi del *Piano Speciale per lo sviluppo del porto Vecchio*:

- aprire l'area portuale alla città;
- incrementare l'offerta di strutture per attività ricreative e del tempo libero (Ciutat Vella);
- conservare il carattere portuale dell'area di Port Vell (la parte storica del porto) pur prevedendo nuove destinazioni d'uso.

Il *Forum Universale delle Culture* del 2004, è stata un'ulteriore occasione per consolidare il processo di rinnovamento avviato. Barcellona ha rafforzato la sua attrazione turistica (da 1.800.000 arrivi turistici nel 1992 a 4.500.000 nel 2004, statistiche del turismo di Barcellona 2005) grazie anche alla capacità di rinnovare il sistema di offerta urbana.

Valencia è un'altra delle città spagnole che ha saputo utilizzare al meglio le opportunità offerte dalla rigenerazione del waterfront.

Anche in questo caso l'elemento veicolante è stato un grande evento, sebbene il processo di rigenerazione urbana fosse iniziato già negli anni Sessanta. L'attribuzione per la disputa della trentaduesima edizione della America's Cup nel 2007 ha consentito una maggiore accelerazione nei tempi di realizzazione degli interventi di trasformazione e, soprattutto, ha veicolato il processo di ri-acquisizione del rapporto con il mare che la città aveva accantonato sviluppandosi più come città fluviale.

Il Consorzio Valencia 2007 (Amministrazione Generale dello Stato, Amministrazione Regionale Generalitat Valenciana, Comune di Valencia) è stato appositamente costituito per gestire il processo di trasformazione urbana.

In tempi brevi, è stata realizzata una nuova marina attrezzata con i servizi necessari allo svolgimento della gara. Valencia attualmente può disporre di uno dei più estesi porti turistici urbani del Mediterraneo (circa 1500 posti barca) frutto di un ambizioso e determinato disegno di riposizionamento nel circuito internazionale del turismo e della cultura.

In Italia l'interesse per le aree di waterfront si è sviluppato negli anni Novanta ed è stato differente dalle città del nord Europa e ancor più da quelle americane.

In primo luogo per motivi fisici, legati all'impossibilità di reperire aree costiere libere dove localizzare le attività portuali incompatibili con quelle urbane. In secondo luogo per una diffusa tendenza del porto e della città a gestire i propri spazi in maniera autonoma (Rosselli, 2005). Generalmente, nei casi italiani la riconversione funzionale e spaziale interessa le aree interne all'ambito portuale piuttosto che ampie aree dismesse.

Si tratta, di aree ad elevata commistione di attività e di flussi di mobilità ad esse connessi. Spesso, sono caratterizzate anche dalla presenza di elementi di pregio storico e architettonico,

testimonianza di un passato in cui porto e città erano fisicamente meno separati.

Tra i casi italiani, Genova costituisce un riferimento anche perché è stata tra le prime a proporre la conversione del porto vecchio in area fruibile all'uso pubblico.

Per Genova le *Colombiadi* del 1992 hanno catalizzato gli interessi verso l'area del porto antico, dismessa per il trasferimento delle attività portuali a Voltri.

Anche la nomina, nel 2004, a *città della cultura* ha contribuito al processo di rigenerazione del waterfront, ma né l'uno né l'altro evento è riuscito a promuovere la città come meta turistica di rilievo. L'ipotesi, ancora molto dibattuta, presentata nell'*affresco* di Renzo Piano, ad oggi, costituisce la base per la programmazione a lungo termine della trasformazione del waterfront genovese.

Dal punto di vista della ricerca di nuove dimensioni per le aree di confine tra la città e il mare, il caso di Palermo è forse uno dei più significativi. Impegnata da tempo nella riconquista del rapporto città-mare attraverso il recupero dell'area portuale, l'equipe di ricerca e consulenza scientifica guidata dal prof. M. Carta propone una nuova definizione del waterfront palermitano come *cluster mediterraneo* (Carta, 2007) una dimensione che supera i confini ristretti dell'ambito urbano per porsi come area strategica per la promozione su larga scala del "capitale territoriale" non solo dell'area portuale ma di tutto il contesto urbano coinvolto nel processo di cambiamento.

2. Non solo *waterfront* nell'esempio di Napoli

La linea di costa napoletana ha un'estensione di circa 20 km di cui solo un terzo è direttamente a contatto con la città. L'area portuale occupa circa 5 km di fascia costiera con un'estensione di circa 133 ha. A Est ed a Ovest del porto la linea ferroviaria e la presenza di ampie aree industriali dismesse ostacolano la fruizione diretta del mare.

È soprattutto nella parte orientale, dove l'area portuale occupa quasi totalmente la linea di costa, che la separazione è più evidente.

L'ampliamento dell'area portuale ad oriente ha modificato radicalmente l'originario rapporto tra la città e il mare che per alcuni quartieri storici costituiva il presupposto stesso della loro fondazione.

Le origini di questo rapporto negato sono parte della storia della città dove il porto ha occupato un ruolo non secondario.

La sfida di recuperare l'originario rapporto con il mare per Napoli è ancora tutta da esplicitare sebbene si sia a lungo lavorato per la definizione di un disegno ampio di riqualificazione dell'intera costa urbana, a livello sia amministrativo che progettuale.

Probabilmente più che per altre realtà urbane accomunate dalla incombente presenza di una struttura portuale importante e strategica, per Napoli si è trattato di stabilire un sistema di regole che potesse essere un riferimento certo per l'azione sul territorio.

È stato necessario, quindi, costruire le condizioni per agire coerentemente con le caratteristiche territoriali, del contesto sociale ed economico, in maniera compatibile con i vincoli gravanti sul territorio.

Il recupero del rapporto tra la città e il mare è stato uno degli elementi fondanti della strategia di riqualificazione prevista anche all'interno degli strumenti urbanistici in maniera integrata sia con gli strumenti della pianificazione della mobilità, sia con quelli della programmazione.

A Napoli la sfida della riconquista del mare interessa un territorio vasto, dislocato lungo tutta la costa urbana. Non più solo il *waterfront* del porto, che pure acquista un ruolo dominante nel complessivo disegno di riqualificazione, bensì un sistema di interventi finalizzati alla fruizione

della costa come un'unica straordinaria infrastruttura per il tempo libero e il loisir (Gianni, 2009).

Figura 1. La costa urbana di Napoli da Pietrarsa ad est a La Pietra ad Ovest



2.1 Strumenti e strategie per la riconquista del mare

Le trasformazioni del territorio urbano

L'approvazione del PRG, nel 2004, è stata la sintesi conclusiva di un processo di concertazione di obiettivi per il governo del territorio. Il piano pone particolare attenzione al recupero del rapporto città-mare, da un lato, individuando puntualmente le aree sulle quali intervenire attraverso azioni di riqualificazione e recupero, dall'altro fornendo indirizzi specifici per la rifunzionalizzazione dell'area portuale. Con tale scelta Napoli ha mostrato la volontà di perseguire obiettivi di coerenza attuabili attraverso la concertazione tra soggetti istituzionali ancor prima che fosse completato l'iter di approvazione del nuovo piano.

Figura 2. Tavola di zonizzazione del PRG (a sinistra) e aree interessate da PUA (a destra)



L'obiettivo di integrare interventi urbani e interventi per il sistema della mobilità ha condotto alla riconfigurazione fisica e funzionale dell'area circostante alla Stazione Marittima. Il nodo d'interscambio, in via di ultimazione a piazza Municipio, sarà un'area strategica per tutto il sistema portuale. È qui che si concentrano le azioni tese alla "ricucitura" tra la città e il mare.

Anche l'Autorità Portuale ha individuato come obiettivo strategico la riqualificazione dell'area monumentale. Già nel POT 1999-2001, infatti, si faceva riferimento alla volontà di riqualificare l'intera area agendo d'intesa con l'amministrazione comunale, preservando le reciproche competenze. Tale intesa viene riconfermata nel POT 2008-2010 soprattutto in merito all'obiettivo generale di «*creare le condizioni migliori per garantire l'interesse della città alla fruizione e alla valorizzazione del litorale, ...*».

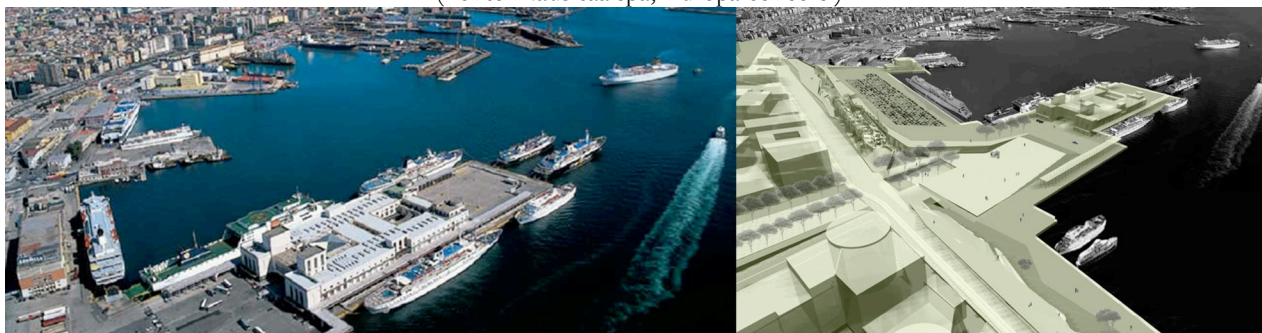
Per la realizzazione degli obiettivi di rifunzionalizzazione dell'area compresa tra l'Immacolatella Vecchia e la Darsena Acton, l'Autorità Portuale, nel 2003, ha costituito con il Comune, la Provincia, e la Regione una holding pubblica, la Nausicaa S.p.A., che ha gestito il concorso d'idee per la trasformazione della parte storica dell'area portuale.

L'area interessata copre una superficie di circa 174.000 mq, il progetto vincitore elaborato da "Sarl d'Architecture", ha proposto la costruzione di una "filtering line" dotata di reti tecnologiche e di servizio, che congiungerà l'area portuale alla città. La *linea* sarà costituita da una struttura sviluppata su più livelli con aree verdi attrezzate, bar, uffici, biglietterie, aree commerciali, parcheggi sotterranei e percorsi pedonali e ciclabili.

Tre innesti trasversali condurranno direttamente ai moli Immacolatella Vecchia, Angioino e San Vincenzo. Un edificio di tre piani, lungo circa 110 m, ospiterà uffici, attività ricettive e culturali. Nel piazzale della Stazione Marittima un ampio belvedere sul mare sollevato rispetto al livello attuale e a Calata del Piliero la realizzazione di parcheggi interrati per autobus turistici, TIR ed autovetture. Per la realizzazione si farà ricorso ai fondi del POR Campania 2007-2013 e al project-financing.

Per rispondere alle esigenze di integrare i flussi di mobilità che le nuove funzioni genereranno, il disegno di riqualificazione dell'area monumentale prevede il collegamento in sotterranea tra la nuova stazione metropolitana e la stazione marittima. L'idea progettuale, sviluppata dall'architetto portoghese A. Siza, è basata sulla totale apertura della piazza verso il mare con la realizzazione di un'unica area pedonale antistante alla Stazione Marittima.

Figura 3. *Filtering line*, progetto vincitore del concorso gestito da Nausicaa SpA nel 2005
(Fonte: Nausicaa spa, Europa concorsi)



Le trasformazioni dell'area portuale

Il PRP ha recepito le indicazioni del PRG in un'ottica collaborativa che ha distinto, almeno negli intenti, la situazione partenopea.

L'ipotesi di sviluppo formulata nel piano si basa su tre obiettivi principali:

- conservare e potenziare la dimensione multifunzionale dell'area portuale;
- individuare due aree principali dove concentrare le azioni di trasformazione, localizzate alle due estremità opposte dell'area portuale (molo S. Vincenzo ad occidente, Nuova Darsena di Levante ad oriente);
- razionalizzare gli spazi portuali.

Condizione indispensabile alla razionalizzazione delle aree portuali e alla loro conseguente specializzazione è un rinnovato rapporto con il territorio circostante.

Il PRP individua come punti di forza del programma di trasformazione le cosiddette *ali* del porto, ovvero le aree localizzate ad ovest e ad est, sulle quali concentrare gli interventi di trasformazione per la razionalizzazione degli spazi interni, per il potenziamento dell'offerta di servizi, per il miglioramento delle funzioni portuali.

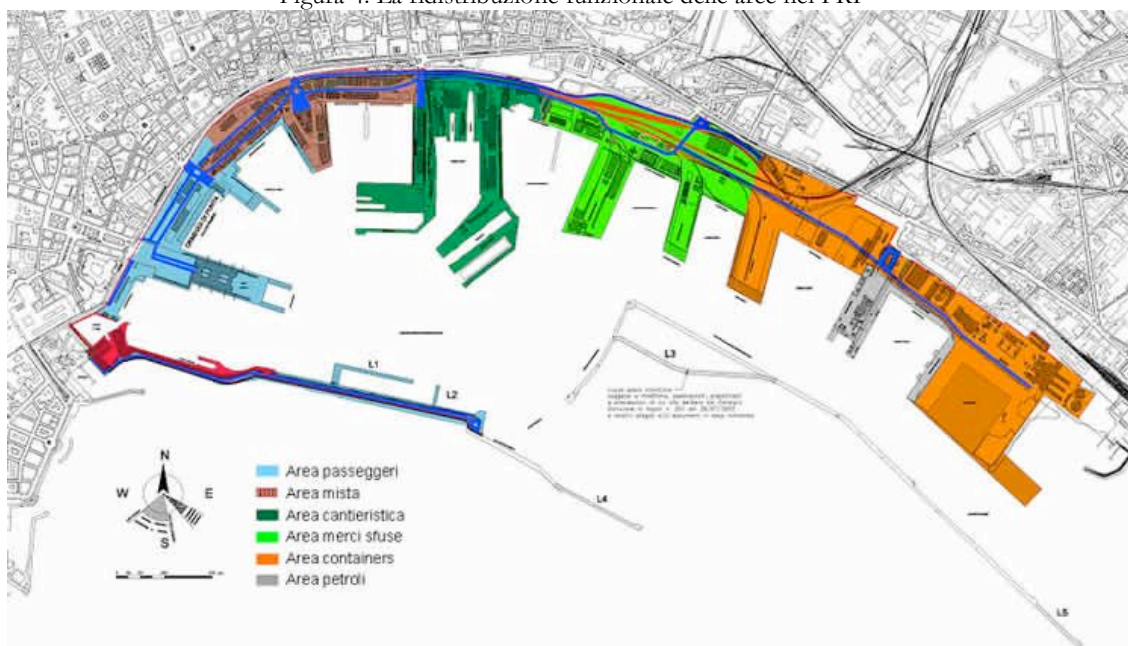
In ragione delle specializzazioni dei servizi offerti nel PRP si individuano tre aree funzionali:

- *area passeggeri* nella parte occidentale, coincidente con l'area monumentale del porto, gli interventi previsti sono finalizzati alla razionalizzazione e alla specializzazione attraverso la realizzazione di nuovi terminal differenziati per tipologia di traffico;
- *area cantieristica* nella parte centrale del porto dove è prevista la realizzazione di un polo unico naval-meccanico;
- *area commerciale* (merci e container) nella zona orientale dove è prevista la realizzazione della nuova darsena di Levante da destinare a terminal container e merci.

Per le aree di intervento, il PRP adotta una classificazione articolata in:

- *aree strategiche* rispetto agli obiettivi di rilancio e sviluppo del porto;
- *aree di trasformazione* dove si concentrano le maggiori trasformazioni;
- *aree di stabilità* dove si prevede di mantenere l'assetto globale e di procedere ad una razionalizzazione fisico-funzionale.

Figura 4. La ridistribuzione funzionale delle aree nel PRP



La circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale si estende dalla località La Pietra, ad ovest, fino alla località Pietrarsa ad est e comprende anche ambiti demaniali esterni alla zona occupata dalle strutture portuali. Per queste aree, gli interventi sono orientati, da un lato, ad incrementare l'offerta di strutture da diporto anche con la costruzione di nuovi porti turistici (Bagnoli, Vigliena; dall'altro, a migliorare l'offerta per la fruizione delle spiagge e degli accessi al mare. Attualmente il PRP è in attesa della definitiva approvazione da parte della Regione.

L'integrazione degli interventi: il PUE della linea di costa

Il PRG prevede che gli interventi sul territorio costiero siano subordinati alla formazione del Piano Urbanistico Esecutivo della linea di costa. Il documento di indirizzi è stato elaborato nel 2003 dall'amministrazione e rappresenta uno strumento di coordinamento per gli interventi da attuare lungo tutta la fascia costiera urbana.

Le aree interessate sono esterne agli ambiti portuali assoggettati al PRP e, in alcuni casi, sono sottoposte a vincolo paesaggistico.

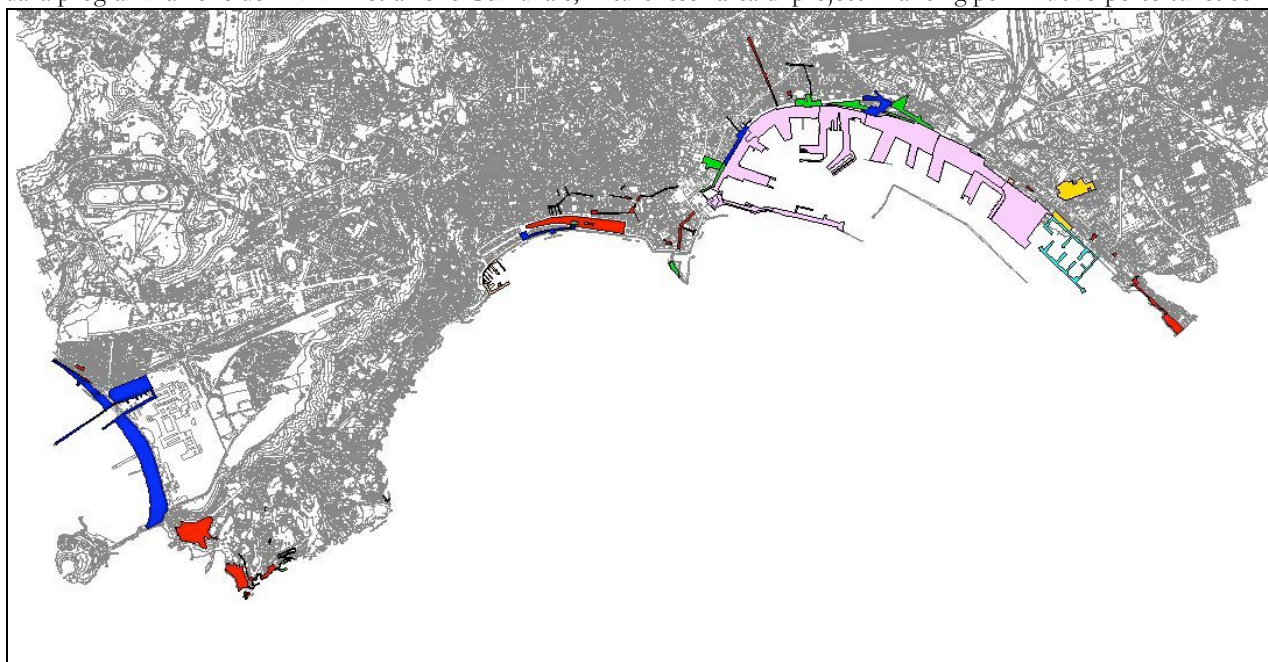
Il PUE articola il territorio costiero in sei tratti (da La Pietra ad ovest a Pietrarsa ad Est) ed indica gli interventi da attuare sintetizzabili in:

- ripascimento dei litorali sabbiosi;
- messa in sicurezza dei costoni tufacei nelle zone rocciose;
- miglioramento dell'accessibilità al mare attraverso la realizzazione di percorsi pedonali;
- potenziamento degli approdi per la nautica da diporto;
- rifunzionalizzazione del polo di Mergellina attraverso l'integrazione tra i collegamenti acqua-terra-ferro;
- recupero funzionale del Castel dell'Ovo;
- risanamento e recupero delle aree industriali dismesse localizzate lungo la costa.

Il piano demanda all'azione congiunta del Comune e dell'Autorità Portuale l'attuazione degli interventi.

Figura 5. Interventi per il recupero del rapporto città-mare

In blu le aree interessate da PUE, in rosa le aree del PRP, in rosso, verde e giallo le aree dove l'intervento è regolamentato dalla programmazione dell'Amministrazione Comunale, in turchese l'area di project financing per il nuovo porto turistico



3. La spiaggia di Napoli: la sfida di Bagnoli

L'area costiera di Bagnoli è un caso singolare di riqualificazione di un'area costiera, sia per le sue dimensioni, sia per la funzione che ha avuto nella storia della città e nell'immaginario collettivo. La riconversione in un quartiere dedicato ad attività marittime, dello sport e del tempo libero rappresenta la principale sfida con la quale Napoli deve confrontarsi. L'attuazione degli interventi nell'ambito di Coroglio è regolata da un PUE, approvato nel 2005.

Attore principale della trasformazione è la *Bagnolifutura SpA*, società di Trasformazione Urbana, di proprietà del Comune, istituita nel 2002.

Il progetto di riconversione è orientato al perseguimento di un triplice obiettivo:

- ripristinare le condizioni ambientali;
- rispettare la memoria passato produttivo con il recupero delle strutture industriali più significative;
- caratterizzare l'area come polo ricreativo balneare.

Il PUE è articolato in nove aree tematiche: il parco e la spiaggia, il quartiere del turismo e del tempo libero; il quartiere della ricerca e della produzione; il quartiere direzionale; il parco dello sport, il parco della musica e dei giovani.

Nella prima (parco urbano e spiaggia) si prevedono la realizzazione di circa 120 ha di parco urbano; il recupero di circa 33 ha di spiaggia, la realizzazione di un porto canale a ridosso del pontile nord attualmente restituito alla fruizione pubblica grazie ad un intelligente progetto di recupero.

Il processo di trasformazione di Bagnoli, come intuibile, è altamente complesso, oltre che per le straordinarie dimensioni anche per la necessità di procedere alla bonifica dei suoli e di parte dei fondali marini. Le maggiori difficoltà sono rappresentate dalla necessità di disporre di risorse economiche adeguate alla complessità delle operazioni; un ostacolo non facilmente superabile se si considera anche l'attuale momento storico-politico.

Sulla possibilità di offrire alla città una vasta area per recuperare la fruizione del mare la sfida di Napoli continua tenace anche attraverso accordi, intese e compromessi con operatori pubblici e privati fortemente interessati al potenziale competitivo che l'area potrà assumere nel suo aspetto finale.

Figura 6. Bagnoli, il progetto vincitore de "La porta del Parco"



4. Ad oriente del porto ancora mare da recuperare

Altrettanto complessa e singolare per le sue caratteristiche, l'area della periferia orientale (quartiere San Giovanni) è un altro punto fermo dell'azione di recupero del rapporto città-mare. L'area è caratterizzata dalla presenza di edifici ed aree industriali dismesse (ex Corradini ed ex Cirio), oltre al limite inferto dalla presenza della linea ferroviaria che impedisce la fruizione della costa. Il motore della riqualificazione si basa sull'inserimento di funzioni di prestigio (Università e porto turistico) capaci di innescare anche positivi meccanismi di recupero sociale.

Nel 2004, d'intesa con l'Autorità Portuale, è stata aggiudicata alla società Porto Fiorito scarl, la concessione per la progettazione, la costruzione e la gestione del porto turistico con relative infrastrutture da realizzarsi con le modalità del project financing. Il progetto interessa un'area di circa 450.000 mq ed include l'area dismessa dell'industria metallurgica Corradini, parte del litorale di San Giovanni e parte dell'area occupata dalla centrale elettrica di Vigliena.

Il PIAU (DM del dicembre 2001) elaborato dal Comune e finanziato nel 2004, propone di intervenire fra l'altro attraverso azioni tese al miglioramento delle condizioni di accessibilità alla costa. L'attuazione degli interventi, così come disposto dal PRG, è affidata ad un piano urbanistico attuativo di iniziativa pubblica il cui preliminare è stato approvato nel 2009.

Figura 7. Le trasformazioni della costa orientale



5. Conclusioni

La tematica del waterfront, necessariamente riporta alla relazione complessa città-porto-mare che pur nelle singole specificità rappresenta un'esigenza diffusa che accomuna tutte le città portuali.

Per lungo tempo dimenticate, occupate da attività e infrastrutture spesso incompatibili con le vocazioni e le caratteristiche del luogo, le aree costiere sono tornate all'attenzione della progettazione urbanistica, rappresentando le aree dove maggiormente si concentrano gli interventi di trasformazione urbana, non tanto per la disponibilità di spazi, quanto piuttosto per un rinnovato riconoscimento sia del "valore" di tali aree (in qualità di aree ad elevato pregio ambientale e paesaggistico), sia del loro ruolo fondamentale nel restituire vitalità a parti di città sottratte alla fruizione collettiva.

Esistono, però, ancora dei nodi critici che ostacolano il processo di apertura dell'area portuale alla città, soprattutto sul piano amministrativo.

Il passaggio da uno stadio in cui la pianificazione portuale era totalmente autonoma dai piani urbanistici ad una fase di maggiore interazione tra enti locali e autorità portuale è relativamente recente ed è ancora di incerta attuazione.

Tabella 2 Elementi invarianti e condizioni di contesto

Pur nella diversità dei singoli casi si possono individuare da un lato alcuni elementi "invarianti" comuni alle diverse esperienze, dall'altro le condizioni di contesto che hanno consentito il successo delle operazioni di riqualificazione

<i>Elementi invarianti della trasformazione dei waterfront</i>	<i>Condizioni di contesto per il successo dell'operazione</i>
<ul style="list-style-type: none">▪ la ri-costruzione dell'immagine della città che in generale richiede la capacità di attuare una riconversione delle economie locali;▪ la volontà di eliminare le barriere fisiche tra la città e il mare;▪ la realizzazione di spazi multifunzionali cui affidare un ruolo di "magneti urbani";▪ la creazione di aree sempre più estese per la mobilità pedonale;▪ la ricerca di un'integrazione tra elementi puntuali e contesto urbano ampio;▪ l'attenzione agli aspetti paesaggistici ed ambientali;▪ l'influenza della componente storica che distingue soprattutto gli esempi italiani;▪ l'incentivazione all'uso turistico e ricreativo.	<ul style="list-style-type: none">▪ la presenza di una leadership forte con autonomia di decisione;▪ l'istituzione di un organismo autonomo, che può avere forme giuridiche differenti a seconda dei casi, incaricato di gestire il processo di riqualificazione in tutte le sue fasi;▪ la capacità di coinvolgere le diverse parti sociali nel processo di riqualificazione;▪ il contenimento dei tempi di realizzazione dei progetti;▪ la volontà di impegnare risorse economiche pubbliche sul progetto soprattutto nella fase iniziale;▪ la capacità di trovare le risorse finanziarie necessarie all'avvio del progetto;▪ la creazione di partenariati istituzionali e tra pubblico e privato;▪ la convergenza di obiettivi tra amministrazioni (nel caso dell'Italia tra Comune e Autorità Portuale).

La convergenza tra esigenze di recupero urbano e interessi di sviluppo portuali, di fatto, non è ancora raggiunta.

Il “conflitto” che è una richiesta (legittima) di spazio della città verso il porto e viceversa caratterizza la situazione italiana con l'eccezione di pochi casi. La ricerca di uno stato di equilibrio ha ancora molta strada da compiere ma il tentativo di aprire il porto alla città nelle aree dove le attività sono maggiormente compatibili può considerarsi un buon inizio.

Nel caso di Napoli, il disegno e gli obiettivi sono più che definiti, la macchina della trasformazione è ancora in azione per realizzare “cerniere urbane” (Bruttomesso, 2003), ambiti polifunzionali di integrazione dove la città incontra il mare.

Bibliografia

Autorità Portuale di Napoli, *Programma Operativo Triennale 1999-2001*, Napoli, www.porto.napoli.it

Autorità Portuale di Napoli, *Programma Operativo Triennale 2008-2010*, Napoli, www.porto.napoli.it

Bruttomesso R., (2003), *Le nuove cerniere urbane tra porto e città*, in “Urbanistica Informazioni”, rivista bimestrale, n. 187 gennaio-febbraio, INU Edizioni, Roma 2003

Carta, M. (2007) *Città liquida. Il nuovo Piano Regolatore Portuale di Palermo*, www.unipa.it/~mcarta/

Comune di Napoli, (1999), *Relazione alla Variante al Piano Regolatore Generale*, Napoli 1999, www.comune.napoli.it

Di Venosa, M. (2005), *L'interfaccia porto-città*, in “Portus 10”, rivista semestrale, ottobre 2005, RETE – Associazione per la collaborazione tra porto e città, Venezia 2005

Gianni, R. (2009), “Il fronte marittimo di Napoli nel nuovo Piano Regolatore Generale”, in *TeMA Trimestrale del Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente – TeMALab*, ISSN 1970-9870, Vol 2 - No 3 - settembre 2009 - pagg. 59-66, Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio Università degli Studi di Napoli Federico II

www.tema.unina.it

Giovinazzi, O. e Moretti M., (2009) “Città portuali e waterfront urbani: trasformazioni e opportunità” in *TeMA Trimestrale del Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente – TeMALab*, ISSN 1970-9870, Vol 2 - No 3 - settembre 2009 - pagg. 59-66, Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio Università degli Studi di Napoli Federico II

www.tema.unina.it

Guala, C. (2007) *Waterfront e rigenerazione urbana*,

www.economia.unical.it/test/sturistiche/collegamenti/56.pdf

Hall P. (1992), *Le aree portuali: una nuova frontiera urbana*, *Casabella 589*, anno LVI 1992 aprile, rivista internazionale di architettura, Arnoldo, Mondadori Editore, Segrate (MI), 30-45

Hoyle B.S., Pinder D.A. and M.S. Husain, eds, (1988), *Revitalizing the Waterfront: International Dimension of Dockland Development*, London 1988

Law C. M. (1988), *Urban revitalisation, public policy and redevelopment of redundant port zones: lesson from Baltimore and Manchester*, in Hoyle B.S., Pinder D.A. and Husain M.S. (eds) *Revitalising the waterfront*, Belhaven Press, London, 146-166

LLDDC, *The LDDC History Pages*, The London Docklands Development Corporation 1981 - 1998

<http://www.lddc-history.org.uk/index.html>

Scenari Immobiliari e Censis (2006) *Waterfront nel mondo e opportunità per l'Italia, rapporto presentato*

alla quarta edizione del "South Europe Property Forum", Napoli 20 maggio 2006

Wang C. (2004) "*Waterfront Regeneration*", Cardiff University, memo

Wilson A. (2001), "Quand l'urbain prend le large", in *L'architecture d'aujourd'hui*, n. 332, janvier-février, Paris 2001