

## Sviluppo delle crociere e rigenerazione urbana: quali legami possibili? Alcuni casi studio del progetto Europeo URBACT- CTUR (Cruise Traffic and Urban Regeneration)

*Vittorio Torbianelli<sup>1</sup>, Teresa Frausin<sup>2</sup>*

*<sup>1</sup>URBACT- CTUR Lead Expert*

*vittoriot@econ.units.it*

*<sup>2</sup>Università degli Studi di Trieste – Facoltà di Architettura*

*teresa.frausin@gmail.com*

### Abstract

È possibile determinare una relazione vera tra crocieristica e rigenerazione urbana? La risposta non è semplice e scontata: occorre identificare, nel contesto odierno del turismo e dei modelli di gestione urbana, le condizioni tali per cui l'innesto del settore crocieristico in un'area portuale sia generatore o occasione per realizzare interventi sostenibili sul tessuto urbano tali da avere quegli effetti positivi multi-ambito (tipici della rigenerazione) su ampie porzioni della città portuale. L'articolo propone, come base di riflessione sul tema, la discussione critica di alcuni casi studio presentati all'interno del programma europeo URBACT, nell'ambito del progetto CTUR (Cruise Tourism and Urban Regeneration), in corso di realizzazione. I casi studio illustrano diverse strategie progettuali per tentare di metter in relazione lo sviluppo del settore crocieristico con la rigenerazione urbana. Il potenziamento del sistema infrastrutturale per migliorare l'accessibilità e la sistemazione urbana e paesaggistica del fronte mare sono interventi che possono comportare una ricaduta ampia sulla comunità residenziale di un certo contesto.

Emerge, però, che per rigenerare un tessuto urbano bisogna supportare attività che siano compatibili con la qualità del contesto, collegandole alle pratiche e alle necessità della popolazione residente e dei visitatori non crocieristi.

**Key Words:** rigenerazione urbana, crociere, Alicante, Matosinhos, Dublino

# Report

## 1. Il progetto URBACT-CTUR fra sviluppo della crocieristica e rigenerazione della città

L'unione Europea, all'interno del programma URBACT (*European exchange and learning programme promoting sustainable urban development*), ha avviato un progetto dedicato alle città marittime denominato CTUR, "*Cruise Traffic and Urban Regeneration*" ("Traffico crocieristico e rigenerazione urbana").

Il progetto CTUR, avviato nel 2009, previsto concludersi nel 2011 e al quale aderiscono le città europee di Napoli ("Lead Partner"), Alicante, Dublino, Helsinki, Istanbul, Matosinhos, Rodi, Rostock, Valencia, Varna e Trieste, mira a generare progetti che abbiano il duplice fine di supportare lo sviluppo del turismo crocieristico nelle città e allo stesso tempo, con interventi sul tessuto fisico e sociale, di raggiungere obiettivi di "rigenerazione urbana". Lo schema del CTUR prevede, come richiesto dalla cornice URBACT, l'elaborazione di Piani di Azione Locale e la costituzione di una rete locale di portatori di interesse (Gruppi di Supporto Locale).

Il progetto intende indagare, nell'ottica dello sviluppo delle crociere, i seguenti temi principali: i fattori fisici ed ambientali del sistema porto-città, il ruolo del traffico crocieristico e del patrimonio portuale come generatori economico-sociali; la pianificazione e la gestione dello sviluppo della crocieristica nell'ambito di progetti di interesse globale in città portuali.

In particolare, sono i fattori fisici ad essere ritenuti quelli a maggiore influenza sulla possibilità di rigenerazione urbana, in quanto interessano i seguenti ambiti fondamentali:

- l'attrattiva della città portuale, con la creazione di servizi e infrastrutture per la crocieristica, di cui possano beneficiare anche i cittadini (servizi commerciali, culturali, per il tempo libero e lo svago);
- i sistemi dell'accessibilità (connessioni multi-modali di trasporto) e quindi della possibilità di mobilità del turista;
- la diversità di funzioni nell'interfaccia fra porto e città;
- la salvaguardia ed il restauro del patrimonio storico del porto;
- la possibilità di risanamento e miglioramento delle condizioni ambientali dell'area portuale, eliminando e arginando eventuali condizioni di inquinamento e contaminazione di acque e suolo, cercando anche di limitare l'impatto del traffico crocieristico sull'ambiente.

Naturalmente, il collegamento fra una politica di sviluppo delle crociere e un obiettivo di "rigenerazione urbana" posto dal progetto CTUR è una sfida che appare interessante e allo stesso tempo complessa.

La "rigenerazione urbana" richiama ambiti molteplici: economici, sociali, politici e culturali, e ovviamente urbanistici e di pianificazione, sia su scala urbana, sia a livello territoriale. Il fenomeno è connesso alla ripresa delle attività economiche, alla sistemazione di situazioni sociali e relazioni precedentemente danneggiate o degradate, portando alla sistemazione e all'incremento della qualità urbana.

Gli aspetti fisici e le caratteristiche spaziali e ambientali della rigenerazione urbana sono pertanto solo una delle componenti della questione. Come già accennato, altri fattori fondamentali agiscono in maniera più o meno marcata ed essi possono essere così elencati:

- fattori legati all'edilizia residenziale e alla qualità dell'abitare
- fattori economici
- fattori sociali, legati alle comunità urbane e al capitale umano
- fattori legati all'occupazione, all'istruzione e alla formazione professionale

E' quasi superfluo ricordare che per quanto riguarda le città portuali, il terreno su cui la qualità e il successo di un processo di rigenerazione entrano in gioco è il *waterfront*, vero e proprio catalizzatore per il rinnovamento della città intera (Millspaugh, 2001). E' un dato di fatto che negli ultimi due decenni, in diversi casi, grazie al posizionamento sui *waterfront* di nuove attività legate al tempo libero, alla cultura e al commercio, si sia potuto decongestionare la densa città esistente e rivalutare aree prima sterili e problematiche, incentivando inoltre progetti legati non solo ai residenti e agli investitori locali, ma anche a capitali nazionali ed internazionali, e, chiaramente, al turismo.

In quest'ottica, la crocieristica, rapidamente sviluppata come mercato di massa a livello mondiale e ancora in crescita e in continua trasformazione, può essere considerata un ulteriore e importante fattore per il ripensamento non solo della linea di costa e dei *waterfront* ma più in generale di ulteriori tessuti urbani più interni alla città: in generale, la qualità urbana e funzionale di un sito è di primaria importanza per attrarre le compagnie da crociera, in quanto aumenta il tasso di gradimento dei turisti nei confronti del programma funzionale e dei paesaggi offerti durante la permanenza nella città.

L'esperienza del crocierista, soprattutto nei contesti Europei, è infatti composta non solo dalla qualità dell'alloggio e dei servizi a bordo, o dal design della nave, ma anche dall'interesse nei confronti degli itinerari, e quindi dall'ambiente "a terra", negli *home port* (luogo di partenza e di arrivo) e nei *port of call* (mete intermedie). Con il termine "ambiente", oltre ad intendersi i caratteri meramente fisici e funzionali – molti dei quali di diretto interesse della compagnia di crociera, si indica naturalmente anche l'aspetto dell'offerta rivolta al turista, da quella culturale a quella dei pubblici esercizi o del sistema del commercio (*shopping*).

Vale dunque la duplice relazione per cui la crocieristica è attratta dal luogo ed il luogo cerca di attrarre a sé il settore crocieristico. In particolare, per ciò che concerne maggiormente la "rigenerazione", una città (soprattutto se di piccole dimensioni) che voglia incrementare la propria economia legata al mare, può prendere in considerazione di sviluppare la crocieristica come positiva occasione per iniziare (o proseguire) la sistemazione del fronte mare e di alcune attrezzature o aree all'interno della città che possano servire ad attrarre turisti all'interno del tessuto urbano, e per generare, di conseguenza, positive ricadute per il sistema locale.

D'altra parte, in molti casi sono le compagnie da crociera a posizionarsi in una certa località, attratte dalle caratteristiche e dai servizi che la località stessa già mette a disposizione.

A questo punto si impone una domanda fondamentale: in quale misura la crocieristica porta con sé realisticamente, direttamente o indirettamente, potenziali di vera rigenerazione urbana? A questa si può affiancare un'ulteriore questione, più generale, vale a dire quanto una città

debba prendere in considerazione la crocieristica per orientare i propri investimenti infrastrutturali e quali soprattutto siano i fattori fisici ed economici che possono far funzionare il legame rigenerazione-crocieristica nel lungo periodo.

## 2. La possibilità di *regeneration* nei progetti collegati alle crociere: dai criteri base ai casi studio

### 2.1 I criteri base

Per entrare in tema di rapporto fra crociere e rigenerazione urbana può essere utile svolgere alcune considerazioni basate sulla teoria. Moltissime sono le costanti e le variabili che concorrono alla formazione della relazione crocieristica e *regeneration*. E' utile quindi presentare la seguente tabella, che può fungere come prima base per un'analisi *benchmarking* di un'area di progetto o di un progetto già realizzato.

Tabella 1, 2, 3, 4. Le seguenti tabelle schematizzano i fattori principali caratterizzanti il rapporto fra rigenerazione urbana e crocieristica

#### Fattore 1

<b>Situazione fisica / caratteristiche fisiche</b>	Città	Distanza dall'accesso alla zona del porto
		Altimetria ed orografia del centro urbano (integrazione o cesura rispetto al waterfront?)
		Tipologia e caratteristiche del costruito preesistente in rapporto alle architetture nella zona portuale
	Zona portuale	Distanza dalle aree urbane e dalle mete turistiche
		Presenza di barriere rispetto alla zona urbana (naturali o costruite)
		Qualità e impatto dimensionale dei corpi di fabbrica preesistenti
	Area del terminal	Esistenza o meno del terminal nel momento della stesura del progetto: in che posizione rispetto all'ingresso in città?
		Qualità spaziali (accessi? Zone di manovra? Aree esterne da mettere in condivisione per attività esterne alla crocieristica? Qualità architettonica del manufatto? Attrattiva del luogo?)
		Sicurezza (effettiva e percepita dagli utenti)

#### Fattore 2

<b>Sistema dell'accessibilità</b>	Regionale	Distanza e tempo di percorrenza anche durante le ore di punta dei tragitti fra le principali reti viarie regionali o nodi infrastrutturali e la zona del terminal
		Presenza in prossimità del <i>waterfront</i> di grandi infrastrutture come aeroporti o stazioni che permettano di raggiungere l'area del terminal
		Disponibilità di trasporto pubblico o convenzionato per il tragitto aeroporto/stazione dei treni e terminal; costo del trasporto; tempi di

		percorrenza del tragitto
	Locale	Qualità dello spazio di connessione fra l'uscita del terminal e l'ingresso nell'area urbana (Indicazioni sufficienti? Elementi d'arredo pertinenti che rendano il percorso più piacevole e interessante? Qualità dell'ambiente in termini di inquinamento acustico e dell'aria? Intersezioni fra attività portuali e ambiti della compagnia crocieristica?)
		Distanza e tempo di percorrenza fra la zona del terminal e il centro urbano (o altre attrezzature pubbliche interessanti per il turista)
		Possibilità di accesso dell'area terminal e ad alcuni servizi offerti dal terminal, da parte dei residenti?

### Fattore 3

Sistema dei servizi	Servizi urbani	Qualità dell'offerta culturale, storica e paesaggistica delle zone funzionali e dei servizi puntuali nel tessuto urbano
		Interconnessione tra i servizi (accessibilità fisica e possibilità di fruizione, quali tariffe convenzionate, flessibilità d'uso ecc...)
		Qualità architettonica e compositiva degli spazi
	Servizi all'interno o in prossimità del terminal	Possibilità d'uso da parte di diverse fasce d'utenza (crocieristi, turisti "classici", residenti)
		Flessibilità d'uso delle zone servizio (evitando la stagionalità dei contenitori funzionali)
		Qualità dello spazio connettivo e distanze tra i diversi servizi

### Fattore 4

Flussi di utenza	Dalla città verso l'area del terminal (cittadini)	
	Dal terminal alla città (turisti)	Presenza vera di turisti interessati a recarsi nel centro urbano (attività di promozione delle visite <i>on board</i> e <i>off board</i> ? Tipologie di utenza?...)
		Progettazione accurata degli elementi urbani, per un ambiente che comunichi sicurezza e facilità di fruizione, evitando pressioni eccessive sul tessuto urbano da parte dei gruppi di turisti

Per entrare in tema di rapporto fra crociere e rigenerazione urbana può essere utile svolgere alcune considerazioni introduttive. In generale non è semplice determinare i meccanismi e le condizioni che determinano l'innescio del legame potenzialmente virtuoso fra turismo da

crociera e rigenerazione urbana; anzi, è ben noto in letteratura il rischio, in alcuni quartieri, di pressioni e squilibri legati allo sviluppo delle crociere, che blocchino la *regeneration*, più che promuoverla.

Infatti, bisogna tener conto della stagionalità dei servizi pensati per la crocieristica: lo sviluppo monofunzionale di uno stralcio di città rischia di essere scarsamente fruito durante i periodi in cui i *tour* sono meno frequenti. Questo provoca quindi lo svuotamento di aree che vengono pensate per una forte e intensa fruizione ma che diventano zone urbane difficili da gestire, perché sovradimensionate.

Sono note le posizioni di chi ritiene che non sia spesso opportuno andare ad incentivare in generale la crocieristica in qualsiasi tipo di contesto, in quanto questa può avere impatti differenti anche in città dalle caratteristiche apparentemente simili, rendendosi piuttosto necessario la valutazione caso per caso e con un occhio sempre vigile all'entità della "pressione ambientale".

Si può comunque riassumere quanto finora esposto riportando, sempre basandosi su precedenti lavori (McCarthy, 2003), una sintesi dei criteri generali per "accertare il potenziale contributo dello sviluppo legato alle crociere in termini di più ampi risultati di rigenerazione". Viene presentata quindi di seguito la maglia di indicatori proposta da McCarthy, che definisce, in maniera più stringata, una serie di caratteristiche di un luogo e di un progetto affinché si possa auspicare alla *regeneration* urbana:

- integrazione funzionale interna per un mix appropriato di usi del suolo, che includa il riuso di edifici storici ove pertinente e possibile;
- integrazione con l'area circostante e in particolare con il centro cittadino;
- effetti di rigenerazione sulla città, concepita come insieme unitario;
- coinvolgimento di varie competenze per lo sviluppo del piano, e coinvolgimento effettivo della comunità;
- riduzione di conflittualità tra gli usi dedicati al tempo libero e al turismo, e usi contigui.

Si tratta di uno schema assolutamente generale, che può essere utile anche per una lettura dei tre casi studio sviluppati nell'ambito del progetto CTUR presentati nel seguente paragrafo.

Tali casi studio dimostrano come le caratteristiche del luogo in cui si agisce determinino necessariamente gli esiti ed il successo del progetto stesso in termini di "rigenerazione". Tutti gli interventi realizzati o proposti dalle diverse città portuali sono fortemente contestualizzati ma è vero il principio che la rigenerazione urbana che molti dei progetti si pongono come obiettivo viene realizzata attraverso una buona integrazione fra interventi sul tessuto urbano del centro storico e due fattori fondamentali per la crocieristica: il sistema dell'accessibilità e il terminal crociere con le aree per i servizi ai crocieristi. Per avere effettivi effetti di rigenerazione, questi due specifici ambiti di progettazione non possono essere pensati se non nell'ottica di una fruizione più intensa degli spazi che mettono a disposizione: l'utente non deve essere solo ed esclusivamente il crocierista, ma anche il singolo cittadino. La *mixité* d'uso è un ingrediente base del progetto se si vuole ottenere un uso intensivo e distribuito delle attrezzature, senza che queste siano eccessivamente connotate, monofunzionali, e quindi necessariamente

sottoutilizzate. Nel caso in cui infatti una struttura venga pensata solo per il settore del turismo da crociera, ecco che la possibilità di rigenerazione urbana decade automaticamente.

## 2.2 Esempi CTUR : crocieristica e urban regeneration

I casi studio proposti di seguito, scelti fra i diversi esposti sinora nell'ambito del progetto CTUR,<sup>1</sup> esemplificano tre diversi rapporti fra i fenomeni della crocieristica e della rigenerazione urbana. Nel caso di Alicante (Spagna), un progetto di *urban regeneration* che era stato pensato a prescindere dal settore crocieristico è stato ampliato con la crocieristica in un secondo tempo, individuando una interessante sinergia. A Matosinhos (Portogallo), l'intervento urbanistico e di pianificazione dell'offerta dei servizi dedicati al settore del turismo da crociera tenta di migliorare alcune situazioni urbane di debole qualità in alcuni quartieri vicini al *waterfront*. Il caso di Dublino concepisce infine gli interventi in maniera strettamente connessa ad uno sviluppo complessivo del turismo in alcune aree "vergini" della città: la crocieristica è uno dei settori fondamentali di lavoro che permetteranno, integrati ad altri, di generare una buona rigenerazione urbana di queste aree. Di seguito è fornita una presentazione più analitica dei casi studio.

## 3. Alicante

Figura 1. Posizionamento del centro storico di Alicante (Casco Antiguo) rispetto al waterfront



A partire dal 1992, grazie alla collaborazione tra l'Amministrazione Comunale di Alicante e la *Generalitat Valenciana*, Alicante ha avviato nel *Casco Antiguo* (centro storico) una ben riuscita operazione di vera e profonda *regeneration*: per aumentare la qualità urbana e aumentare l'offerta di servizi, si è operato con un'azione integrata finalizzata ad agire su diversi aspetti del tessuto urbano ridefinendo fra l'altro anche l'assetto funzionale di spazi aperti e chiusi.

I punti-chiave alla base del convincente risultato dei programmi di riqualificazione sono stati i seguenti: mix sociale, recupero del patrimonio storico e culturale, riqualificazione degli spazi

aperti del pubblico, *social housing*, ri-vitalizzazione delle attività commerciali puntuali (e in particolare quelle di ristorazione con un operazione di supporto all'imprenditorialità innovativa per la riscoperta della tradizione locale).

Figura 2. Uno degli interventi sullo spazio aperto già realizzati è Piazza del Carme, disegnata con nuove attrezzature ad uso della comunità. Gli edifici sono stati rinnovati all'interno del Plan Nea per il risanamento di edifici storici degradati per la creazione di alloggi di edilizia sociale. Sulla destra è possibile notare un edificio che ospita 22 nuovi alloggi per studenti



La crocieristica è stata inserita nella strategia di riqualificazione solo nell'ultima fase dei lavori, in quanto capace di attirare importanti flussi di utenti non solo verso i punti di ormeggio sul fronte mare, ma anche all'interno del non lontano centro storico (grazie ai "percorsi" concepiti per i turisti, ad iniziare dai gruppi di croceristi, e presentati in un apposito "centro" informativo appena all'ingresso dell'area storica).

Figura 3. Uno degli obiettivi proposti dal Piano di Alicante è quello di connettere il porto con la città, e di mettere a sistema le attività urbane con quelle posizionate sul waterfront completamente rinnovato





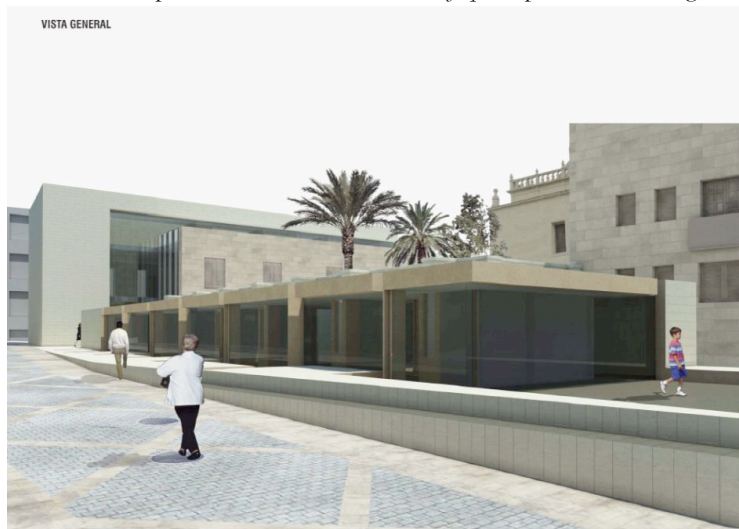
Figura 4. Il nuovo terminal crociere. La struttura sarà collegata con opportuni percorsi al centro storico



Gli interventi che mirano a promuovere il settore del turismo da crociera sono pertanto pensati non solo per i passeggeri, ma anche per altri tipi di turisti e per i cittadini. Nel caso di Alicante, è dunque lo stesso ottimo esito fisico e funzionale della rigenerazione – totalmente endogena, fortemente partecipata dalla comunità locale e pertanto completamente indipendente dalle crociere- a fungere da attrattore per il turismo crocieristico (come per quello generico), con un positivo e reciproco vantaggio. La decisione di realizzare un sistema di gestione dell'offerta (itinerari di visita), appoggiato su un nuovo centro informativo posto all'ingresso dell'area storica, sembra infine eliminare del tutto il rischio di eccessive pressioni puntuali e pressioni legate al turismo.

Nel caso di Alicante non sono previsti interventi urbanistici dedicati esclusivamente ai servizi per la crocieristica e in particolare il terminal non interferisce con l'area rigenerata: anzi, a proposito del terminal, il progetto previsto di ampliamento appare addirittura eccessivo in termini di costi, proprio perché l'infrastruttura posta verso la cima di un lungo frangiflutti, troppo lontana dal centro urbano, non sarebbe utilizzabile dalla popolazione locale.

Figura 5. Il centro per i visitatori e i turisti è uno degli interventi proposti dal piano di rinnovamento della città di Alicante. Ospiterà funzioni di tipo culturale e sociale, e un *info-point* per diverse categorie di turisti



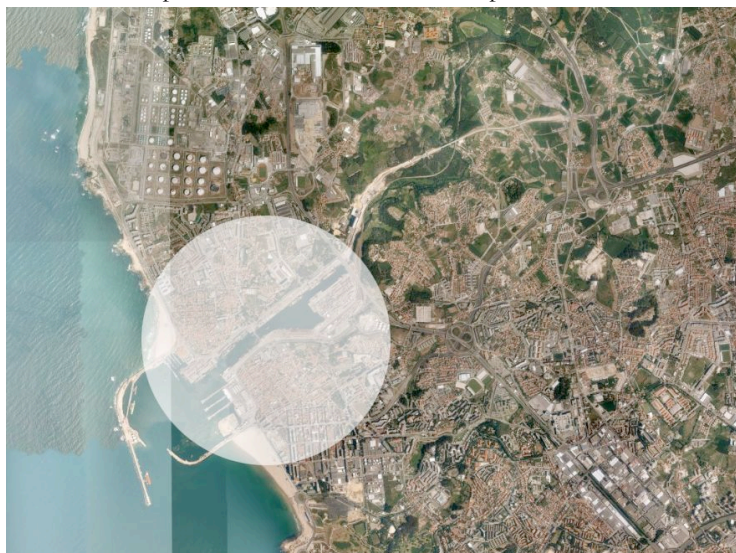
Bisogna ricordare infine come l'intero intervento sia significativo non solo per la forte visione d'insieme, condivisa da amministrazioni pubbliche e investitori privati, ma anche per la buona qualità compositiva dei progetti architettonici e degli spazi aperti, che sta già aumentando la capacità di Alicante di attirare nuovi turisti, nuovi residenti, nuovi investitori, attivando virtuosi processi di sviluppo generale.

Figura 6. Uno dei numerosi interventi di riqualificazione del paesaggio e degli spazi aperti:  
'Parque de la Ereta' sul Monte Benacantil



#### 4. Matosinhos

Figura 7. Localizzazione del porto di Matosinhos, ove verrà posizionato il nuovo terminal crociere



Il progetto presentato dalla città portoghese di Matosinhos agisce sul ridisegno dell'intero arco del *waterfront*, proponendo iniziative valide non solo per il turismo da crociera ma anche per gli abitanti dell'area urbana. Il *waterfront* viene identificato in questo caso come strumento attivatore della *regeneration*.

Figura 8. Vista del waterfront di Matosinhos dopo l'intervento di sistemazione (progettato sotto la direzione dell'architetto Eduardo Souto de Moura). In primo piano si vede l'area in cui verrà costruito il terminal crociere



Il piano tenta di ricorrere alla crocieristica quale settore capace di attivare una più generale rigenerazione urbana, agendo da un lato sulla creazione di servizi per i turisti (ma fruibili anche da altri tipi di utenza) e dall'altro sulla sistemazione urbanistica di alcuni quartieri poco sicuri e scarsamente permeabili perché in stato di degrado (South Matosinhos e Quadra Maritima). L'influenza possibile della crocieristica è probabilmente più intensa sulla Quadra Maritima, spazialmente più vicina all'area del fronte mare, mentre per l'altro quartiere sembra difficile immaginare qualche relazione virtuosa che possa essere innescata nel breve periodo.

A Matosinhos, l'intervento per il turismo da crociera lavora sia sulle grandi che sulle piccole attrezzature, ma prevede innanzitutto un nuovo terminal, lungo il frangiflutti, immaginato come elemento catalizzatore per un turismo di qualità, ma anche per funzioni di tipo "urbano" (laboratori di ricerca, sale per conferenze, ecc.), garantendo un uso continuato della struttura anche al di fuori della stagione crocieristica. A supporto del terminal è stata pianificata una rete di servizi più minuti (per attività culturali e sociali) per far vivere ai turisti il *waterfront* e per attirare i residenti, migliorando l'offerta abitativa.

Figura 9. Posizionamento del nuovo terminal crociere

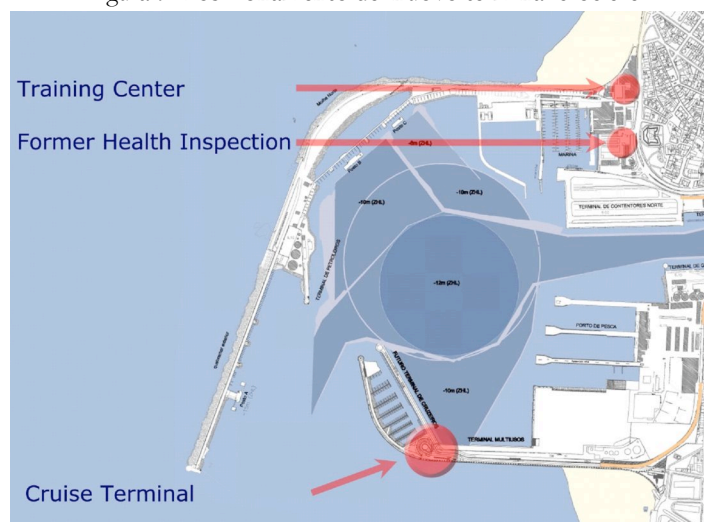


Figura 10. Una sezione del progetto per il nuovo terminal crociere, che ospiterà in alcune sue parti delle aule e laboratori per il *Maritime Research Centre* (gestito dall'Università di Oporto)

SCIENTIFIC DISSEMINATION  
SCIENTIFIC PRODUCTION



Figura 11. Nuove attrezzature sono state inserite in strutture dedicate in precedenza a funzioni portuali (es. *Jazz Club*, nella foto)



La doppia taglia dei progetti previsti dal piano d'azione, che propongono un certo grado di *mixité*, dovrebbe favorire un uso durevole e composito dell'area del *waterfront*. Il progetto di Matosinhos, centrato sull'investimento nel nuovo terminal, è certamente interessante, ma pone alcune riserve: è possibile immaginare realmente che una serie di funzioni posizionate in una zona limitata della città (o addirittura, come nel caso del terminal, in una zona alquanto esterna rispetto ai flussi normali del sistema urbano) siano davvero in grado di ottenere un successo e di conferire a tutto il contesto urbano un reale arricchimento funzionale e sociale tipico di una vera e profonda *regeneration*?

## 5. Dublino

Figura 12. Posizionamento dei Docklands alle foci del fiume Liffey. Qui verrà costruito il nuovo terminal crociere



Il progetto presentato da Dublino gioca su una scala alquanto più ampia di quello di Alicante e Matosinhos. Punto nodale del piano è la sistemazione dei *Docklands*, per cui si prevede una rivitalizzazione economica legata in parte, ma non esclusivamente, alla crocieristica, e che è sostenuta dalla costruzione di servizi residenziali e commerciali, pensati per una comunità di 25 mila residenti e 30 mila lavoratori. Lo sviluppo è gestito attraverso una *Authority* e ha fra gli obiettivi principali anche quello di “allargare” le aree di interesse per i turisti a tutta la città di Dublino.

In questo caso, fra numerose altre componenti, la crocieristica (sulla quale Dublino punta notevolmente) è vista come attivatrice di una massa critica di utenti, utile a promuovere la rigenerazione urbana non solo lungo il *waterfront*, ma anche all’interno del tessuto urbano preesistente. Gli interventi, che tendono alla ri-vitalizzazione della consistente area industriale e portuale dismessa, infatti, sono messi a sistema con un’altra serie di progetti inseriti nel cuore della città, grazie ad un opportuno adeguamento della rete infrastrutturale e dei percorsi che trovano nell’area degli sbarchi delle crociere un “porta” di ingresso.

Figura 13. Schema concettuale per il piano di rigenerazione dell’area metropolitana di Dublino: si vedono le aree di sviluppo strategico, i corridoi economici, il sistema di trasporto pubblico, e le reti verdi strategiche



L'attrazione dei turisti all'interno della città è dunque realizzata grazie alla creazione di percorsi turistici attrezzati che collegano la zona del terminal a nuovi contenitori funzionali dall'elevata qualità architettonica (musei, torri per uffici, centri congressi e così via) posizionati in più aree della città.

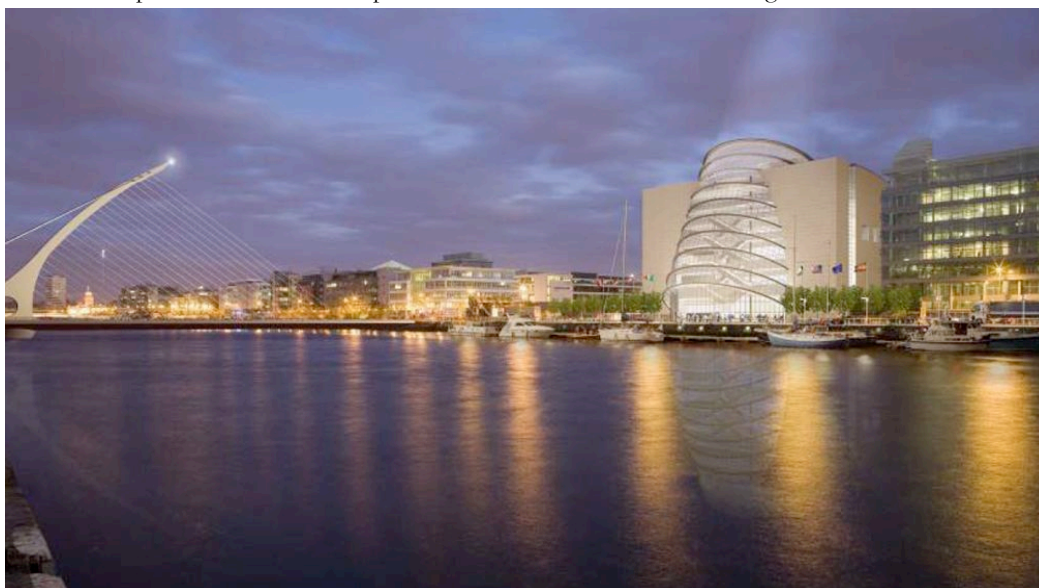
Lo specifico progetto di risviluppo dei *dockland*, di fatto, si inserisce in una visione di lungo periodo che riguarda l'intera area metropolitana di Dublino, basata su diverse aree di trasformazione destinate a svolgere il ruolo di porte per l'accesso alla città e che risulteranno connesse al centro cittadino tramite "nuovi corridoi economici" (direttrici di sviluppo). Il relativo sistema infrastrutturale di connessione viene migliorato, con un deciso orientamento ai mezzi di trasporto sostenibile (trasporto pubblico su ferro, su acqua e ciclopedonale) atti a collegare le porte di accesso— ad esempio il terminal crociere — e gli attrattori posizionati sul *waterfront* con le aree più centrali. Sono altresì individuate anche due grandi regioni da preservare nei loro caratteri di naturalità, in modo che l'area urbana sia compresa a nord e a sud da due "reti verdi" che strutturano il territorio periferico e gestiscono lo sviluppo dell'area urbana.

Figura 14. Una vista a volo d'uccello sull'area dei Docklands dove sorgerà il nuovo terminal crociere e verrà costruito il progetto di espansione residenziale e commerciale



In una prospettiva di lungo periodo è prevista appunto anche la realizzazione di un nuovo terminal crociere, che si pone nel progetto come un fondamentale, ma non certo unico, elemento catalizzatore di flussi e attività. In termini generali, l'obiettivo specifico relativamente alle crociere è quello di indurre un effetto bi-direzionale: i flussi crocieristici sostengono il *redevelopment*, ma d'altra parte le nuove realizzazioni rendono più attrattiva la località, anche per il turismo crocieristico.

Figura 15. L'immagine mostra un'immagine del progetto per il Convention Centre, che aprirà alla fine del 2010. Sullo sfondo è possibile intravedere il ponte Samuel Beckett che è stato inaugurato nel Dicembre del 2009



## 6. Conclusioni

Dalle considerazioni precedenti e dalle esperienze progettuali proposte si può affermare che una vera rigenerazione urbana non è facilmente realizzabile, in relazione al potenziale delle crociere, se non è pensata all'interno di una cornice di pianificazione piuttosto ampia, capace di porsi ad un livello ben superiore a quello della dipendenza dal fattore "crociere".

Il mercato da crociera è fra l'altro un generatore di ricchezza alquanto quanto vulnerabile e dipendente da dinamiche fragili, come per esempio il numero di visitatori, e la stagionalità del servizio, e le strategie economiche delle compagnie crocieristiche, che tendono a trarre ingenti profitti dalla vendita di prodotti a bordo della nave, con scarse ricadute sul contesto urbano (McCarthy, 2003).

Se le attrezzature per la crocieristica non riescono effettivamente a relazionarsi in maniera integrata con le necessità della comunità, difficilmente si può parlare di vera rigenerazione urbana a partire dai *waterfront*. Si deve in particolare evitare il rischio, fra le altre cose, che prevalga l'idea che possano essere le stesse infrastrutture per le crociere (i terminali) a fornire la spinta propulsiva: sono infatti rarissimi i casi nei quali un terminal – spesso decentrati rispetto ai flussi ordinari della città - possa davvero svolgere con facilità funzioni realmente attrattive per le normali funzioni urbane. In questo senso è molto più sensato puntare non tanto su costosi terminali (con il rischio di assorbire fondi senza effettiva utilità e risultati) quanto su sistemi di servizio ai passeggeri e alle compagnie, riducendo al massimo (soprattutto nei casi di "porti di transito") le risorse impiegate.

Saranno piuttosto la multifunzionalità del *waterfront* e un'accorta pianificazione dei servizi all'interno della città a permettere che l'area portuale si consolidi nel suo ruolo di "frangia attiva" (CTUR, 2009) anche nell'eventualità di una diminuzione del numero di visitatori e un calo della popolarità dei servizi della crocieristica nei prossimi anni.

## Bibliografia

- Breed D., Rigby A., *Waterfronts. Cities reclaim their edge*, Mc Graw- Hill, USA, 1994
- Bruttomesso R., *Land-Water intermodal terminals*, Marsilio, Venice, 1998
- CTUR- Cruise Traffic and Urban Regeneration of City Port Heritage, URBACT Thematic Network, *Baseline Study*, 2009
- Hoyle B., “*Cities and Ports: Development Dynamics at the Port-City Interface*”, in Bruttomesso R., *Land-Water intermodal terminals*, Marsilio, Venice, 1998
- Lynch K., *Il senso del territorio*, The Massachussets Institute of Technology e il Saggiatore, Milano, 1981
- Marshall R., *Waterfronts in Post-Industrial Cities*, Spon Press, London, 2001
- McCarthy J., *The Cruise Industry and Port City Regeneration: The Case of Valletta*, European Planning Studies, vol. 11, issue 3, 2003
- Millspaugh M.L., “*Waterfronts as catalysts for city renewal*”, in Marshall R., *Waterfronts in Post-Industrial Cities*, Spon Press, London, 2001

## Note

<sup>1</sup> Tutti I dati concernenti i casi studio presentati sono stati tratti dalle presentazioni dei partner CTUR durante i *meeting* CTUR.