UNIVERSITÀ DEGLI STUDI FIRENZE

FLORE
Repository istituzionale dell'Università degli Studi di Firenze

Introduzione

Questa è la Versione finale referata (Post print/Accepted manuscript) della seguente pubblicazione:

Original Citation:
Introduzione / G. De Luca; V. Lingua. - STAMPA. - (2012), pp. 9-16.

Availability:
This version is available at: 2158/674449 since:

Publisher:
ALINEA EDITRICE

Terms of use:
Open Access
La pubblicazione è resa disponibile sotto le norme e i termini della licenza di deposito, secondo quanto stabilito dalla Policy per l'accesso aperto dell'Università degli Studi di Firenze (https://www.sba.unifi.it/upload/policy-oa-2016-1.pdf)

Publisher copyright claim:

(Article begins on next page)

24 April 2024

La Cooperazione al cuore del Mediterraneo

La Coopération au coer de la Méditerranée

MARITTIMO - IT FR - MARITIME

TOSCANA - LIGURIA - SARDEGNA - CORSE

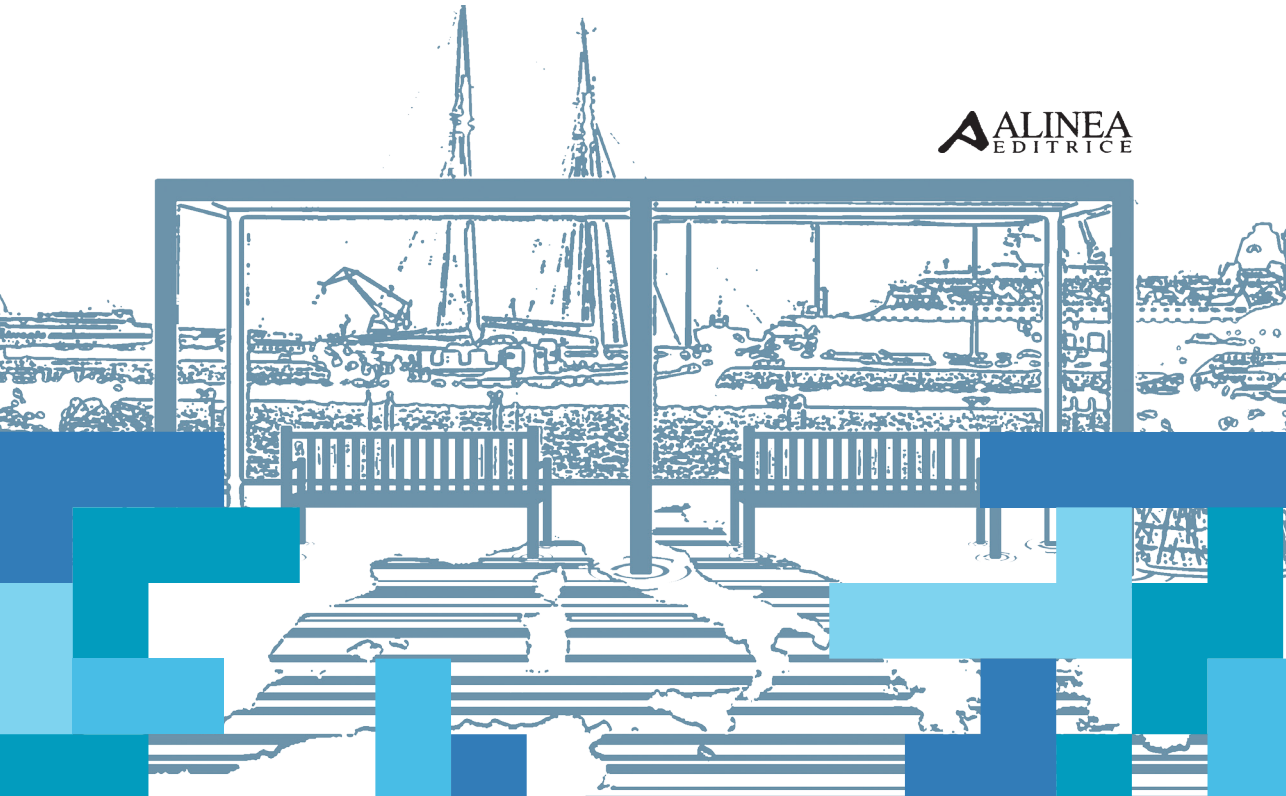
Arcipelago Mediterraneo

Strategie di riqualificazione e sviluppo nelle città-porto delle isole

a cura di

Giuseppe De Luca e Valeria Lingua

ALINEA EDITRICE



Programma cofinanziato con il Fondo Europeo per lo Sviluppo Regionale

Programme cofinancé par le Fonds Européen de Développement Régional

© copyright Alinea editrice s.r.l. - Firenze 2012
50144 Firenze, via Pierluigi da Palestrina, 17/19 rosso
Tel. +39 055/333428 - Fax +39 055/331013

Tutti i diritti sono riservati:
nessuna parte può essere riprodotta in alcun modo
(compresi fotocopie e microfilms)
senza il permesso scritto della Casa Editrice

e-mail: ordini@alinea.it
http://www.alinea.it

ISBN 978-88-6055-705-6

Direzione della collana
Giuseppe De Luca

Comitato scientifico
Francesco Lo Piccolo
Francesco Domenico Moccia
Manuela Ricci
Umberto Janin Rivolin

Layout
Adriana Toti

Finito di stampare nel maggio 2012

Stampa: Litografia I.P. - Firenze
www.litografiaip.it

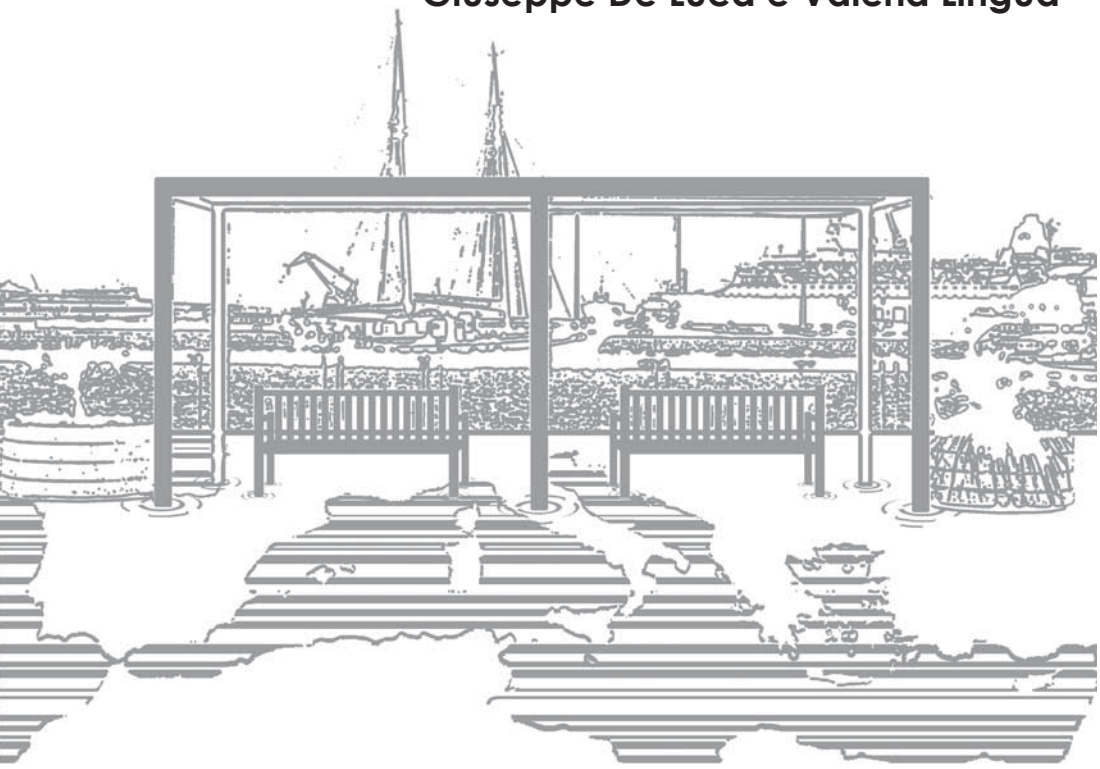
In copertina:
Il porto di Cagliari *(foto ed elaborazione di Luca Di Figlia)*

ARCIPELAGO MEDITERRANEO

Strategie di riqualificazione e sviluppo nelle città-porto delle isole

a cura di

Giuseppe De Luca e Valeria Lingua



ALINEA EDITRICE

Arcipelago Mediterraneo

Il Progetto **Arcipelago Mediterraneo** (ArciMed) è finanziato nell'ambito del P.O. Italia-Francia "Marittimo" (1° Bando Progetti Semplici) ed il Partenariato è costituito da:

- il Comune di Cagliari (Project Leader)
- la Ville d'Ajaccio
- il Comune di Portoferraio
- l'Istituto Centrale per la Demoetnoantropologia con il Museo Nazionale di Arti e Tradizioni Popolari
- la Collectivité Territoriale de Corse con il Musée de la Corse

L'obiettivo principale del Progetto consiste nella realizzazione di un prototipo di "Porta di accesso multimediale alle Isole", in grado di offrire a turisti e visitatori una visione panoramica delle risorse turistico-culturali delle isole.

A questo obiettivo se ne associano altri correlati, quali la definizione di un marca turistico-territoriale delle isole mediterranee e la definizione di politiche d'intervento per la riqualificazione delle aree portuali storiche.

L?ambizione del Progetto è quella di estendere il network di ArciMed ad altre isole del bacino mediterraneo, attraverso la condivisione delle strategie per la loro valorizzazione ed il loro sviluppo economico.

Istituto centrale per la DemoEtno Antropologia
Museo nazionale delle Arti e Tradizioni popolari

Collectivité Territoriale de Corse

Indice

Introduzione 9
Giuseppe De Luca, Valeria Lingua

Parte Prima.
ARCIPELAGO MEDITERRANEO: UN RITRATTO

1. **Island-ness**
Stefania Staniscia 19

2. **Dal waterfront alla città liquida. Patologie relazionali e nuovi orizzonti del progetto** 27
Maurizio Carta

3. **Riorganizzazione dei sistemi portuali e riqualificazione dei waterfront** 41
Rosario Pavia

4. **Per un approdo strategico. La riqualificazione dei waterfront nelle piccole isole** 45
Michelangelo Savino

5. **Strategie di sviluppo socio-economico per le isole del Mediterraneo** 59
Maurizio Vernassa

6. **Limiti e difficoltà della evoluzione in rete dei porti delle isole nel Mediterraneo occidentale** 71
Manlio Marchetta

Parte Seconda.
STRATEGIE DI RIGENERAZIONE E SVILUPPO NELLE CITTÀ-PORTO DELL'ARCIPELAGO MEDITERRANEO

7. L'esperienza di Portoferraio e delle città insulari in rete *101*
Mauro Parigi

8. Competenze statali, regionali e comunali nella gestione del demanio marittimo e strumenti di pianificazione della portualità turistica in Toscana *113*
Enrico Amante, Edward Chain

9. Riqualificazione e sviluppo nella città-porto di Ajaccio: verso il riequilibrio territoriale? *119*
Valeria Lingua

10. City of Rhodes: urban renewal while exploring the city-port heritage *133*
Moraitou Paraskevi

11. The venetian arsenals in the old harbour of Heraklion: perspectives of urban policy through architectural competitions *147*
George Fournarakis, Kallia Nikolidaki

12. Il ruolo di Cagliari nel Mediterraneo, tra piccole ricuciture e ambiziosi progetti *155*
Valeria Lingua

13. Riqualificare e rigenerare le città porto insulari *193*
Luca Di Figlia

Conclusioni

14. Le isole tra competitività globale e strategie di sviluppo locale *205*
Giuseppe De Luca, Valeria Lingua

Parte Terza.
ARCIPELAGO MEDITERRANEO: IL PROGETTO

15. Una rete per valorizzare le città-porto delle isole *245*
Nicolò Savarese

16. I casi studio per il progetto "Arcipelago Mediterraneo" *253*
Luca Di Figlia

17. Linee Guida *279*
Giuseppe De Luca, Valeria Lingua

Gli autori *285*

Introduzione

Giuseppe De Luca, Valeria Lingua

Il tema della riqualificazione delle città-porto, generalmente declinato come rigenerazione del waterfront, negli ultimi anni è stato considerato uno dei campi più stimolanti per la sperimentazione di nuove politiche di sviluppo urbano. Ha pesato in questa reputazione il ruolo che le città-porto svolgono di fatto nelle dinamiche competitive globali.

Partendo dal presupposto che il rapporto città-porto non possa essere affidato alla sola riconfigurazione del waterfront, così come la sperimentazione progettuale non sia sufficiente a superare l'impasse socio-economico e politico in cui versano molte città portuali, il volume sostiene che la natura e le caratteristiche dei processi di riqualificazione e di rigenerazione si dirigono sempre più verso la definizione di nuovi ruoli e nuove identità, nonché di nuovi rapporti tra la città e il suo porto.

Oggi questo rapporto è in larga parta conflittuale per un duplice motivo:

a) nelle aree portuali, infatti, si concentrano attività e funzioni che spesso entrano in contrasto, e che risentono l'una gli effetti delle altre (ad esempio, degrado ambientale piuttosto che valorizzazione della marineria);

b) le aree portuali sono il nucleo attorno al quale ruota una serie di attori differenti, ciascuno con politiche e strategie di azione proprie, spesso con problemi di integrazione tra i diversi strumenti di intervento (piani, programmi, finanziamenti, progetti attuativi e operativi): Municipalità, Autorità portuali, Demanio dello Stato, Ministero della Difesa se le fortificazioni ospitavano (in epoca recente) anche carceri e penitenziari, Autorità Regionali, Provinciali e locali nelle loro specifiche competenze (trasporti marittimi, ecc.). Inoltre, in tali aree gli operatori economici e turistici e i cittadini e fruitori dei porti rappresentano i destinatari di tali politiche, e come tali dovrebbero essere messi nelle condizioni di conoscere e partecipare alla definizione delle scelte e di condividere le strategie in campo.

Al duplice motivo di conflitto si somma, in epoca contemporanea, l'estensione dei traffici delle merci e la dilatazione dei bacini di approvvigionamento che le nuove sfide competitive sul mercato globalizzato impongono. Ciò sta portando ad una pressante esigenza di

"modernizzazione" tecnologica dei porti e di adeguamento della dotazione infrastrutturale, insieme alla ricerca di nuovi spazi retro portuali, che spesso finiscono col comprimere le esigenze urbane e turbare gli equilibri insediativi consolidati.

In questo contesto, le politiche di riqualificazione del waterfront delle grandi realtà portuali rappresentano l'ultima frontiera della rigenerazione urbana (Hoyle, 1990), attraverso operazioni che, se da un lato vengono considerate come risolutive del rapporto città/porto, in quanto finalizzate a riscoprire identità perdute o a crearne di nuove (soprattutto se i progetti sono firmati da archistar), dall'altro lato fanno emergere la necessità di ricondurre approcci prettamente progettuali ed episodici all'interno degli scenari della pianificazione urbana e territoriale (Savino, 2010; Fonti, 2010).

Il libro propone una riflessione sul secolare conflitto tra tessuto insediativo e area portuale assumendo un punto di vista particolare: quello delle realtà isolane, in cui si evidenziano dinamiche alterne di sviluppo e di inviluppo, legate alla necessità di individuare nuove identità e nuovi ruoli o di risignificare pratiche e identità esistenti.

Il focus sulle isole permette di declinare i temi della riqualificazione dei waterfront e della ricucitura del rapporto città/porto alla luce di specifiche caratterizzazioni di contesto e territoriali: così come risulta difficile, per i porti minori, entrare nel sistema della competitività globale, allo stesso modo il tema della riqualificazione del sistema città-porto isolano non può essere trattato al pari delle grandi realtà portuali continentali, con le loro connessioni ai sistemi infrastrutturali, logistici, culturali e socio-economici dell'interno.

Proprio l'insularità diventa il paradigma fondante delle strategie di riqualificazione e sviluppo, con le sue specificità naturali e storico-culturali: in questi contesti occorre considerare, dunque, che la valorizzazione del patrimonio culturale delle aree e delle strutture urbane storicamente legate ai porti deve essere pensata non solamente come una operazione fisica, di ripristino dei caratteri storico architettonici dei manufatti esistenti (bastioni, fortificazioni, moli, attracchi, banchine, ecc.), ma anche funzionale e immateriale insieme, per far ritrovare un nuovo contemporaneo senso d'uso – e non solo di mera testimonianza – connesso a nuove relazioni, insieme, economiche, sociali e culturali. Ciò significa che il progetto deve avere una prospezione complessa ed integrata, con una dimensione multilivello capace di comporre le logiche degli stakeholder implicati alle diverse scale di intervento, da quella urbana a quella regionale.

La questione dell'integrazione diventa, quindi, predominate sia a livello locale che territoriale.

A livello locale, si rende necessaria una visione unitaria dei progetti di riqualificazione e rivitalizzazione del porto e della città, in termini di integrazione tra funzioni e utilizzi degli spazi, attori, risorse (pubbliche e private), interventi di riqualificazione fisica e di rigenerazione sociale ecc.

A livello territoriale, diventa fondamentale una ricomposizione del

progetto urbano in un quadro più ampio, nelle strategie di azione sulla città e sul territorio espresse dai diversi strumenti di governo (dal piano comunale al piano strategico, dai piani provinciali a quelli regionali), in una visione integrata e coordinata con programmi ed interventi di settore che completino e armonizzino il processo di sviluppo territoriale.

Ovviamente, la ricetta per declinare al meglio il rapporto tra la città e il suo fronte mare non è univoca, ma la necessità impellente sembra proprio quella di rifuggire il rischio dell'omologazione, del trasferimento tout court di modelli che nulla hanno a che vedere con la situazione specifica. Si tratta, infatti, di un rischio sempre incombente in un tema come questo, sottoposto ai venti della globalizzazione non solo a livello di mercato, ma anche nelle sue declinazioni architettoniche e urbanistiche.

Soprattutto nella realtà delle isole, dove diventa indispensabile un'attenta lettura dello spazio e del senso dei luoghi, in grado di valorizzare la funzione assunta dal waterfront nell'evoluzione dell'ambito urbano, per restituirne un ruolo specifico nell'organizzazione complessiva della città e del territorio.

Il focus sulle isole permette dunque di declinare questi temi alla luce di specifiche caratterizzazioni di contesto e territoriali: la città isolana presenta uno status specifico, in quanto non può prescindere da un rapporto stretto con l'acqua, che porta sempre più alla ricerca di accessibilità e permeabilità al fronte mare, senza le chiusure e i tagli tipici delle zone portuali e retroportuali. Inoltre, nelle realtà isolane emerge con evidenza la necessità di trattare il tema della riqualificazione e rigenerazione al di fuori della mera area del porto. Inoltre, la progressiva tendenza a rileggere il ruolo del porto della città di accesso all'isola in chiave turistica comporta la necessità di trasformare il porto per renderlo idoneo a tale funzione e, al tempo stesso, incrementa un parallelo e complementare processo di trasformazione delle regole insediative che storicamente hanno definito il carattere delle aree retro portuali e urbane. Tali cambiamenti, se da un lato sono assurti a motore dello sviluppo locale, dall'altro rischiano di generare squilibri a livello urbano e nel più ampio sistema territoriale di riferimento della città portuale, sia esso l'intera isola o una sua parte.

Le politiche di intervento sono, dunque, chiamate a coinvolgere e svelare i loro effetti in un più ampio raggio d'azione (Fonti, 2010), sia fisico che funzionale, che implichi

- l'intera area portuale e i quartieri che vi si affacciano;
- il nucleo urbano nel suo complesso, soprattutto nel caso di città portuali che svolgono la funzione di porta dell'isola, generalmente utilizzate come approdo e poi bypassate per raggiungere il luogo di villeggiatura;
- l'entroterra, meta di sporadiche visite turistiche.

Si tratta di temi che, fino ad oggi, sono stati ampiamente trattati nell'ambito del più ampio dibattito sulla riqualificazione dei waterfront

(Gabrielli, 1992; Pavia e Di Venosa, 2006; Giovinazzi, 2007; Savino 2010), ma per i quali manca ancora una riflessione compiuta in merito alle specificità delle città-porto isolane. Questa difficoltà a cimentarsi con la "specifico insulare" (Bruttomesso, 2004) sembra trovare soluzione laddove si assuma una prospettiva di analisi multiscalare e multiattoriale, che permetta di comprendere la portata dei processi di valorizzazione delle aree portuali isolane, nonché la loro capacità di aprire scenari di sviluppo di più ampio respiro nello spazio e nel tempo.

Il volume assume così un duplice approccio: nella prima parte propone a diversi addetti ai lavori, che in questi anni si sono occupati in modo estensivo della riqualificazione dei waterfront, un confronto specifico col tema dell'insularità, finalizzato a far emergere specificità di contesto e conseguenti necessità di intervento; nella seconda parte tali riflessioni sono sottoposte, alla prova dei fatti, attraverso il racconto di diverse esperienze di intervento sul rapporto città-porto in contesti insulari, dalla semplice ridefinizione del waterfront alla definizione di strategie di ambito territoriale.

Le conclusioni portano a sistema le due parti, in un tentativo di individuare quelle che possono essere considerate generalità ovvero rappresentare peculiarità di contesto nell'ambito della riqualificazione delle città-porto insulari, inserendole nel quadro della competitività europea e globale.

A questo scopo, è parso utile focalizzarsi su un contesto, il bacino Mediterraneo, che risulta al tempo stesso ampio e ristretto: ampio per la compresenza di realtà differenti che vi si affacciano, di stati e culture diverse ma identificabili in un nord (l'Europa) e un sud (l'Africa), e ristretto se si guarda alle sue dimensioni in un contesto, quello della portualità e delle sue dinamiche, sempre più globalizzato.

Il contesto: le isole del Mediterraneo

Una riflessione sulle politiche di riqualificazione delle città portuali non può prescindere dal prendere in considerazione il luogo con cui la città-porto si confronta: il mare. In questo caso, il focus specifico è il Mar Mediterraneo, luogo degli scambi per eccellenza (Fallanca De Blasio, 2003). Il porto è sempre stato la porta d'accesso di una città, l'ingresso ad un territorio con le sue caratteristiche identitarie e culturali. Insieme allo scambio di merci, si conoscevano altri mondi e altre culture: in questo senso i porti delle città del Mediterraneo sono stati per secoli luoghi dello scambio e del meticciato.

Platone, vissuto tra la fine del V e la prima metà del IV secolo a.C., nel Fedone parla del Mediterraneo come una sorta di grande lago sul quale si affacciano popoli e civiltà: "Noi abitiamo una piccola parte della terra. Dal Fasi (costa orientale del Mar Nero) alle colonne d'Ercole, vivendo intorno al mare come formiche e rane attorno a uno stagno (Platone, Fedone 109 b).

La funzione fondamentale di quello che sarà poi definito Mare

Fig. 1. Il progetto di Atlantropa (Fonte: PHOENIX/WDR/Miromar Entertainment AG)

Nostrum, per lo sviluppo e l'espansione di numerose civiltà, è testimoniata dalla storia dei popoli che sono vissuti lungo le sue coste, nelle isole e attraverso il mare, alla ricerca di materie prime e luoghi da occupare come capisaldi commerciali: ne sono nati imperi e regni, collegati da intensi traffici mercantili nei porti di accesso ai diversi territori isolani e continentali (Mocchegiani Carpano, 2008). Navigazione e progresso delle civiltà attraverso gli scambi marittimi rappresentano un fattore imprescindibile per lo sviluppo delle aree costiere, attraverso la crescita dei porti e degli insediamenti ad essi connessi, dei popoli e delle tradizioni, in un incontro costante di passato e presente, come descritto da Matvejevic (1992) e cantato da Braudel (1994).

L'idea del Mediterraneo come un unicuum raggiunge l'apice a inizio Novecento, attraverso un progetto ambizioso e visionario: Atlantropa di Erman Sorgël (1938): si tratta di un progetto di unificazione tra coste europee e africane, che prevedeva la chiusura del canale di Gibilterra con un sistema di dighe che avrebbe permesso di produrre 3.000.000 KW di energia idroelettrica e di canalizzare l'acqua verso il deserto del Sahara, per renderlo fertile. Sorgël, presentò questo progetto sia al governo tedesco che a quello italiano, cercando proseliti. Le due potenze, tuttavia, ne vedevano le potenzialità solo in relazione alle proprie mire espansionistiche e al raggiungimento dell'indipendenza energetica. Finita la guerra, il progetto viene presentato agli americani, che vi guardano con interesse in quanto produttore di una polarità forte, Euro-africana, capace di opporsi all'Urss e di auto produrre molta energia. Tuttavia, il progetto viene ben presto abbandonato perché finanziariamente troppo impegnativo e perché il mito della indipendenza energetica sembra più facilmente raggiungibile con l'avvento della scissione nucleare. La stessa fondazione Atlantropa, che raccoglieva diversi enti aderenti e finanziatori dell'impresa, viene chiusa a causa dell'inattualità del progetto.

Tuttavia, il progetto assume un certo fascino, non solo perché presenta una visione ottimistica, a tutto tondo, del rapporto tra le due

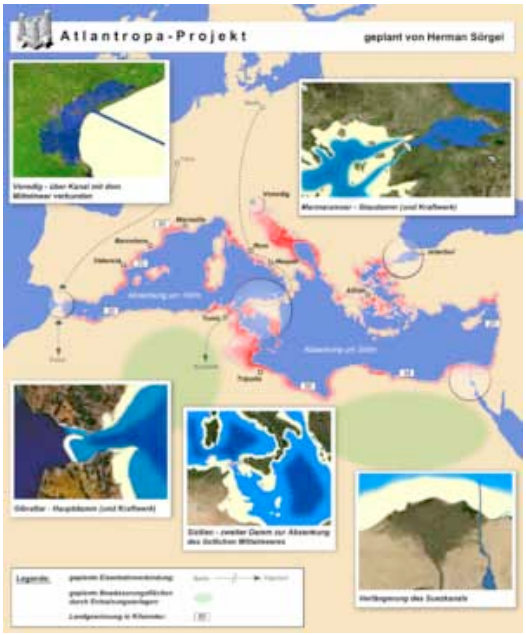


Fig. 2. Le terre strappate al mare grazie al progetto Atlantropa (Fonte: PHOENIX/WDR/Miromar Entertainment AG)

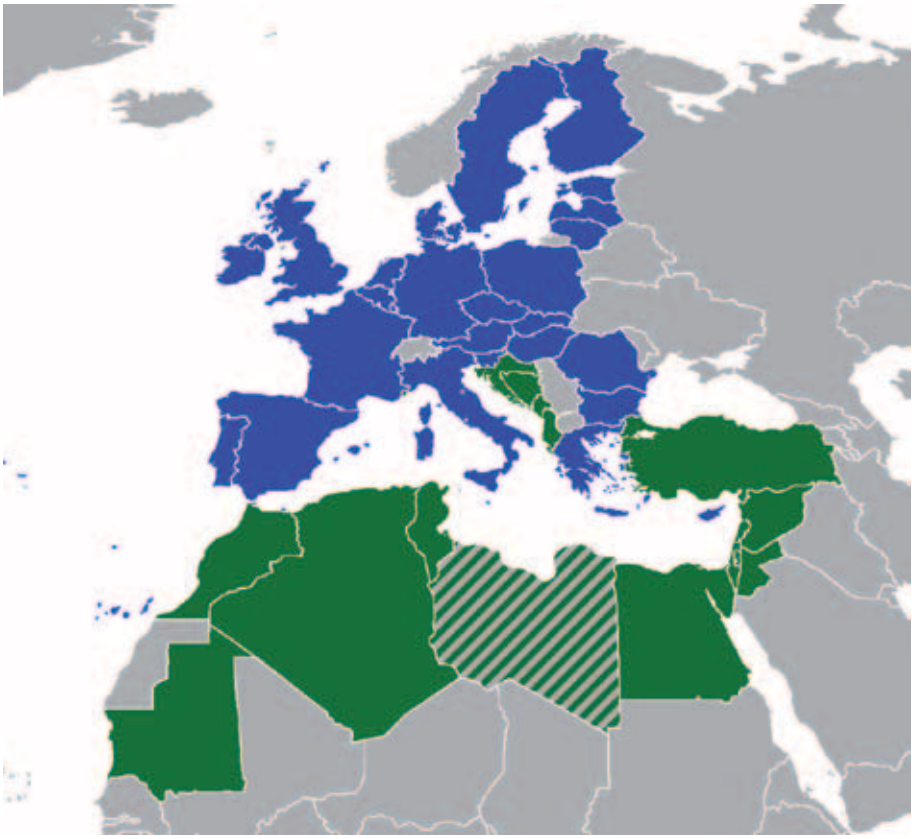


Fig. 3. I paesi aderenti all'Unione per il Mediterraneo (2008)

sponde Nord e Sud del Mediterraneo, in cui le coste europee e africane diventano parte integrante di un nuovo ecosistema; ma soprattutto perché, in questa visione, le isole avrebbero improvvisamente perso i loro confini naturali e quindi avrebbero assunto immense potenzialità di espansione, sarebbero diventate importanti centralità in un sistema in cui le città insulari avrebbero guadagnato ampie parti di nuove terre da urbanizzare, strappate al mare (cfr. fig. 2).

Il limite di questa idea, e in generale di una concezione del Mediterraneo come identità culturale fondata sugli scambi e sul meticciato (necessaria conseguenza di scambi di cultura e di identità), deriva dal profondo cambiamento culturale, sociale e politico dei giorni nostri: una contingenza di profonda crisi in cui conflitti e contraddizioni sembrano avere il sopravvento sulla sua natura di entità multietnica. Basti pensare ai recenti episodi di immigrazione di massa, vissuti come un'invasione, che colpiscono in primis le isole. Più che una regione cosmopolita che avvicina, un mare della vicinanza tra nord e sud, oggi il Mediterraneo è un mare che allontana e divide l'Europa dall'Africa: anche i progetti di cooperazione tra Europa e Mediterraneo a partire dal trattato di Barcellona del 1995, confluiti nella realizzazione dell'Unione per il Mediterraneo (Upm) nel 2008, sembrano essersi indeboliti a seguito della crisi globale che ha imperversato a partire dallo stesso anno.

Il modello di sviluppo delle città e dei porti del Mediterraneo oggi risente quindi delle istanze della globalizzazione e della crisi mondiale ad essa connessa: l'estensione dei traffici delle merci, la dilatazione dei bacini di approvvigionamento, le nuove sfide competitive sul mercato globalizzato rendono pressante l'esigenza di modernizzazione tecnologica dei porti, che si accompagna alla ricerca di nuovi spazi retroportuali e all'adeguamento della dotazione infrastrutturale, in un contesto di scarsità di risorse e con la necessità di rispondere alle rinnovate esigenze urbane e al conflitto tra tessuto insediativo e area portuale.

In questo panorama, le isole – soprattutto le isole minori, che non assumono lo staus di nazione o regione – sono quelle che più subiscono la crisi, sia in termini di sviluppo socio-economico che nelle sue ripercussioni territoriali (invasione di flussi migratori, omologazione dell'offerta turistica, ecc.).

Non diversa sembra essere la situazione delle isole localizzate nell'Atlantico orientale: gli arcipelagi delle Azzorre e delle Canarie sono sottoposti alle stesse tendenze omologanti, e risentono in modo secondario dell'appartenenza alle reti euomediterranee, pur costituendo comunque parte integrante del sistema europeo e dell'Unione per il Mediterraneo, per ragioni geografiche, socio-politiche ed economiche.

Eppure, proprio il Mediterraneo, considerato come unicuum, come un arcipelago – appunto l'Arcipelago Mediterraneo –, può rappresentare una potenzialità di sviluppo per queste realtà. I casi concreti di riqualificazione del rapporto città-porto insulari nel sistema della portualità isolana italiana e nel più ampio sistema del Mediterraneo evidenziano come, in queste realtà, la valorizzazione delle aree portuali isolane non si risolva nella riconfigurazione del waterfront, ma

assuma una prospezione complessa ed integrata, che apre a temi e problemi specifici, la cui soluzione non può prescindere da un approccio multiscalare strategico multidisciplinare e di area vasta.

Approccio che emerge, in modo più o meno evidente, nelle esperienze di riqualificazione e rigenerazione oggetto delle riflessioni maturate nell'ampio del dibattito aperto dalla prospettiva di considerare le realtà insulari mediterranee come un Arcipelago unitario.

Bibliografia di riferimento

Braudel F. (1994), *Il Mediterraneo*, Bompiani, Milano.

Bruttomesso R. (2004), acd, *I waterfront delle isole*, Città d'Acqua, Venezia.

Bruttomesso R., Giaimo C. (2003), acd, "Porto città territorio", in *Urbanistica Informazioni* n. 187.

Callegari F. (2003), *Sistema costiero e complessità culturale*, Patron, Bologna.

Carta M. (2005), Il corridoio meridiano come "dispositivo territoriale" nello scenario di un Piano Strategico del Mediterraneo, intervento al XXV Congresso INU *Infrastrutture, città e territori*, Roma, 1-2 dicembre 2005.

Di Santo P. (2003), *Gli indicatori urbani per il monitoraggio della relazione città-area portuale*, Giannino, Napoli.

Fabbro G. (2004), "Turismo delle crociere: un'opportunità da sviluppare per le isole", in Bruttomesso R., *I waterfront*., cit., pp. 154-157.

Fonti L. (2010), *Porti-Città-Territori. Processi di riqualificazione e sviluppo*, Alinea, Firenze.

Gabrielli B., (1992), acd, *La città nel porto*, Nuova ERI, Roma.

Hoyle B. (1990), eds, *Port cities in context. The impact of waterfront regeneration*, Transport Geography Study Group, Institute of British Geographers.

Matvejevic P. (1992), *Breviario Mediterraneo*, Garzanti, Milano.

Mocchegiani Carpano C. (2008), "Mediterraneo", in *Forma Urbis - Itinerari Nascosti di Roma Antica*, Anno XIII n. 9, Settembre 2008, p. 3.

Pavia R., Di Venosa M. (2006), acd, "I porti delle città: piani e progetti", in *Urbanistica* n. 131.

Savino M. (2010), acd, *Waterfront d'Italia. Piani, politiche, progetti*, FrancoAngeli, Milano.

Staniscia S. (2011), "Islandness e turismi insulari", in *(New) European Identity*, Venezia, Marsilio, pp. 128-137.

Zolo D., Cassano F. (2007), acd, *L'alternativa mediterranea*, Feltrinelli, Milano.

Le nuove sfide competitive del mercato globalizzato da un lato rendono pressante l'esigenza di modernizzazione dei porti, dall'altro tendono a comprime le esigenze urbane e acuire il conflitto tra tessuto insediativo e area portuale.

Il tema, generalmente declinato come rigenerazione del waterfront, negli ultimi anni è stato elevato a rappresentare uno dei campi più stimolanti per la sperimentazione di nuove politiche di sviluppo urbano, in un contesto che volge sempre più verso dinamiche competitive globali.

Il libro propone una riflessione sul secolare conflitto tra tessuto insediativo e area portuale assumendo un punto di vista particolare: quello delle realtà isolane del Mediterraneo, in cui si evidenziano dinamiche alterne di sviluppo e di inviluppo, legate alla necessità di individuare nuove identità e nuovi ruoli o di risignificare pratiche e identità esistenti.

Il bacino Mediterraneo, infatti, risulta al tempo stesso ampio e ristretto: ampio per la compresenza di realtà differenti che vi si affacciano, di stati e culture diverse ma identificabili in un nord (l'Europa) e un sud (l'Africa), e ristretto se si guarda alle sue dimensioni in un contesto, quello della portualità e delle sue dinamiche, sempre più globalizzato.

Giuseppe De Luca, è professore associato di urbanistica al Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione del territorio dell'Università di Firenze. Da anni si occupa di pianificazione di area vasta e delle modalità di cooperazione interistituzionale nelle politiche urbanistiche.

Valeria Lingua, dottore di ricerca in Pianificazione Territoriale e Sviluppo Locale, è assegnista di ricerca presso il Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione del Territorio dell'Università di Firenze. Svolge attività di ricerca e professionale incentrata sulla governance territoriale, in particolare in relazione ai rapporti tra processi e strumenti di pianificazione (regionale, di area vasta, locale e urbana), affrontati in un'ottica multiscalare e multiattoriale.

€ 36,00

ISBN 978-88-6055-705-6

9 788860 557056