

Carta del Rischio per i waterfront in area storica. Modelli di rigenerazione urbana per le città costiere in Sicilia

Alessandra Badami¹

*¹ Dipartimento Storia e Progetto nell'Architettura – Università di Palermo – Corso Vittorio Emanuele, 188 – Palermo
badami@unipa.it*

Abstract

Il progetto della *Carta del Rischio del patrimonio culturale*, promosso a livello nazionale per l'Italia dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali, costituisce una scelta metodologica innovativa nel campo della tutela attiva del patrimonio culturale e ambientale, d'avanguardia rispetto al panorama europeo.

L'opzione di redigere uno strumento di prevenzione rispetto ai danni a cui il patrimonio culturale nazionale è esposto risponde alla volontà di operare in termini di previsione, proiezione e predisposizione di mezzi e risorse, finalizzati a ridurre od eludere i pericoli, mitigare i danni o fronteggiare le calamità, scelta alternativa rispetto ad una logica di intervento a posteriori sui danni subiti.

In Sicilia, Regione a statuto speciale, l'operazione *Carta del Rischio* è stata presa in carico dal *Centro per la Progettazione e il Restauro della Regione Sicilia* che per l'allestimento della Carta del Rischio regionale introduce significative differenziazioni rispetto alla struttura generale della carta nazionale.

Un'attenzione particolare è stata rivolta ai temi della prevenzione dei rischi a cui sono esposti i waterfront in aree urbane storiche avviando il *Progetto Carta del Rischio a scala locale – Il waterfront da criticità ad alimentatore di qualità urbana*¹: a partire dalle maggiori concentrazioni di pressione antropica su aree di waterfront a forte densità di beni culturali, che corrispondono alle cinque maggiori città costiere della Sicilia – Palermo, Catania, Messina, Siracusa e Trapani –, il focus del progetto è la messa a punto di strategie di riqualificazione volte al recupero del patrimonio esistente ed al contestuale innesto di attività di valorizzazione e sviluppo.

Key Words: rigenerazione urbana, beni culturali, waterfront, rischi naturali e antropici

¹ Il *Progetto Carta del Rischio a scala locale – Il waterfront da criticità ad alimentatore di qualità urbana* è promosso dal Centro Regionale per la Progettazione e il Restauro dell'Assessorato ai Beni Culturali e Ambientali e della Pubblica Istruzione della Regione Siciliana, Direttore Arch. Guido Meli, Responsabile del Progetto Arch. Roberto Garufi, Redazione del progetto a cura dello Studio *PLANdifferent*, gruppo di lavoro: Prof. Arch. Maurizio Carta (coordinatore scientifico), Prof. Arch. Alessandra Badami, Arch. Daniele Gagliano, Arch. Anna Maria Moscato, Arch. Daniele Ronsivalle.

Il progetto è pubblicato in: Badami A., Ronsivalle D. (a cura di), *Città d'acqua. Risorse culturali e sviluppo urbano nei waterfront*, Roma, Aracne, 2008; Regione Siciliana, Assessorato Regionale dei Beni Culturali e Ambientali e della Pubblica Istruzione, Dipartimento Beni Culturali, Centro Regionale per la Progettazione e il Restauro e per le Scienze Naturali ed Applicate ai Beni Culturali, *Modelli di studio a scala locale della Carta del Rischio del Patrimonio Culturale e Ambientale della Regione Siciliana. Waterfront urbani di Catania, Messina, Palermo, Siracusa e Trapani*, Palermo, Eurografica, 2008 (pubblicazione con allegato CD multimediale)

Report

1. Il Progetto Carta del Rischio “a scala locale”

Nella *Carta del Rischio* della Regione Sicilia l'approccio definito “a scala locale” è rivolto alla considerazione della compresenza di più fattori che interagiscono, in modo del tutto peculiare in relazione al contesto locale, sui fattori di vulnerabilità e pericolosità che determinano i valori di esposizione al rischio dei beni; le configurazioni che emergono restituiscono situazioni di rischio di volta in volta differenziate dalle quali è tuttavia possibile estrarre casistiche ricorrenti.

Una delle tipologie insediative storico-urbanistiche, individuata come caso di studio per la messa a punto di criteri di prevenzione dei rischi sul patrimonio storico e ambientale, è rappresentata dai contesti storici in area di waterfront, campo di tensioni fra tessuti urbani o strutture produttive e difensive costiere ad alto valore storico-culturale e avanzamento di nuove funzioni, usi e valori che si vanno concentrando lungo i fronti d'acqua.

Per la costruzione della Carta del Rischio delle aree di waterfront si è fatto riferimento, nel più ampio scenario nazionale e internazionale, ad una casistica di contesti locali nei quali le tensioni tra esigenze di salvaguardia del patrimonio storico e necessità di adeguamento alle esigenze dello sviluppo contemporaneo e futuro hanno trovato risposte innovative, conducendo a soluzioni di successo sia in termini di rilancio economico, sociale e culturale che di recupero e rafforzamento delle identità locali.

Figura 1. Palermo. Particolare del waterfront



1. 1 Identità e condizioni di rischio nei waterfront siciliani

La finalità che la Carta del Rischio delle aree di waterfront si pone è verificare quali condizioni possano realmente riposizionare la problematica delle fasce costiere siciliane dalle attuali condizioni di rischio e criticità a prospettive di riqualificazione locale e occasioni di rilancio per più estesi contesti urbani e metropolitani.

L'analisi e l'interpretazione delle situazioni di rischio dei waterfront sono state guidate dalla formulazione di alcuni “pre-giudizi” progettuali (Carta M., Garufi R., Gagliano D., Moscato A. M., 2009) espressi per i cinque casi di studio siciliani, volti ad individuare la caratterizzazione di ciascuna realtà di waterfront urbano storico ed a selezionare le questioni rilevanti in termini di criticità o di opportunità.

I “pre-giudizi” progettuali espressi per la città di Catania individuano il tema delle infrastrutture – segnatamente quelle ferroviarie e stradali – come nodo critico del rapporto tra città e suo fronte a mare, tema che include le questioni della necessità degli adeguamenti delle infrastrutture di trasporto alle innovazioni tecnologiche ed alle normative sulla sicurezza, spesso

incompatibili con la conservazione degli impianti originari ormai storicizzati e parte integrante del paesaggio urbano. Per la città di Messina il tema progettuale portante è la ricerca dell'identità nel rinnovato rapporto tra insediamento urbano e la complessa morfologia della "falce" allungata sullo stretto a seguito della ricostruzione dopo il terremoto dell'inizio del XX secolo, tema che comporta una riflessione sui criteri che hanno guidato la composizione urbana e i fenomeni spontanei di trasformazione, adattamento e identificazione. Per il waterfront di Palermo la questione è distesa su una vasta dimensione costiera che contempla una estrema varietà di usi e fruizioni delle fasce a mare, tra cui in particolare le attività del porto che, con le funzioni crocieristiche, diportistiche, turistiche, commerciali e cantieristiche, costituisce la componente a più alta dinamicità ed entropia con grandi potenzialità di sviluppo a scala sovralocale. Nella città di Siracusa la porzione di centro storico racchiuso nell'isola di Ortigia rappresenta un interessante esempio di bene storico urbanistico completamente circondato dal mare in cui le vocazioni turistiche inducono processi di trasformazione, prevalentemente sulle aree di margine e sulle fasce costiere, la cui compatibilità deve essere valutata in conformità alle necessità di tutela e conservazione di un bene di rilevanza mondiale².

Figura 2. Trapani. Particolare del waterfront



Infine il caso di Trapani presenta le problematiche di un insieme non integrato di differenti fronti d'acqua che vedono la permanenza di attività artigianali legate ad una antica cultura della pesca, in via di sparizione, insediate in alcune aree del centro storico più prossime al mare, la presenza di ampie aree di pregio ambientale minacciate dalla compresenza di attività industriali, il progressivo decadimento di uno dei paesaggi antropizzati storici più suggestivi come quello delle saline, in progressiva dismissione.

2. Città d'acqua nordeuropee e mediterranee e patrimoni costieri

Il campo di indagine, parallelo alla sperimentazione sulle cinque realtà portuali siciliane, è stato ampliato su uno scenario internazionale di città d'acqua che si affacciano sul Mediterraneo, di città che insistono su un waterfront nordeuropeo, di città che hanno avuto uno sviluppo incentrato su un'asta fluviale e di episodi di riqualificazione del patrimonio storico costiero extraurbano.

Di fronte al vasto panorama delle città d'acqua a forte caratterizzazione storico-patrimoniale si è reso necessario definire dei criteri di selezione per individuare quei casi di studio il cui

² Il centro storico di Ortigia insieme alla necropoli rupestre di Pantalica sono iscritti nella World Heritage List dell'UNESCO dal 2005

contribuito alla redazione dalla Carta del Rischio della Sicilia fosse direttamente confrontabile ed utilizzabile in termini di buone pratiche da applicare ai contesti locali oggetto della ricerca. L'analisi di queste quattro tipologie di waterfront è finalizzata alla ricerca di buone pratiche relative alle esperienze più rilevanti di riqualificazione delle aree storiche costiere da cui hanno avuto origine processi di sviluppo, incremento economico, promozione culturale e rilancio dell'immagine del più vasto contesto urbano.

2. 1 Criteri di selezione

Le grandi trasformazioni in area di waterfront si sono spesso avvalse di progetti e politiche innovativi, hanno insediato nuove funzioni, hanno favorito interventi di riqualificazione e promosso azioni capaci di creare condizioni di riverbero favorendo la nascita di luoghi dell'innovazione culturale, della creatività e della produzione di qualità e identità urbana; lo studio sui waterfront da criticità ad alimentatore di qualità urbana pone la sua attenzione su questi interventi che sono riusciti a generare complessi processi di trasformazione, intervenendo sul rapporto tra la città e il complesso sistema del proprio fronte a mare.

Per le problematiche inerenti il recupero, la riconversione e l'uso del patrimonio produttivo e difensivo storico costiero extraurbano, sono stati ricercati quegli interventi realizzati con successo rispetto a criteri di compatibilità delle nuove destinazioni d'uso, di mantenimento del valore storico-testimoniale dei beni e di ricadute positive sul contesto in termini di promozione di nuove attività e attivazione di nuove economie.

Figura 3. Messina. Particolare del waterfront



Il filtro per la selezione di città d'acqua nordeuropee e mediterranee e di casi di studio extraurbani, tarato sulla sensibilità per le strategie e i processi di riqualificazione, ha condotto all'individuazione dei seguenti casi pilota, assunti quali "benchmark" per la valutazione degli effetti e delle ricadute delle trasformazioni: *Valencia*, *Genova*, *Marsiglia* e *Venezia* nel contesto mediterraneo; *Liverpool* e *Malmö* nel contesto nordeuropeo; *Bilbao* e di nuovo *Valencia* per la valorizzazione dei riverfront; le *Saline* di Cervia, i *Magazzini del Cotone* di Genova, il *Castel Novo* di Napoli, i *Magazzini dello Zolfo* di Ravenna e il *Molino Stucky* e l'*Arsenale* di Venezia come buone pratiche di valorizzazione del patrimonio produttivo storico costiero.

Si tratta, per tutti i casi di studio, di contesti che hanno avviato – e in alcuni casi già completato – processi di rigenerazione delle identità territoriali, di trasformazione dei waterfront in catalizzatori di flussi e nuovi capitali territoriali, di qualificazione culturale delle aree costiere come nuovi luoghi simbolici e identitari, di creazione di landmark e nuovi spazi urbani di qualità.

2.2 Metodologia di analisi e quadri conoscitivi per lo studio di casi

Le informazioni estratte dai diversi casi di studio selezionati, raccolte in banche dati, sono state articolate in quadri conoscitivi confrontabili, funzionali alla comprensione dei processi di trasformazione e delle loro ricadute all'interno del contesto urbano e sovralocale.

Le quattro fasi in cui è scandita la loro analisi ricostruiscono in sequenza l'immagine in trasformazione delle città, studiandone l'identità strutturale con dati di inquadramento, analizzandone le strategie e le procedure messe in atto nelle operazioni di trasformazione, verificando come l'interazione tra i processi di rigenerazione delle aree di waterfront e la trasformazione urbana possano generare nuovi milieux creativi, estraendo da ogni intervento progettuale buone pratiche di riferimento per la salvaguardia del patrimonio culturale coinvolto in processi di rigenerazione dei waterfront.

2.2.1 Prima fase. Dati di inquadramento della città

I dati selezionati consentono di cogliere sinteticamente l'identità strutturale della città e il suo ruolo nel confronto con la linea di costa o con le rive fluviali, alla ricerca della definizione della "profondità" del waterfront; è stata rappresentata cartograficamente la localizzazione delle principali aree trasformate o coinvolte nei processi di trasformazione in atto, mettendo in evidenza e valutando le seguenti componenti:

- dimensioni urbane e metropolitane e conformazione spaziale dell'area urbanizzata rispetto al waterfront;
- composizione demografica e socio-economica della popolazione;

Figura 4. Siracusa. Particolare del waterfront



- relazioni tra il patrimonio culturale, il contesto urbano e le aree di waterfront in trasformazione, analizzando i seguenti indicatori:
 - *capitalismo di territorio* (patrimonio e servizi culturali): elementi del patrimonio culturale, del paesaggio urbano e dell'identità locale di rilevante interesse; presenza di servizi culturali nell'area del waterfront, già esistenti prima degli interventi o generati dal progetto di riqualificazione; servizi di quartiere o di livello più elevato e presenza di grandi attrattori culturali di livello sovranazionale;
 - *infrastrutture*: connessione a reti infrastrutturali di trasporto internazionali (reti lunghe) che contribuiscono alla definizione degli scenari di sviluppo della città e del suo potere attrattivo e competitivo; accessibilità all'area portuale (reti locali) dal resto della città e dalle altre porte di accesso urbano (aeroportuali, autostradali, ferroviarie);

- *economie*: con particolare riferimento alle economie della città connesse alle attività portuali ed a quelle conseguenti agli interventi di trasformazione già attuati e divenuti volano economico per l'intero sistema urbano; attrattività e competitività in termini di flussi turistici, di attività crocieristiche e carattere dell'offerta e della domanda turistica.

2. 2. 2 Seconda fase. Strategie e procedure

Per una comprensione più accurata dei processi di trasformazione delle aree di waterfront si è ritenuto indispensabile tracciare il quadro delle strategie generali che hanno sotteso alle diverse scelte di trasformazione, delle procedure avviate ai diversi livelli per attivare le opzioni previste, dei piani che in diversa misura intervengono con la progettazione, la trasformazione e la destinazione d'uso dei waterfront e infine dei partenariati coinvolti – o specificatamente attivati – per la realizzazione e la gestione dei progetti di riqualificazione urbana.

Nello specifico, sono state osservate le seguenti azioni:

- *strategie*: individuazione di visioni strategiche che hanno animato il processo di riqualificazione della città e individuato gli strumenti per conseguirlo (visioni strategiche condivise, strategie nazionali o scelte isolate all'interno di un più generale processo di pianificazione delle trasformazioni delle città);
- *piani*: verifica dell'esistenza di strumenti urbanistici generali o dedicati all'area di waterfront che nelle aree oggetto di studio hanno guidato il processo di trasformazione (Piano Strategico, Piano Regolatore Generale, Piano Regolatore Portuale, Programmi integrati, etc);
- *procedure*: individuazione delle procedure attraverso le quali le opzioni progettuali selezionate si sono esplicitate nella fase attuativa (costituzione di società miste, di società per azioni, progettazione interna o attraverso concorsi, etc);

Figura 5. Catania. Particolare del waterfront



- *partenariati*: individuazione dei principali attori coinvolti nel processo di trasformazione individuando le relative competenze (*stockholders*, o proprietari delle aree; *shareholders*, o decisori/portatori di servizi; *stakeholders*, o portatori di interessi; *netholders*, o promotori di reti, soggetti che possono agevolare la connessione della trasformazione del waterfront alle grandi reti finanziarie, trasportistiche o culturali).

2. 2. 3 Terza fase. Verifica dei 7 Principi per la rigenerazione dei waterfront urbani

La terza fase costituisce il momento della valutazione: a seguito delle analisi e degli approfondimenti operati sugli episodi selezionati, si pone il momento della verifica della rispondenza degli interventi di trasformazione dei waterfront rispetto ai principi di tutela e salvaguardia dei valori storico-identitari delle aree costiere, di rivitalizzazione socio-economica

dei contesti locali, di rigenerazione urbana, di riqualificazione ambientale in termini ecosostenibilità delle scelte progettuali.

La peculiarità degli aspetti che caratterizzano le aree di waterfront in trasformazione incide in modo significativo sulla necessità di definire in modo specifico i criteri di valutazione; a tal fine sono stati articolati 7 *Principi per i waterfront urbani creativi* (Carta M., 2007), assunti come filtro interpretativo dell'intervento di trasformazione; si richiamano di seguito sinteticamente gli enunciati dei principi:

1. il *principio di identità*, che chiede che al riconoscimento dell'identità (culturale, funzionale, economica e sociale) siano accoppiate adeguate "capacità" e "competenze" di azione e una popolazione di *users* che abbia la volontà di interagire;
2. il *principio di sostenibilità economica*, che chiede che i waterfront posseggano una base economica adeguata a permettere l'attuazione delle azioni, anche attraverso agevolazioni (promuovendo *business improvement districts*, forme di defiscalizzazione, etc.);
3. il *principio di potenzialità*, che identifica i waterfront come luoghi in cui esiste un dislivello tra i bisogni percepiti rispetto alle attuali funzioni, riconoscendovi un elevato potenziale di trasformazione inespressa che deve essere trasformata in energia progettuale;
4. il *principio di dinamicità*, che individua i waterfront come i luoghi in cui esistono capacità per produrre cambiamenti futuri nel campo produttivo, culturale, scientifico e tecnologico, luoghi locali delle reti globali, portali attraversati da flussi energetici (beni, persone e servizi);
5. il *principio di interazione*, che richiede che il waterfront sia trattato come un ambiente disponibile ad accogliere la diversità e la varietà, luogo di incontro di diverse culture, luogo di scambi che alimenta l'esistenza di buone possibilità per la comunicazione informale e spontanea in grado di accelerare i processi di rigenerazione urbana;
6. il *principio di multisettorialità*, che chiede al progetto un'azione multidisciplinare e in cui cooperano diversi soggetti, producendo un ambiente dinamicamente sinergico che sia in grado di connettere lo sviluppo dell'economia, della tecnologia, della cultura e della qualità ambientale;
7. il *principio di perturbazione*, che segnala la presenza nelle aree costiere di un dinamismo culturale, sociale ed economico necessario a produrre una perturbazione nel contesto e la conseguente presenza di una positiva tensione della popolazione coinvolta alla mobilitazione per vincere la sfida contro la marginalità.

2. 2. 4 Quarta fase. Buone pratiche per la rigenerazione urbana

Dagli esiti degli interventi di trasformazione, rilette attraverso i filtri di valutazione dei 7 *Principi*, sono state estratte delle "buone pratiche della trasformazione", attraverso le quali si è in particolare evidenziato come il sistema degli interventi nelle aree di waterfront si sia integrato con le strategie, i piani, le procedure ed i partenariati – attivati appositamente o già esistenti – per generare azioni sia di riqualificazione e sviluppo in ambito urbano e sovralocale, sia di difesa, riqualificazione, e valorizzazione del patrimonio produttivo e difensivo storico costiero.

Bibliografia

- AA.VV., *Liverpool Maritime Mercantile City*, Liverpool, Liverpool University Press, 2003
- AA.VV., *Urban Regeneration*, Firenze, Alinea, 2004
- AA.VV., “Bilbao. Nuovi interventi di riqualificazione”, “Genova, Italia”, “La riqualificazione dell’area monumentale di Napoli”, “Liverpool, Regno Unito”, “Venezia, Italia”, in Bruttomesso R. a cura di, *Città-Porto. Catalogo della 10 Mostra Internazionale di Architettura*, Venezia, Marsilio, 2006
- AA.VV., “Genova: dal porto antico all’affresco di Piano”, “Napoli: area monumentale del porto”, “Ravenna: Darsena di città”, “Venezia: Arsenale, Giudecca e Marghera”, in Censis-Scenari Immobiliari, *Waterfront nel mondo e opportunità per l’Italia*, Roma, 2006
- AA.VV., “Bilbao: la società civile in Metropoli+30”, “Malmo: la popolazione locale decide gli obiettivi da raggiungere”, “Parco Scientifico e tecnologico di Venezia”, “Venezia: impegno condiviso”, in Creedy A., de Roo G., Porter G., Zuidema C., *Verso città vivibili. Guida alla gestione urbana sostenibile*, Otwerp, Assen, Allen Credy and Christian Zuidema, 2007
- AA.VV., “Dopo la Bovisa rotta su Genova con il polo hi-tech di Erzelli”, “Forte Marghera e area Italgas. Nel 2008 i bandi per il recupero”, “Napoli: servizi privati a uso pubblico grazie alle norme del PRG 2004”, “Ravenna: poker di interventi strategici per la valorizzazione delle aree portuali”, in AA.VV., *Urbanpromo 2007. Città, trasformazioni, investimenti*, supplemento a *Edilizia e Territorio*, n. 45, 2007
- AA.VV., *CitiBook Valencia 2007*, Valencia, Bormac, 2007
- AA. VV., *Territori costieri*, Milano, Franco Angeli, 2009
- Alcozer F., “Bilbao”, in AA.VV., *Urban Regeneration*, Firenze, Alinea, 2004
- Autorità Portuale di Genova, *Piano, porto, città. L’esperienza di Genova*, Milano, Skira, 1999
- Autorità Portuale di Genova, *Costruiamo insieme il porto di domani*, Genova, 2006
- Badami A., Ronsivalle D. (a cura di), *Città d’acqua. Risorse culturali e sviluppo urbano nei waterfront*, Roma, Aracne, 2008
- Badami A., “Buone pratiche per la rigenerazione dei waterfront delle aree urbane storiche”, in Regione Siciliana, Assessorato Regionale dei Beni Culturali e Ambientali e della Pubblica Istruzione, Dipartimento Beni Culturali, Centro Regionale per la Progettazione e il Restauro e per le Scienze Naturali ed Applicate ai Beni Culturali, *Modelli di studio a scala locale della Carta del Rischio del Patrimonio Culturale e Ambientale della Regione Siciliana. Waterfront urbani di Catania, Messina, Palermo, Siracusa e Trapani*, Palermo, Eurografica, 2008
- Badami A., “I waterfront in area storica. Città d’acqua nordeuropee e mediterranee”, in AA. VV., *Territori costieri*, Milano, Franco Angeli, 2009
- Badami A., Gagliano D., Garufi R., Moscato A. M., Ronsivalle D., “I waterfront in area storica: nuove prospettive di sviluppo per cinque città siciliane”, in Carta M., *Governare l’evoluzione. Principi, metodi e progetti per una urbanistica in azione*, Milano, Franco Angeli, 2009
- Callegaro I. (a cura di), *Porto Marghera: da zona depressa a polo industriale europeo. Atti del Convegno*, Venezia, 24 giugno, CCIAA, 1994
- Carta M., *Creative City*, Barcellona, Actar, 2007
- Carta M., “Città liquida. I waterfront urbani come generatori di qualità”, in Carta M., *Governare l’evoluzione. Principi, metodi e progetti per una urbanistica in azione*, Milano, Franco Angeli, 2009
- Carta M., Gagliano D., Garufi R., Moscato A. M., “I waterfront in area storica: nuove prospettive di sviluppo compatibile per cinque città siciliane”, in AA. VV., *Territori costieri*, Milano, Franco Angeli, 2009
- Ceroni G., “Il porto e i cantieri navali di Ravenna”, in Monti C. e Ronzoni M. R. a cura di, *L’Italia si trasforma. Città tra terra e acqua*, Milano, BE-MA, 2007

Ciudad de las Artes y las Ciencias S.A., *Ciudad de las Artes y las Ciencias*, Valencia, Pliego Digital, 2006

de Olmo M., “The Ciudad de las Artes y las Ciencias: Europe’s most important urban project on culture, education and recreation”, in *Aquapolis*, n. 2, giugno, 1999

di Venosa M., Pavia R., “La pianificazione delle aree portuali. I porti delle città adriatiche”, in *Urbanistica*, n. 115, 2001

Estrada Llaquet J. L., “Los puertos españoles y su relación con las ciudades. Un análisis de su reciente evolución”, in *Portus*, n. 4, novembre, 2002

Gargiulo C., “Le aree dismesse nel rapporto città-mare: il porto di Vigliena a Napoli”, in *Portus—Regenerating the Port Heritage*, n. 12, novembre, 2006

Gastaldi F., Gattorna C. (2004), “Genova”, in AA.VV., *Urban Regeneration*, Firenze, Alinea.

Jones R., *The Albert Dock Liverpool*, Liverpool, Rja, 2004

Losasso M., *Riqualificare i litorali urbani, progetti e tecnologie per interventi sostenibili sulla fascia costiera della città di Napoli*, Napoli, Clean, 2006

Masboungi A. (sur la direction de), *Gênes. Penser la ville par les grands événements*, Paris, Édition de la Villette et DGUHC, 2004

Mingucci R., Modde E., “Disegnare sull’acqua. Le darsene di Rimini e Ravenna”, in Monti C. e Ronzoni M. R. a cura di, *L’Italia si trasforma. Città tra terra e acqua*, Milano, BE-MA, 2007

Mittner D., “Malmo”, in AA.VV., *Urban Regeneration*, Firenze, Alinea, 2004

Molon G., “Venezia, degrado e manutenzione”, in Monti C. e Ronzoni M. R. a cura di, *L’Italia si trasforma. Città tra terra e acqua*, Milano, BE-MA, 2007

Paone F., “Quartieri portuali in Italia: i casi di Genova e Trieste”, in *Portus*, n. 3, maggio, 2002

Piano R., *Giornale di Bordo*, Firenze, Passigli, 1997

Piva M. G., “I tre fronti d’acqua della laguna di Venezia: difesa e riqualificazione”, in Monti C. e Ronzoni M. R. (a cura di), *L’Italia si trasforma. Città tra terra e acqua*, Milano, BE-MA, 2007

Razzini A., “Viaggi e mete: la nuova stazione passeggeri del Porto di Venezia”, in *Portus*, n. 2, settembre, 2001

Regione Siciliana, Assessorato Regionale dei Beni Culturali e Ambientali e della Pubblica Istruzione, Dipartimento Beni Culturali, Centro Regionale per la Progettazione e il Restauro e per le Scienze Naturali ed Applicate ai Beni Culturali, *Modelli di studio a scala locale della Carta del Rischio del Patrimonio Culturale e Ambientale della Regione Siciliana. Waterfront urbani di Catania, Messina, Palermo, Siracusa e Trapani*, Palermo, Eurografica, 2008

Urban Land Institute, *Remaking the Urban Waterfront*, Washington D.C., Uli, 2004

Uriarte I., “Metamorfosis del espacio portuario fluvial de Bilbao”, *Portus*, n. 7, aprile, 2004