

PORTUSplus

From the vestiges port at the port hybrid: the experimental field of the waterfront 2.0

Barbara Lino¹, Sebastiano Provenzano²

¹ Dipartimento di Architettura, Università di Palermo

² Provenzano Architetti Associati, Palermo

barbara.lino@unipa.it,

sebastiano.provenzano@unipa.it

The contribution aims to critically reflect on the opportunity of plans, programs and projects to redevelop port and waterfront spaces to the changed sea transport and passengers demands and freight management conflicted with consolidated city growth. The harmonious coexistence of two independent realities, an active port and a living city, it is endeavoring to achieve not only trough the physical unity but also trough the activity itself generates flows and synergies.

The contribution looks at the waterfront areas like field of experimentation for a sustainable approach to the transformations of the territory and will look at a project of waterfront of new generation, the project of waterfront 2.0, that wants to characterize as own of a new season of interventions on the waterfront. The waterfront 2.0 project tends to consider these areas like a green urban infrastructure where all interventions of regeneration should be strongly inspired by the culture of the sustainability.

Keywords

**Redevelopment; Regeneration; Green infrastructure;
Port city; Sustainability**

Dal porto vestigia al porto ibrido: il campo di sperimentazione del waterfront 2.0 ¹

Introduzione

La tematica della riqualificazione e trasformazione degli ambiti portuali e periportuali urbani, è divenuta, nel corso degli ultimi anni, una delle principali declinazioni del complesso universo della rigenerazione urbana. Le aree di waterfront hanno spesso funzionato negli ultimi anni come “magnete” di progettualità, offrendo una straordinaria potenzialità di sviluppo attraverso progetti in grado di parlare contemporaneamente al presente ed al futuro di un territorio (Marshall, 2001).

La forza dei progetti di rigenerazione dei waterfront è stata in alcuni casi in grado di provocare il riassetto dell'intero sistema urbano, innescando mutazioni a scala più ampia, ben più estesa della sola area di confine con l'acqua, si pensi ai casi di Amsterdam e Rotterdam ma anche di Genova e Barcellona.

Riuso, sostituzione edilizia, densificazione e contenimento dell'uso del suolo, produzione di spazi pubblici di qualità, spazi aperti e spazi verdi, sono temi centrali del progetto contemporaneo dei waterfront che possono intendersi come campo privilegiato di sperimentazione di un approccio del progetto di trasformazione sostenibile ed integrato.

Nella maggior parte delle grandi città portuali del mondo dalle vestigia, spesso in abbandono, di grandi sistemi portuali urbani, sorgono sempre più spesso nuove parti di città che sfruttano il lascito di questo significativo *giacimento* di suolo libero introducendo nuove funzioni compatibili e coerenti con la presenza dell'acqua.

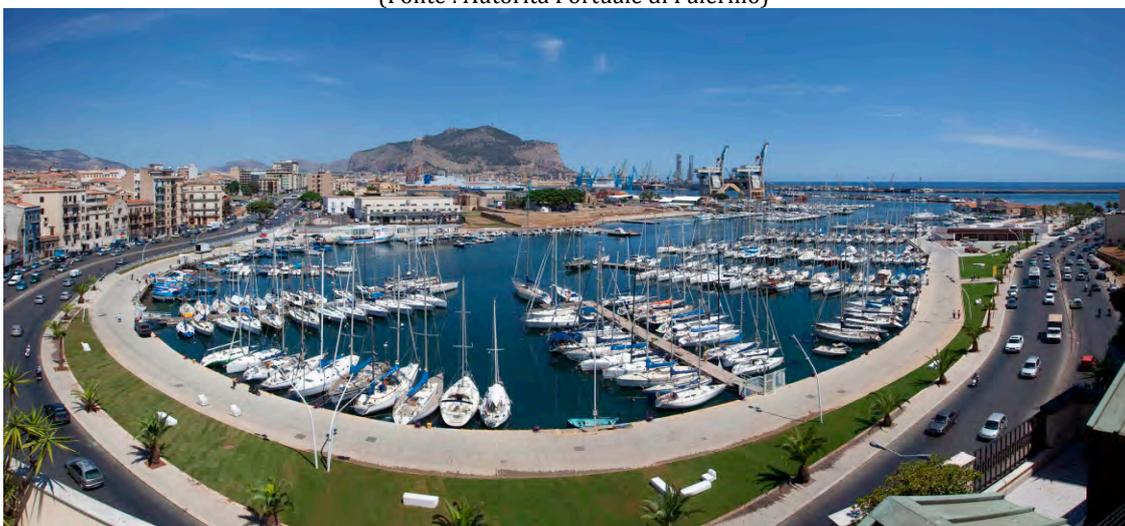
La tesi su cui si fonda questo contributo è che si possa considerare avviata una nuova fase di rigenerazione dei waterfront, che chiameremo Waterfront 2.0. Il progetto di waterfront 2.0 deve essere inteso come un processo che può trasformare le città portuali in città-porto (Bruttomesso 2004), città cioè in cui l'interazione tra questi ambiti tende ad assumere confini più labili di quelli assegnati dalle rigide logiche di delimitazione dei sistemi infrastrutturali e in cui l'ibridazione delle funzioni arricchisce la gamma e il valore dei loro usi tradizionali che devono essere individuati nell'ambito di una logica che pone le questioni della sostenibilità come prioritarie.

Dal porto vestigia al porto ibrido

Il processo di riscrittura avvenuto in paesi come l'Inghilterra; gli Stati Uniti, l'Olanda, la Cina, si caratterizza per una specifica peculiarità: in questi paesi infatti gli originari porti urbani, ormai divenuti insufficienti a contenere i grandi spazi necessari per un porto hub internazionale sono stati trasferiti fuori dal perimetro urbano, lasciando alla città aree pronte alla riconversione morfologica e funzionale. Chiameremo questi porti i *porti vestigia*, intendendo con questo termine quelle infrastrutture portuali che hanno dismesso la loro funzione infrastrutturale e che si prestano a complessive riscritture.

¹ Il presente contributo è frutto delle riflessioni comuni dei due autori. Specificamente inoltre, Sebastiano Provenzano ha curato il primo e il secondo paragrafo e Barbara Lino il terzo.

Figura 1. Vista Complessiva intervento di riqualificazione della Cala di Palermo. Autorità Portuale di Palermo. Officina di Architettura del Porto di Palermo. Archh. Giulia Argiroffi e Sebastiano Provenzano Ingegneria e D.L. Ing. Salvatore Acquista Autorità Portuale di Palermo. Foto di Sandro Scalia
(Fonte : Autorità Portuale di Palermo)



La condizione italiana, così come quella di altri paesi del mediterraneo, appare profondamente diversa e ben più complessa di quella fin qui sinteticamente descritta, nella maggior parte dei casi infatti i porti urbani sono ancora funzionanti e occupano spesso le aree più centrali della città. Questa condizione rende ulteriormente complessa la riconnessione tra area portuale e area urbana; i porti infatti continuano ad assolvere alla loro funzione infrastrutturale con le connesse esigenze di security che nei fatti li trincerano dietro barriere e confini estromettendoli dal *continuum urbano* e limitandone fortemente la fruizione della collettività.

Al contempo questi contesti portuali, anche a causa di profonde variazioni del sistema trasportistico navale, ospitano spesso al loro interno aree fortemente sottoutilizzate, ormai celibi di funzioni e che ben si presterebbero ad una integrazione con il resto della realtà urbana. Si viene a delineare in questo senso una specifica condizione per questi porti urbani che potremmo definire di *porto ibrido*, in cui alla elevata complessità dovuta alla perdurante attività portuale si devono sommare le pressioni provenienti dall'adiacente sistema urbano che richiede nuovi spazi di fruizione e il riottenimento di un rapporto simbiotico con il proprio waterfront. Il progetto di waterfront per il porto ibrido, richiede la capacità di innestare funzioni urbane, all'interno di un contesto caratterizzato come una infrastruttura. Il progetto del porto ibrido lavora negli interstizi, si caratterizza più come un innesto che come una complessiva riscrittura.

Questo innesto, che investe vari settori dell'economia e del sociale trova, nel progetto urbano declinato nelle sue varie scale, la sua dimensione fisica più rappresentativa.

In questo senso, al progetto urbano, si attribuisce una responsabilità che esula dal mero risultato formale, dovendosi continuamente confrontare con una moltitudine di problematiche interdisciplinari e interazioni scalari che impongono una continua revisione dei tradizionali paradigmi professionali.

La tensione progettuale si alimenta di un approccio quantomeno duplice all'identità di queste aree.

Il primo relativo alla natura **infrastrutturale e trasportistica**. Le aree portuali occupano spesso ampie porzioni di territori urbani, sono luoghi dell'attraversamento, dell'accesso, "porte" di sistemi territoriali culturali e produttivi in grado di intercettare e trasferire al contesto urbano in cui si inseriscono le energie materiali (di beni e persone) e immateriali (in termini di idee e servizi) che le grandi reti infrastrutturali di cui sono terminali veicolano, traducendole in risorse ed economie territoriali in grado di trasformare e perturbare profondamente il contesto territoriale (Carta, 2009). In base a tale

considerazione le aree di waterfront portuale si pongono quale una “interfaccia del conflitto”, linea di tensione, di conflitto, di interessi contrapposti (Pavia, 2010) che pone a fianco due fenomeni che confliggono tra loro: da un lato lo sviluppo economico dei porti, dall’altro la spinta delle città a recuperare spazi sui tratti di waterfront portuali avendo riscoperto il valore identitario del proprio rapporto con il mare. I porti continuano ad essere separati dalla città, la loro funzionalità ed efficienza esige questa separazione.

Il secondo risponde invece al **carattere urbano delle aree di waterfront** e alle domande di rigenerazione di una parte complessa di territorio. Il waterfront urbano non può essere considerato esclusivamente una macchina funzionale. Esso è soprattutto un luogo formato dall’intersezione di usi, di funzioni, di flussi: tassello fondamentale del sistema ambientale, paesaggio sintesi di spazio e di comunità (Carta, 2010), luogo di solidificazione dell’identità della comunità sociale, culturale ed economica. I progetti di trasformazione e sviluppo richiedono il superamento di logiche settoriali e l’integrazione di politiche di settore infrastrutturali, per l’ambiente o la salvaguardia del paesaggio con le politiche urbane e gli strumenti di pianificazione del territorio (Savino, 2010). Il progettista di questi interventi si trova così a dover riscrivere di continuo i paradigmi della sua disciplina a fronte dei compromessi con i quali la realtà fisica, sociale, economica ed urbana, impone di relazionarsi; si trova a definire continuamente, *l’istanza misuratrice* (Harvey, 2000), e l’estensione scalare (locale-globale) del suo interesse disciplinare: certamente non più confinabile nella sola scala architettonica e, al contempo, non totalmente e sempre estendibile alla scala unicamente territoriale. Gli interventi di risemantizzazione dei waterfront urbani sembrano rappresentare, in questa accezione, un esemplare campo di sperimentazione di questa nuova condizione di complessità crescente che trasforma il progettista nel *bricoleur* (Levi-Strauss, 1964) tenuto a saper eseguire un gran numero di compiti differenziati.

Figura 2. La Cala di Palermo, il terrazzo panoramico. Foto di Sandro Scalia
(Fonte: Autorità Portuale di Palermo)



I nodi del progetto di Waterfront 2.0

In questa accezione il progetto *Waterfront 2.0* è chiamato a confrontarsi con alcuni “nodi” di complessità, alcuni temi-problemi a partire dai quali definire i campi di applicazione delle strategie d'intervento e modulare i caratteri dei dispositivi di progetto.

Il waterfront come green infrastructure

Il waterfront urbano deve essere considerato come un nodo indispensabile per la costruzione di una green infrastruttura urbana. Il progetto urbano di queste aree si deve confrontare considerando il waterfront non solo come contesto paesaggisticamente e ambientalmente sensibile ma anche come nodo di una rete, in molti casi non ancora definita, ma che impone comunque al progettista una logica sistemica e integrata. In particolare il progetto di queste aree deve essere inteso come occasione per compensare (anche solo parzialmente) la progressiva perdita di naturalità subita nelle aree di waterfront portuale urbano. Queste considerazioni trovano nella declinazione del concetto di "città intelligente" intesa quale sinonimo di città connessa, sentiente e sensibile e in cui al centro è il cittadino e la qualità della vita, un sistema di risposte a questioni complesse per la pianificazione e progettazione dei waterfront urbani, particolarmente riferite all'intermodalità, al trasporto, alle infrastrutture per la mobilità integrata, al monitoraggio attraverso l'applicazione delle ICT delle condizioni ambientali e degli effetti indotti dalla pressione antropica.

Il waterfront 2.0 come armistizio tra piano e progetto

Gli interventi di waterfront 2.0 sono campo di sperimentazione privilegiato di un processo che deve ambire a superare quella sterile dissociazione, che ha caratterizzato fortemente lo sviluppo delle città in tutta la seconda metà del secolo scorso, tra piano urbanistico e progetto di architettura, riducendo il primo al campo delle analisi e il secondo al campo della proposta isolata, del bel gesto fine a se stesso. Il progetto dei waterfront di nuova generazione deve agire come elemento di verifica e di incontro tra le decisioni programmatiche-strutturali e quelle puntuali.

Il waterfront come luogo della mixité

Il progetto dello spazio pubblico delle aree di waterfront deve assumersi prioritariamente una duplice responsabilità : da un lato rappresentare una occasione di conversione del processo urbano in una ottica **grey to green**, dall'altro facendosi carico di **moltiplicare le utilità** da mettere a disposizione della collettività, innestando nuovi usi e funzioni. Gli spazi pubblici dei waterfront di nuova generazione devono essere paradigmi virtuosi di una nuova sensibilità nei confronti delle risorse del suolo urbano e di quelle naturali, il loro progetto prediligerà l'utilizzo di materiali riciclati, perseguiranno l'introduzione di tecnologie in grado di contribuire alla loro autosufficienza energetica e prevederanno l'introduzione di funzioni innovative ma compatibili con il contesto paesaggistico e ambientale. Questi nuovi spazi pubblici si candidano inoltre a essere il campo di sperimentazione preferenziale per interventi di **architettura a volume zero**.

Il waterfront 2.0 come campo di sperimentazione della dimensione multipla e integrata del progetto ambientale in contesto urbano

Generalmente le aree nelle quali si opera un processo di riqualificazione del fronte a mare sono aree abbandonate, comprese tra una dimensione di *non luogo* (si pensi alle aree portuali dismesse) ed una di *terzo paesaggio* (Clement, 2005)

In queste aree un passato uso intensivo e poco attento alle tematiche ambientali piuttosto che un progressivo e ingiustificato abbandono, hanno prodotto uno scenario tale da renderle completamente avulse dal resto della città.

In questa logica il progetto di waterfront 2.0 che questo contributo vuole caratterizzare come proprio di una nuova stagione di interventi sui fronti d'acqua urbani, deve sempre più tendere a considerare queste aree come una *green infrastructure* urbana intesa come

una rete di carattere strategico, capace di connettersi con altri contesti urbani dotati di una rilevante naturalità o di altre caratteristiche ambientali rilevanti. Questa rete deve essere progettata e gestita come una risorsa multifunzionale, in grado di erogare servizi ecologicamente compatibili e orientata a migliorare la qualità della vita della comunità a cui si rivolge. Il quadro delineato concorre a definire un campo d'indagine complesso e in divenire che presenta ambiti da esplorare, nodi concettuali ed operativi da sciogliere e potenzialità di progetto. *Queste considerazioni spingono a far sì che i progetti di waterfront 2.0 debbano sempre più essere considerati come gli ideali campi di sperimentazione di un approccio di dimensione "multipla" e integrata nelle accezioni dell'integrazione funzionale, dell'integrazione di soggetti, di economie e di scale di azione e strategie.*

Il waterfront come esempio di governance complessa e integrata

Le trasformazioni delle aree urbane di waterfront non possono essere affrontate con approcci settoriali. Il carattere urbano delle aree di waterfront richiede l'**integrazione delle politiche settoriali** infrastrutturali e delle politiche urbane attraverso strumenti e dispositivi di progetto in grado di **affrontare le conflittualità** connesse alle **diversità di competenze dei soggetti** coinvolti nei processi di gestione e ai rispettivi ambiti di competenza istituzionale e decisionale.

La parcellizzazione di stato di possesso, competenze amministrative e gestionali e conseguenti strumenti di pianificazione chiedono di ricondurre entro una unica "regia sistemica" il governo delle trasformazioni, una "regia" capace di cogliere relazioni complesse e multiscalari che interagiscono con il sistema urbano e territoriale di cui i waterfront sono parte.

Il waterfront come campo di applicazione di sistemi innovativi di ingegneria finanziaria per lo sviluppo urbano

Un'ulteriore questione che emerge è quella relativa all'evidente rischio che molti dei processi di trasformazione dei waterfront urbani, interessando aree ad alto potenziale speculativo (aree soggette a concessioni, aree centrali ad alto valore commerciale, etc.), determinino fenomeni di *gentrification*, o aree caratterizzate da forme di spazio in cui l'accesso pubblico è limitato (si pensi al proliferare dei servizi rivolti alla diportistica, spazi commerciali chiusi, club house, etc.).

Da un lato appare di massima importanza riflettere sulle ricadute in termini di assetti spaziali, trasformazioni del mercato immobiliare indotte dalla realizzazione di politiche e progetti che influiscono profondamente sui modelli di funzionamento e sugli scenari di sviluppo della città, rimettendo in gioco aree "marginali" e in grado di cambiare profondamente equilibri e dinamiche urbane.

Dall'altro le economie che derivano dalle **partnership pubblico-private** generano energie progettuali dalle quali l'attuale indebolimento delle economie pubbliche non rende possibile prescindere (Savino, 2010).

Ne deriva la considerazione che l'applicazione di sistemi innovativi di finanza mista pubblica-privata rappresenti per il progetto non solo uno strumento indispensabile di intervento ma, al tempo stesso, se inseriti in un rigoroso processo di pianificazione guidato da un autorevole decisore pubblico, debbano diventare il campo per sperimentare approcci sostenibili ed al tempo stesso equi.