

L'INTERFACCIA PORTO-CITTÀ

Jusy Calabrò

Dipartimento PAU, Università Mediterranea di Reggio Calabria, Via Salita Melissari, 89124, Reggio Calabria, Italia
jusy.cal@gmail.com

Abstract

Assuming that waterfront have always been special places “where land and water meet” [1] nowadays they are mostly places for urban renewal, where conflicts and debates about what their role should be within the urban context emerge. This paper aims at highlight the factors of success involved into urban regeneration initiatives within those transition areas between port and urban functions. The “interface” [2], where port and city communicate, is often a ground characterized by competition, but could be also a possibility for both city and port to grow. The comparison among selected case studies highlights the dynamics involved into those places, from the spatial, institutional and socio-economic points of view, in order to provide a framework useful for the decision-making process toward urban regeneration initiatives performing between port and city related areas. The possible interaction could enhance the innovation [3] and sustainability attempts of regeneration initiatives in those peculiar places, providing added value for the whole urban system.

KEY WORDS: *Port, City, Interface, Urban Regeneration, Innovation, Sustainability.*

1. Introduzione

Il lavoro di sintesi¹ che segue si articola nel seguente modo: una prima parte introduttiva nella quale vengono individuate storicamente le ragioni del progressivo distacco del porto dalla sua città, con riferimento alla letteratura scientifica, segue una contestualizzazione del fenomeno di rigenerazione dei waterfront urbani; una seconda parte sintetizza i casi studio, individuati come esempi di *best practice* internazionali di rigenerazione urbana legata alle dinamiche di relazione porto-città, approfondite sul campo e fra loro relazionati per comunanza di politiche urbane e strategie di sviluppo; una matrice di comparazione fra di essi mira poi ad evidenziare le dinamiche e i fattori che hanno influenzato le performance di rigenerazione urbana nei casi di studio, dove per rigenerazione urbana si intende un processo di sviluppo che integra gli obiettivi locali di sviluppo economico con le esigenze di trasformazione urbana di aree degradate, nonché prive di significato nel più ampio contesto

urbano, con approcci sostenibili fortemente *place-based*. Le conclusioni sono un tentativo di sintesi di quei fattori-chiave emersi dalle analisi, che influenzano positivamente le operazioni di rigenerazione urbana più performanti fra porto e città.

2. La relazione porto-città

Si parla spesso di crisi dell'urbanità come crisi di un modello di interazione sociale, conseguenza di un mutato rapporto con gli spazi urbani e con le loro funzioni. Crisi che si evince in particolar modo negli spazi di transizione, con identità non ben definite, come quelli tra porto e città. Se molti porti si trovano all'interno delle città, come i porti storici, altri mancano di evidenti legami territoriali o funzionali con le aree urbane: ci sono, dunque, città che presentano una forte connessione con il loro porto, per ragioni di contiguità territoriale o storicità di insediamento per esempio, e al contrario, altre in cui

¹ Il paper è sintesi della Tesi di Dottorato dell'autore " *The city-port interface: a complex urban area for development*".

sia geograficamente, sia economicamente, le due realtà si sono sviluppate indipendentemente [4].

Fra le ragioni della separazione, i cambiamenti economici globali che, con l'incremento dei volumi di traffico e la conseguente esigenza di espansione, hanno determinato da un lato l'espandersi delle aree portuali, dall'altro il loro progressivo distacco dalle città verso uno sviluppo ed una introversione dettata da esigenze sempre più specialistiche. Staccandosi dalla città, non solo spazialmente, chiudendosi ad essa, viene a mancare quello spazio di comunicazione e di transizione funzionale, che spesso si interrompe con barriere fisiche e cesure tali da produrre disvalore urbano e, quindi, degrado [5].

Sebbene molti studiosi concordino sull'importanza dei porti per l'economia di una città, siano essi nel suo centro storico o al di fuori, pochi hanno fornito modelli concettuali per spiegarne le ragioni. Hyauth e B. Hoyle, fra i primi teorici della "relazione porto-città", ne stabiliscono l'importanza nell'ambito di uno sviluppo urbano e territoriale, considerando le differenti dinamiche interattive fra i porti e le loro città [6]. Hoyle, nello specifico, le descrive in sei fasi, dalla stretta associazione alla progressiva separazione, fino alla fase attuale di rigenerazione che ambisce uno sviluppo economico locale sostenibile

Entrambi si rifanno a James Bird² [5], ma ne incrementano il modello, dando il giusto peso ai fattori ambientali, sociali ed economici coinvolti nella "segregazione spaziale e funzionale" del cambiamento del paesaggio urbano di waterfront.

2.1 La trasformazione dei waterfront

Negli ultimi decenni abbiamo assistito alle profonde conseguenze derivanti dalla trasformazione dei waterfront di molte città sull'acqua, sia in Europa che in Nord America, prodotto di molteplici fattori ambientali, economici e sociali [7], nonché di scelte politiche poco lungimiranti. Risultano essere diverse le risposte da parte dei vari governi locali alla necessità di ripensare le aree porto-città, riconoscendo però il loro valore chiave per l'intero contesto territoriale.

Molte di esse, per esempio, partendo dal ripensamento dell'uso del suolo, al miglioramento degli strumenti gestione urbana, fino alla rinnovata attenzione per le dinamiche ambientali e agli standard di sostenibilità.

L'attività di ricerca qui descritta mira a dimostrare come una relazione proattiva città-porto sia fattore chiave nel perseguimento di uno sviluppo urbano equilibrato della "città liquida" [8].

Nello specifico si tratta di quelle aree di "interfaccia", di interazione fra linguaggi differenti, di transizione specialistica fra porto e città, che si connotano ad un tempo

come luoghi privilegiati di meccanismi estremamente complessi, ma anche come non luoghi, spesso privi di significato nel contesto urbano.

La complessità che ne deriva si declina attraverso rapporti di tipo istituzionale, economico e sociale, sovente prodotto di conflitti fra le autorità portuali, le amministrazioni e gli stakeholders locali.

3. I casi di studio

La relazione città-porto è stata approfondita partendo da un'analisi comparata di casi studio internazionali, scelti per comunanza di strategie di sviluppo economico locale, che individua le "policy area" per ogni ambito di intervento, spaziale, istituzionale, socio-economico, che interagendo nell'interfaccia influenzano i tentativi di trasformazione.

Fort Point District [9], Boston (MA) - USA: una "Planned Development Area" (PDA), in cui l'obiettivo dell'autorità di gestione dello sviluppo locale (Boston Redevelopment Authority), di concerto con la *community*, guidata da organizzazioni del quartiere strettamente radicate, e dai portatori di interesse operanti nell'area portuale da sempre, hanno contribuito alla realizzazione del 100 Acres Masterplan [10].

Un processo di rigenerazione urbana condiviso che ha restituito alla città un quartiere in cui innovazione e conservazione vanno di pari passo, costituendo emblema di sviluppo e sostenibilità per tutta la Boston Area, tanto da attrarre capitali e imprese, appetibile per localizzazione, ma anche per il suo potenziale rinnovato, ricco di artisti, studi professionali e di una comunità attiva nel sociale.

North Embarcadero Port Plan area, in San Diego (CA): un'area in rottura con la maglia urbana, poco armonizzata con il contesto dell'immediato Down-Town, caratterizzata da grandi "parking lots" - aree parcheggio che contribuiscono alla discontinuità e alla mancanza di identità propriamente urbana di questa grande striscia di interfaccia con la città.

Il Piano per la parte nord, L'Embarcadero, è il risultato dello sforzo di cooperazione istituzionale, la San Diego Unified Coast District e la Municipalità, e condivisione con la comunità locale, fra cui quella di Little Italy e dei quartieri di pescatori. Il fine è stato perseguito con buoni standard di sostenibilità e di "liveability" dell'area, che ai cittadini restituisce un grande parco lineare pedonale, completamente aperto al mare e alle sue attività, ma anche agli interessi locali, per un'area appetibile economicamente, e opportunità di sviluppo per l'intero water-

² Bird giustifica il progressivo distacco del porto dall'ambito urbano secondo una successione di fasi che corrispondono alla contestuale crescita degli scambi commerciali e alla conseguente specializzazione delle infrastrutture portuali, non considerando però il peso delle altre variabili in gioco.

front.

Titanic Quarter a Manchester (UK): rappresenta uno dei più estesi progetti di rigenerazione urbana del waterfront in Europa [11], con i suoi 185 acri sul Lavan River di Belfast. Il processo di rigenerazione ha preservato la storicità dell'area, valorizzandola attraverso i simboli del suo glorioso passato. Il quartiere è considerato emblema della nuova rinascita inglese, trasformato da luogo dimenticato e degradato ad attrattore di innovazione in uno spazio multi-funzionale.

È un quartiere *mixed-use* con un carattere storico fortemente marittimo, essendo stato il bacino entro cui si realizzò il Titanic. La sua rigenerazione si realizza nell'ambito di una visione strategica condivisa fra i maggiori partners del progetto: il City Council, NITB, Titanic Quarter Limited e il Titanic Forum. Il progetto di trasformazione urbana ha mantenuto in parte l'identità originaria del quartiere pur evolvendola a polo attrattore nel contesto urbano, essendo area residenziale e commerciale, ma anche a più ampia scala, grazie alle numerose gallerie d'arte e alle attività per il tempo libero di pregio che attirano turisti e artisti da tutta la regione.

Kop Van Zuid area Rotterdam (NL): è un progetto di rigenerazione che si muove nell'ambito di politiche nazionali con elevati standard di flessibilità, sia degli strumenti di piano, sia di negoziazione e ri-negoziazione fra i vari livelli amministrativi verso l'obiettivo della compact-city [12]. Una flessibilità che si muove nell'ambito di una partecipazione pubblica che guida, ma non vincola, fornendo servizi e infrastrutture di connessione, opportunità di localizzazione a mezzo di incentivi, favorendo l'implementazione dei progetti e spingendo verso concrete chance di sviluppo, con il coinvolgimento degli stakeholders locali e della community. Il motto della strategia di sviluppo in effetti è "cooperazione-coordinazione-consultazione-consenso-compromesso" che rappresenta il filo conduttore degli interventi progettuali. Il progetto, supportato da una grande strategia di marketing, mirava a riposizionare la Kop Van Zuid area come luogo glorioso dei docklands di Rotterdam. Questo processo di rigenerazione può considerarsi esempio di come sia il ruolo pubblico, di guida nel perseguire benefici collettivi, che quello del privato, come promotore, siano in sinergia verso l'obiettivo comune, pur uscendo a tratti come esperimento di "privatizzazione delle politiche urbane" [12].

Hafen City, Amburgo: è uno dei maggiori esempi di rigenerazione dell'area di interfaccia fra porto e città.

Qui l'area portuale si è progressivamente separata dalla città per la sempre maggiore richiesta di specializzazione al transhipment, divenendo un'entità separata.

L'ex area industriale adesso è parte del centro storico, rappresentandone una sua estensione verso il mare, luogo attrattore di innovazione e promotore di nuovi stili di vita. La rigenerazione urbana dell'interfaccia mantiene il suo carattere storico, rafforzando e implementando nuove funzioni urbane, con un mix di spazi pubblici e residenziali che favoriscono il rapporto con l'acqua.

L'importanza dell'integrazione fra la città e il suo porto fornisce nuovi significati urbani ad un'area che sembrava privata della sua connotazione originaria, e che adesso rappresenta valore aggiunto non solo nel contesto urbano, ma si estende ben oltre ad esso come esempio positivo. Il partenariato è costituito dalla Città di Amburgo e da un'autorità di gestione del processo di implementazione e sviluppo del Masterplan, la HafenCity Hamburg GmbH, responsabile anche dei finanziamenti pubblici, nell'ambito delle leggi nazionali, creata con lo scopo di "mantenere gli assetti peculiari della città e del porto".

4. Le azioni di rigenerazione fra porto e città

Se partiamo dall'assunto per cui l'implementazione di un progetto di rigenerazione richieda sia fondi pubblici che privati, per poter essere sostenibile economicamente e per fornire servizi di alta qualità, con un'efficienza amministrativa e gestionale degli stessi, nonché la promozione turistica e la partecipazione [13] come presupposti di qualità ed efficacia, è vero come nelle aree di interfaccia, in cui competenze istituzionali e interessi economici di varia portata competono, tale commistione di elementi risulti essere tanto difficile quanto imprescindibile.

Gli strumenti di rigenerazione urbana, che si avvalgono di partenariati pubblico-privati per la loro implementazione, sono stati utilizzati in molte aree città-porto, spesso risolvendo il gap di comunicazione istituzionale, con una fase negoziale in cui le parti in gioco stabiliscono ruoli, competenze e vantaggi, e di determinazione spaziale-funzionale, per sopperire alla chiusura e alla staticità di strumenti poco coerenti con le effettive esigenze di dinamismo di tali aree.

Fra i casi esaminati, i due Nord-americani, il Fort Point District e il North Embarcadero, hanno permesso di comprendere metodologie e approcci-guida per azioni di rigenerazione urbana performanti nelle aree di incontro fra città e porto, con forti riferimenti a realtà simili oltre oceano³. Dall'analisi si evince come le pratiche di rigenerazione urbana, in quei contesti, seguano strategie di svi-

³ Titanic Quarter e Hafen City sono citati, nelle interviste condotte ai policy makers, come fra le best practice tenute in considerazione nelle strategie di sviluppo adottate, di cui innovation e sustainability sono i pilastri

luppo locale che si esplicano territorialmente con un mixed-use funzionale, per combattere sia la tendenza alla segregazione spaziale che quella dello spreco di suolo "sprawl", in coerenza con i pilastri dell'approccio sostenibile della *Smart Growth*. Ciò determina un contesto sociale più vivibile e amalgamato, in cui lo stile di vita e la sostenibilità ambientale vengono innalzati.

Il contesto di indagine in Europa invece differisce da quello americano in modo a volte sostanziale, con pesi e misure non paragonabili a quelli d'oltre oceano, con parametri di sostenibilità e una concezione dello sviluppo urbano storicamente agli antipodi: dalla città diffusa americana, alla città densa europea, dalla mixitée funzionale non assimilabile tout court al mixed use statunitense.

Nella fattispecie delle aree di interfaccia, il forte ruolo decisionale dell'Autorità Portuale in Europa, sovente Ente Pubblico, con poteri pianificatori e gestionali e dell'area portuale, determina forti squilibri territoriali, contribuendo alla separazione con il contesto territoriale e urbano di riferimento [14].

Negli States, al contrario, esse sono subordinate agli stessi strumenti urbanistici, rientrando dunque nello stesso ambito di gestione territoriale della municipalità, pur mantenendo funzioni specialistiche ed essendo coerenti alla normativa sovraordinata del Coastal Zone Management (CZM) a livello statale. Dalle analisi sul campo emergono le caratteristiche determinanti di interventi di rigenerazione urbana in contesti così diversi, che hanno tuttavia affrontato le stesse variabili in gioco, proponendosi come esempi di successo nell'ambito di politiche di sviluppo locale.

La messa a sistema delle principali best practice, estrapolate da ogni caso di studio, ha permesso di discernere fra i possibili fattori-chiave determinanti per l'efficacia e l'efficienza di quei processi di rigenerazione urbana nelle aree porto-città.

Un *framework* conclusivo rielabora inoltre le principali discriminanti intervenienti, che favoriscono la comunicazione a tutti i livelli. Lo studio prova come il dinamismo che caratterizza queste aree di transizione specialistica necessita di un elevato grado di interazione, di flessibilità procedurale e di permeabilità spaziale, non perseguibili se non con azioni sinergiche e una comunione di intenti fra istituzioni, forze economiche e comunità locali nell'ambito di una comune strategia di sviluppo.

Fra i fattori che influenzano positivamente la riuscita delle azioni di rigenerazione nelle aree porto-città emergono i seguenti:

- Sinergia: condivisione della trasformazione urbana fra istituzioni e attori locali nell'ambito di una strategia comune di sviluppo economico locale;
- Partecipazione: un processo di inclusione che genera senso di appartenenza, "belonging to", favorendo la sostenibilità degli interventi con un

consenso diffuso;

- Attore Pubblico: non mero iniettore di capitali, o garante di vincoli normativi, ma propositivo nella finalizzazione dell'intervento con un approccio *problem-solving*;
- Strumenti di partenariato [15]: nella forma di veri e propri *agreements*, agiscono da facilitatori nel processo decisionale in quanto definiscono ruoli, responsabilità e benefits di tutti gli attori coinvolti (community compresa).

5. Conclusioni

Gli elementi evidenziati potrebbero risultare ridondanti alla luce dei dibattiti e degli studi sulle politiche urbane e sul ruolo dei loro attori, tuttavia essi caratterizzano in modo peculiare e specifico ogni area urbana fra porto e città analizzata.

Le evidenze estrapolate dalle città portuali consentono di attribuire differenti significati e pesi all'interfaccia: in accordo con il loro carattere storico di città sull'acqua, essa può rafforzarne il loro carattere marittimo, oppure divenire opportunità di riqualificazione di quella porzione di città in stato di degrado apportando ad essa nuovi significati. Inoltre, dove città e porto sono considerati/percepiti come istituzioni, come nei contesti europei analizzati, e ruoli e competenze vanno oltre i risultati spaziali, l'immagine dell'interfaccia riflette la lotta di potere fra di esse.

Dove l'interfaccia è considerata alla stregua di un'area urbana di sviluppo, come in USA, il prodotto spaziale è frutto di processi di negoziazione guidati da strumenti tanto flessibili quanto affidabili, che ripartiscono tanto obblighi quanto vantaggi fra gli attori coinvolti, con approcci fortemente market-oriented.

Dalla comparazione dei casi di studio (vedi Tab.1), si riscontra come gli interventi più efficaci risultino essere quelli accomunati da alcuni fattori che si comportano allo stesso modo nel processo di trasformazione urbana, definibili come principi paradigmatici per la rigenerazione delle aree di relazione porto-città:

- l'equilibrio fra forma urbana e obiettivi di crescita economica;
- il grado di coinvolgimento della community locale nel processo di rigenerazione;
- il ruolo attivo delle organizzazioni locali, spesso determinanti nella guida ad un consenso o a un diniego consapevole alle scelte progettuali (ONG- associazioni);
- la condivisione di rischi e benefici fra attori pubblici e privati a mezzo di partenariati o accordi (Agreements) ben definiti (flessibilità dei PPPs in USA);
- il ruolo guida di autorità pubbliche e istituzioni;



- la ratio del distretto urbano (USA);
- il mixed-use funzionale (USA): quartieri life-work-leisure time;
- l'innovazione come chiave per la creazione di poli urbani, attrattori di imprese e promotori di nuovi lifestyles (trasversale ai casi analizzati);
- il senso di appartenenza fortemente mantenuto anche grazie alla preservazione delle principali caratteristiche storico-culturali originarie di quell'area (trasversale ai casi analizzati).

Nello specifico dei porti storici, o dei quartieri strettamente connessi alle attività portuali immediatamente prospicienti ad essi, le indagini e le interviste hanno dimostrato come il particolare coinvolgimento, la partecipazione della community locale, abbiano garantito la sostenibilità, nella sua più ampia accezione, di tutto il processo di trasformazione urbana (Fort Point) frutto di una sinergia di intenti fra molti interessi radicati nell'area. Invece, nei casi in cui l'area portuale abbraccia e sovrasta

la città, la cosiddetta *work-class port*, con un'attività industriale preponderante sulla spazialità dell'insediamento, (Titanic Quarter- Kop Van Zuid e North Embarcadero) il ruolo di public-private partnerships è stato determinante nell'implementazione della strategia di sviluppo e nel raggiungimento dell'integrazione fra funzioni, significati spaziali e dinamiche economiche coinvolte nell'interfaccia.

Le politiche urbane che si muovono nell'ambito porto-città dunque, non possono non tener conto, e non valorizzare, quelle che dovrebbero diventare le "invarianti" in una strategia di rigenerazione urbana che sia sostenibile per le componenti economiche-sociali-ambientali e culturali:

- una strategia comune di sviluppo, fra autorità portuali, cittadine e attori locali coinvolti, per garantire efficacia ed efficienza del processo di rigenerazione, nonché la sua rilevanza a lungo termine nell'ambito di uno sviluppo economico a livello urbano e territoriale;

Policy area - Dimensioni dell'Interfaccia	Comparazione casi di studio: strategie urbane di sviluppo				
	Fort Point	North Embarcadero	Titanic Quarter	Kop Van Zuid area	Hafen City
Spaziale trasporti funzioni servizi mixed-use spazio pubblico	Mixed-use area Riuso magazzini dismessi Ridisegno maglia urbana Ridisegno connessioni con il centro urbano Filter-not filter area Miglioramento spazi pubblici	Orientamento pedonale degli strumenti di piano Miglioramento accessibilità Mixed use funzionale Spina commerciale con attrezzature attività tempo libero Riuso dei grandi parking-lots che connotano fortemente l'area	Mixed use legato da spazi verdi Sviluppo connessioni fra i vari villaggi Adeguamento spazio pubblico Preservazione carattere marittimo Sostenibilità e vivibilità del quartiere	Rigenerazione dell'area dei "docklands" Compact-city: densificazione Crescita del centro urbano Miglioramento connessioni e trasporto intermodale	Quartiere di riferimento per vivibilità e attrattività nel contesto urbano Concentrazione di attività di prestigio Ambiente urbano compatto Miglioramento accessibilità spazi pubblici Carattere marittimo dell'area
Istituzionale Autorità Portuale Città - P.A. Attori Privati Partnerships	Significativo impegno risorse pubbliche a livello statale; Autorità locale di sviluppo territoriale (BRA) a guida del processo di rigenerazione; Supervisione autorità federali; PPPs con ruolo pubblico preminente (stanziamento capitali - incentivi di posizione alle imprese)	The North Emb. Alliance comprende Port District, la Città di S.Diego, la Contea, e Centre City Development (autorità locale di sviluppo urbano) costituiscono la Partnership chiamata Alliance; Un piano strategico incorporato nel Port Master Plan guida la rigenerazione del waterfront; City e Porto hanno Visione comune di sviluppo del waterfront	Autorità portuale e autorità cittadine in cooperazione per promuovere programma di sviluppo integrato fra il Porto di Belfast e il Titanic Quarter; Coinvolgimento attori pubblici e privati: City Council, the NITB, Titanic Quarter Limited e il Titanic Forum	Ruolo centrale della municipalità nell'indirizzare sviluppo infrastrutturale e accessibilità; Elevati standard di flessibilità e autonomia decisionale per la municipalità; Negoziazione e processi di revisione scelte di piano; Coinvolgimento capitali privati attraverso schemi di PPP	Hafen City Hamburg GmbH è l'autorità responsabile della gestione e dello sviluppo del processo di rigenerazione; la GmbH pianifica spazi pubblici, contratta con i real estate e gli stakeholders locali, fornisce servizi di comunicazione; Supervisione pubblica del processo di rigenerazione
Socio-Economico Community Economico Sviluppo Innovazione marketing	Attrazione economie di innovazione mantenendo anche il carattere storico, manifatture locali Partecipazione attiva comunità locale Housing sociale convenzionato	Una gerarchia funzionale definisce standard di qualità e funzioni degli spazi pubblici Partecipazione e inclusione community al processo di sviluppo locale	Caratteristiche distintive della strategia di sviluppo: Preservazione del valore storico Diversificazione attività Attrazione di nuove attività commerciali Aumento occupazione Polo che riflette innovazione e complessità stile di vita	Competitività Attrazione nuovi capitali Processo di partecipazione: "Cooperazione-coordinazione-consultazione e consenso e compromesso" Rigenerazione come "Approccio di rinnovo sociale" che lega sviluppo economico al welfare sociale - Occupazione	Modello per stile di vita: diversità e qualità incoraggiati Area riconoscibile nel contesto urbano; produttrice di valore Supporto all'innovazione Forte attività di marketing: attrarre investimenti Brand sinonimo di affidabilità Conservazione esistente

Tab. 1 - Casi studi (Fonte: Matrice di Comparazione, Propria Elaborazione)

- maggiore flessibilità del processo di pianificazione dell'area di interfaccia con strumenti rispondenti alle sue esigenze di dinamismo, con elementi di connessione e condivisione degli spazi;
- una governance multi-livello che si accordi alle attitudini multi-scalari dell'interfaccia;
- la connotazione ibrida, la sovrapposizione di attività portuali e urbane, se sovente è considerata punto di debolezza, dall'altro è opportunità per nuove centralità urbane;
- l'interfaccia come interlocutore privilegiato di innovazione funzionale, potenziale modello di un nuovo concetto di vivere lo spazio casa-lavoro-tempo libero.

Gli esempi internazionali qui trattati rappresentano il risultato della messa in pratica di teorie e politiche urbanistiche su quella necessità di flessibilità e di concertazione nelle pratiche di piano che raramente trovano terreno fertile sul territorio italiano proprio per la costrizione procedurale di strumenti mancanti di un'attitudine trasversale ai vari livelli.

Da qui emerge il ruolo potenziale che il partenariato pubblico-privato potrebbe assumere, come inteso nei contesti internazionali, consentendo il superamento di quella rigidità formale che, per la sua natura flessibile e negoziabile [16] catalizzando interessi privati e obiettivi pubblici in un accordo circostanziato, un "agreement" con oneri e onori, con responsabilità e benefici condivisi, si fa promotore di implementazione di interventi di trasformazione urbana dalla sostenibilità diffusa e con un buon potenziale innovativo.

La partecipazione dell'attore pubblico, come guida al processo di trasformazione urbana, in cooperazione con Autorità di gestione create ad hoc, si è dimostrata poi determinante per la riuscita delle iniziative: tavoli di lavoro, feed-back costanti, coinvolgimento attivo delle comunità e delle organizzazioni locali sulla vision dei progetti di rigenerazione e di sviluppo locale proposti, hanno contribuito progetti condivisi, con un consenso diffuso e consapevole, che ha restituito importanti parti di città, ma anche di vita, ai suoi legittimi fruitori. C'è da dire che, in contesti più vicini a noi, il rischio costante per aree di transizione fra poteri, funzioni e forme, è quello di diventare terreno di scontro politico, per l'affermazione di questa o quella visione di crescita, che può risultare immobilizzante per la finalizzazione delle iniziative.

D'altra parte spesso si opta per azioni a breve termine, supportate da progetti puntuali fini a sé stessi, privi di una logica preordinata, che non rispecchiano però un effettivo riconoscimento del potenziale di innovazione economica, urbana e sociale dell'interfaccia porto-città.

L'analisi effettuata suggerisce perciò che esse siano considerate progettualmente come luoghi complessi, in cui le operazioni di rigenerazione urbana, per la loro natura olistica, consentono di valorizzarne l'inclinazione multifunzionale con un approccio integrato, tale da affrontare le dinamiche trans-scalari, inter-istituzionali e socio-economiche che le contraddistinguono.

Bibliografia

- [1] Bunce S., Desfor G., Introduction to *Political ecologies of urban waterfront transformations*, Cities, Vo. 24, No. 4, p. 251 - 258, 2007
- [2] B. S. Hoyle, *The Port-City interface: trends, problems and examples*, Geoforum, vol. 20, n. 4, pp 429 - 435, 1989
- [3] Carta M., *Creative City. Dynamics, Innovations, Actions*, Barcelona, 2007
- [4] Hayuth Y., *The port-urban interface: an area in transition*. In: Area, vol. 14, n. 3, pp. 219 - 224, 1982
- [5] Daamen T., *Sustainable development of the European port-city interface*. In: ENHR-conference, pp. 25 - 28, June, 2007
- [6] Wiegmans B. W., Louw E., *Changing port-city relations at Amsterdam: A new phase at the interface?*, 2010
- [7] Kotval Z., Mullin J. R., *The changing port city: Sustainable waterfront revitalization*. *Journal of Town and City Management*, 1(1), pp. 23 - 38, 2010
- [8] Carta M., *Dal waterfront alla città liquida. Waterfront d'Italia. Piani, politiche, progetti*, FrancoAngeli, Milano, 2010
- [9] C. Cavelli, *The Fort Point District Plan*. In: Schacter, Busca, Hellman, Ziparo, "Boston in the 1990's", pp. 166, Gangemi, 1994
- [10] Boston Redevelopment Authority, Fort Point Channel Working Group, "The Fort Point District: 100 Acres Master Plan", 2006
- [11] Smith M., *Titanic Quarter: Building the future from the past*. In: Urbanistica, 148/11
- [12] McCarthy J., *Reconstruction, regeneration and re-imaging: the case of Rotterdam*. In: Cities, 15(5), pp. 337 - 344, 1998
- [13] Papatheochari D., *Examination of Best Practices for Waterfront Regeneration*. In: Littoral 2010-Adapting to Global Change at the Coast: Leadership, Innovation, and Investment (p.02003). EDP Sciences, 2011
- [14] Daamen T., Vries I., *Governing the European port-city interface: institutional impacts on spatial projects between city and port*. In: Journal of Transport Geography, 2012
- [15] Hodge G. A., Greve C., *PPPs: The passage of time permits a sober reflection*. In: Journal compilation Institute of Economic Affairs Published by Blackwell Publishing, Oxford, pp. 33 - 39, 2009
- [16] Reuschke D., *Public- Private Partnerships in Urban Development in the United States*, NEURUS- Network of European and US Regional and Urban Studies, 2001

