

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI NAPOLI "FEDERICO II" DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA

XXVII CICLO - DOTTORATO

METODI DI VALUTAZIONE PER LA CONSERVAZIONE INTEGRATA, RECUPERO
MANUTENZIONE E GESTIONE DEL PATRIMONIO ARCHITETTONICO, URBANO E AMBIENTALE

IL PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE DEL PORTO STORICO DI TANGERI NEL SUO RAPPORTO CON LA MEDINA: COSTRUZIONE PARTECIPATA DI ALTERNATIVE



Tutor: Prof. Luigi Fusco Girard

Co-tutor: Prof. Firdaous Oussidhoum

Dottoranda: Paola Carone

INDICE

Abstract	pag.	1
Introduzione		3
Capitolo 1		
• Description du contenu: <i>Les villes portuaires comme "magnets" de développement durable</i>		8
1. Le città portuali come magneti di sviluppo		10
1.1. Esempi di valorizzazione delle città portuali: analisi di alcune tra le principali realtà Europee		15
1.1.1. Il Mediterraneo nodo strategico d'incontri e scambi		30
1.1.2. Accordi di partenariato tra UE e Marocco: <i>"Projet de plan d'action Maroc pour la mise en oeuvre du statut avance" (2013/2017)"</i>		34
1.1.3. Il Marocco cerniera tra due mari e due continenti		40
1.2. Tangeri, città portuale interculturale		45
1.3. Caratteristiche di una città interetnica ed interculturale		53
1.3.1. Input metodologici per Tangeri, città interculturale e plurale		56

Capitolo 2

- Description du contenu:
*Le développement durable dans le Paysage
Urbain Historique, définitions, programmes et actions* 62
- 2. Sviluppo sostenibile nel Paesaggio storico urbano:
definizioni, programmi e azioni 64
- 2.1 Evoluzione del concetto di paesaggio e
del suo rapporto con la comunità locale 68
- 2.2. Historic Urban Landscape approach
E raccomandazioni di Zanzibar 78

Capitolo 3

- Description du contenu:
*Le réaménagement du port de Tanger,
Potentialité pour le développement* 96
- 3. La riqualificazione dell'area portuale di Tangeri:
potenzialità per lo sviluppo 98
- 3.1. Fotografia della realtà portuale di Tangeri:
polo di Tangeri Med 1-2 100
- 3.1.1 Analisi delle caratteristiche dell'area portuale storica 106
- 3.2. Progetto di rigenerazione dell'area portuale storica:
a cura della SARPT 110

Capitolo 4

- Description du contenu:
*Évaluation des impacts et
construction participative d' alternatives* 125
- 4. Approcci bottom-up finalizzati alla costruzione di
strategie per città prospere, socialmente inclusive e resilienti 128

4.1	Valutazioni multicriterio e multigruppo: SMCE, <i>Social Multi Criteria Evaluation</i>	133
4.2	Individuazione di scenari percepiti attraverso l'uso di "Facebook for urban facelift" e il Checkland's CATWOE: raccolta sul campo di dati soft	144
4.2.1	Applicazione del metodo di valutazione integrato sull'area portuale storica di Tangeri: costruzione di alternative	155
4.2.2.	Elaborazione delle interviste e costruzione di scenari alternativi	170

Capitolo 5

•	Description du contenu: <i>Développement d'une stratégie de transformation pour le projet de régénération du port historique de Tanger</i>	184
5.	Elaborazione di una strategia di trasformazione per soluzioni alternative al progetto di rigenerazione dell'area portuale storica di Tangeri	186
5.1.	Definizione di uno scenario condiviso per la rigenerazione dell'area portuale storica di Tangeri	188

Conclusioni	200
--------------------	-----

Allegati	205
-----------------	-----

Bibliografia	278
---------------------	-----

Abstract

Les ports sont les endroits où il y a le plus grand phénomène d'osmose en termes de développement social, économique et culturel.

Reconnaître, améliorer et renforcer l'interdépendance entre la ville et le port est à la base des programmes de recherche et d'intervention les plus intéressants, soit nationaux que internationaux. Les propositions visent généralement à encourager les approches systémiques plus innovantes, capables de tenir compte de l'énorme potentiel économique, historique, environnemental et culturel des zones portuaires et d'en analyser la puissance régénératrice et transformatrice. Procéder avec «créativité», peut fournir des solutions compétitives et performantes en termes de développement économique, écologique et social.

Nouvelles réflexions sur le potentiel des villes portuaires, même dans des contextes liés aux Pays du Sud du Monde, pourraient être une bonne stratégie de promotion de scénarios de développement véritablement durables.

Les villes, en effet, génèrent le plus fort pourcentage du PIB de la richesse nationale et soit dans les pays Occidentaux que dans ceux du Sud ce sont les endroits où on crée les plus grandes opportunités en termes de développement.

Cependant, le développement présente un fort degré d'incertitude à cause principalement de la volatilité des marchés mondiaux; des crises économiques et financières; des problèmes posés par les disparités régionales; pauvreté; les inégalités; et les conflits sociaux et ethniques.

Les villes qui réussissent à améliorer l'interconnectivité et l'interculturalisme, qui renforcent les infrastructures urbaines, le commerce, la mobilité, l'économie la "circularization" compris comme « un puissant accélérateur de la coopération entre les différents sujets qui échangent des ressources et des services dans un symbiotique, à partir de la reconnaissance que les avantages se appliquent à tous, dans une perspective de jeu à somme positive (...) avec des impacts sur le plan culturel » (Fusco Girard, 2010) et celles qui renforcent les identités locales, elles créent les conditions

d'une amélioration de la qualité de vie en garantissant la solidarité et la prospérité. Au contraire celles qui, malgré leur potentiel à générer de la richesse, ne parviennent pas à créer les conditions d'une répartition équitable, des ressources et des opportunités, ce sont susceptibles de devenir villes plus en plus divisées.

«Cities are the past, the present and the future of humanity » (WUF 6, Naples 2012)

La planification urbaine dans les pays en développement, notamment en Afrique et en Asie, il a besoin de gérer les effets de la croissance non planifiée qui résultent dans des conditions de pauvreté généralisée, exprimée en termes de prolifération des bidonvilles, d'insuffisance des infrastructures, et les conditions environnementales sévèrement dégradées. Une ville prospère et inclusive est consciente de sa diversité culturelle et ça protège les droits de tous ses habitants, et par la participation de la communauté ça favorise appartenance et identité. Les villes qui proposent la planification participative et la planification stratégique peuvent promouvoir l'inclusion et la cohésion, l'identification des possibilités de croissance économique associée à la politique, sociale, écologique et culturelle. «The opportunities that individuals have in cities to meet each other help them to get ideas and innovate » (J. Jacobs, 1961) Tout cela contribue à renforcer le capital social dans les pays du Nord comme dans le Sud du monde et une vision de l'avenir à long terme à mettre en œuvre dans le temps et l'espace nécessite d'une gouvernance et un leadership vraiment créatives. Plus précisément, l'objectif de la recherche a été d'étudier la zone portuaire de Tanger au Maroc (actuellement caractérisé par deux pôles, le "Vieux-Port" dans le centre-ville et le nouveau à 40-mile en plein essor "Tanger Med 1 et 2"). J'ai approfondi le réaménagement et la rénovation du projet du vieux port pour ce qui concerne son dialogue avec la Médina (la ville historique), le noyau historique urbain avec un fort caractère multiculturel. La recherche a prévu une période d'analyse au Maroc, de la durée d'un mois, afin d'enquêter sur les valeurs du paysage perçus par les acteurs sociaux (Munda, 2008). Enfin j'ai réussi à construire des solutions partagées, transparentes et alternatives au projet de régénération, grâce à systèmes d'évaluation intégrés complexes.

Introduzione

Il percorso di ricerca proposto parte da un importante punto di vista che approfondisce il grande potenziale che hanno le aree portuali d'innescare processi rigenerativi, con ricadute interessanti su tutto il sistema urbano di riferimento. I porti infatti costituiscono il punto d'ingresso di nuove strategie che puntano a riconoscere, valorizzare e rafforzare una trama di valori tangibili ed intangibili strettamente collegati ai caratteri delle città a cui appartengono.

Si parla, infatti, sempre più di pianificazione e progettazione delle città portuali, superando l'idea che il porto sia una mera infrastruttura distaccata, separata ed autonoma rispetto al contesto urbano di riferimento.

La valorizzazione delle aree portuali, caratterizzate da sistemi complessi, deve approfondire e far emergere in maniera chiara *il genius loci* (Augé, 1992) delle città, al fine di creare paesaggi autentici e non omologati ed omologanti.

Le città, infatti, sono i luoghi che generano la più forte percentuale di prodotto interno lordo della ricchezza nazionale sia nei paesi Occidentali che in quelli del Sud del Mondo e sono i luoghi dove si creano le più grandi opportunità in termini di sviluppo economico, ma anche sociale, ecologico e culturale.

Il caso scelto: l'area portuale di Tangerang, nasce come input *creativo* proprio per la complessità che la contraddistingue. Attualmente essa è caratterizzata da due poli, il porto storico ed il nuovo a 40 km dal precedente "Tangeri Med 1-2". Per la sua storia e le *mission* che sottendono le operazioni di riqualificazione del polo portuale storico, potrebbe essere un interessante laboratorio per ragionare e proporre strategie, piani e programmi innovativi finalizzati ad uno sviluppo sostenibile a scala locale e globale.

La scelta di ragionare su Tangerang città dagli evidenti caratteri multiculturali, ha origine sia da sensibilità personali che mi hanno portata a riflettere da tempo sulle realtà del Sud del Mondo, sia perché la crescita esponenziale che sta registrando il polo di Tangerang Med porterà a riflettere sempre più sulle nuove centralità e polarità delle città portuali nel bacino del Mediterraneo.

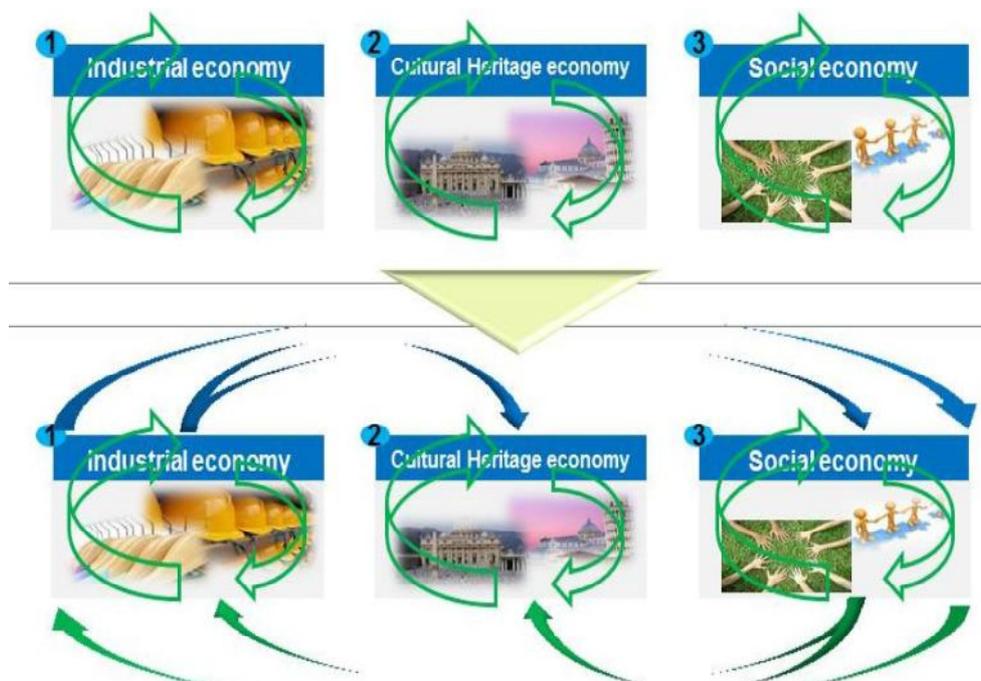
La progettazione urbana nei paesi del Sud del Mondo, soprattutto in Africa e in Asia, ha bisogno di affrontare anche gli effetti della crescita non pianificata che danno luogo a condizioni di povertà diffusa, manifestate sotto il profilo urbano con la proliferazione di slums, d'infrastrutture inadeguate e di condizioni ambientali di forte degrado (WUF, 2012). Una città inclusiva e prospera è consapevole della sua diversità culturale e protegge i diritti di tutti i suoi abitanti (Balbo, 1999). Pertanto attraverso la partecipazione ed il coinvolgimento delle parti interessate alla realizzazione di uno sviluppo urbano sostenibile si favorisce appartenenza ed identità. La progettazione partecipata è vista come un "*potenziale esercizio per supportare le decisioni*" (Fusco Girard, 2012), infatti sempre più nuove forme di coinvolgimento degli stakeholders si stanno perfezionando, proprio per favorire una migliore condivisione delle parti interessate nella definizione delle scelte. In questo modo si valorizzano realmente le risorse locali e, sovvertendo il concetto di crescita economica solo fondato sul PIL, si comincia a considerare il benessere della comunità come un aspetto fortemente multidimensionale.

Ripensare la riqualificazione del waterfront storico della città di Tangerang e del suo rapporto con la Medina, attraverso il coinvolgimento della comunità locale, è un aspetto interessante ed innovativo per garantire autodeterminazione e maggiore condivisione nella gestione e tutela del patrimonio paesaggistico ed è stato **l'obiettivo principale** del percorso di ricerca. Le città portuali possono assumere potenzialmente un ruolo chiave nell'individuazione di un modello di sviluppo sostenibile. Infatti, a partire dalle risorse culturali locali è possibile favorire l'attivazione di processi creativi di *un'economia circolare* (fig. 1) che unisce sinergicamente le attività economiche, logistiche ed industriali del porto con la rigenerazione culturale del patrimonio, facendo leva anche sulla creatività degli abitanti. Le città portuali sono i luoghi chiave in cui la forza economica, la competitività, il capitale umano, la popolazione e i processi migratori sono sempre più concentrati, pertanto potrebbero risultare dei veri e propri laboratori di creatività, stimolati da specifici paesaggi storici culturali. Spesso i confini della città storica coincidono con l'area portuale, con i vecchi magazzini, con i silos, i

moli, e manufatti di archeologia industriale e questa tipologia di paesaggio è riconosciuta spesso come patrimonio mondiale dell'UNESCO.

«Harbor areas become vital, when they act as dynamic, complex systems, capable of transforming and adapting to the continuous pressure of change from the outside and when they are able to modify their physical structure regarding space, organization and functions, by combining infrastructures, facilities, installations, etc., while maintaining their own identity» (Fusco Girard, 2012 p. 4335)

Fig. 1 _ Modello di economia sinergica circolare per le città portuali



Fonte: Sustainability, 2013

Forme di conservazione integrata hanno contribuito a trasformare processi di sviluppo lineari in altri circolari, stimolando la creazione di nuovi valori soprattutto di natura sociale, ecologica e culturale (Hopkins, 2009)

Il ruolo del *social economic system* è diventato determinante per sostenere il modello di sviluppo circolare e sinergico in maniera bottom-up. Un sistema economico sociale è caratterizzato da processi volti alla creazione di valori differenti da quelli economici convenzionali ed ha il principale merito di aumentare la resilienza culturale, poiché riesce ad attivare processi circolari legati: alla reciprocità; alla responsabilità sociale e

al senso civico. La *social economy* rigenera il capitale sociale che contribuisce fortemente al funzionamento dell'economia e della democrazia. Essa ha il merito di stimolare i processi di circolarità e risulta sia autopoietica, basata, cioè su processi circolari auto-rigenerativi che etero-poietica, in grado pertanto di sostenere altri sistemi. Il *social economic system* prevede il coinvolgimento di associazioni, gruppi di volontariato, reti della società civile, organizzazioni formali e informali come cooperative enti di beneficenza, imprese sociali i cui fondi economici in eccedenza sono principalmente reinvestiti nella produzione di beni e servizi, per soddisfare al meglio le esigenze della comunità (Fusco Girard, 2012).

Al fine di raccogliere dati hard e soft in linea con i concetti proposti (processo non sempre scontato e facile in realtà del Sud del Mondo) la ricerca ha previsto un periodo denso e complesso di analisi e ricerca sul campo della durata di un mese (7 giugno - 7 luglio 2014), finanziato del "programma brevi scambi internazionali" dell'Università di Napoli Federico II approvato con decreto n. 1153 del 16/04/2014, in parteneship con l'Università di Tétuan (MA) e lo studio di architettura "FEELL Architecture Group" di Tangeri.

Lo sviluppo della tesi contempla una sequenza di cinque capitoli, ulteriormente declinati in paragrafi e sottoparagrafi, dove partendo dall'analisi delle teorie e tesi attuali che propongono la progettazione delle aree portuali intese come magneti di sviluppo, si giunge alla definizione di una metodologia di valutazione integrata che combina più metodi al fine d'identificare i valori percettivi paesaggistici nel contesto marocchino di riferimento. Nella parte centrale è approfondita l'evoluzione che il concetto di paesaggio ha avuto nel tempo, attraverso un telaio di carte e raccomandazioni che sviscerano puntualmente il percorso. Nel capitolo n. 3 è presentato il quadro dell'area portuale di Tangeri attraverso l'approfondimento dei dati hard relativi al progetto di rigenerazione del porto storico della città. Nel quarto capitolo è proposta la metodologia sperimentale che combina due metodi di valutazione "Facebook for urban facelift" (Kurtit, 2012) e Checkland's CATWOE, si parla pertanto di valutazioni integrate (multicriterio e multi gruppo) attraverso le quali è

stato possibile comprendere le caratteristiche del progetto e dedurre graduatorie di priorità. Le valutazioni multigruppo e multicriterio consentono, infatti, di mettere a sistema una serie d'indicatori di varia natura (quantitativi e qualitativi) scelti sulla base del riconoscimento dei valori complessi e dei criteri o nel caso studio *determinanti sociali* (Franciosa, Carone, 2015) relativi alla qualità percepita nel paesaggio urbano.

L'obiettivo del metodo adottato è stato provare ad integrare:

- questioni multidimensionali a diversa scala;
- attivare un approccio dialogico/partecipativo in grado di valorizzare l'*empowerment* degli stakeholders sulle decisioni che potrebbero influenzare il loro grado di benessere;
- provare a misurare attraverso adeguati indicatori meta-economici gli impatti delle "azioni" alternative sui "determinanti sociali";
- definire una graduatoria di priorità delle "azioni"
- elaborare scenari alternativi in grado d'integrare e rispecchiare gli interessi e le preferenze di tutti i gruppi coinvolti

Infine nel capitolo conclusivo si è adoperato il SMCE (*Social Multi- Criteria Evaluation*) (Munda, 2008) attraverso l'uso del NAIAD (*Novel Approach to Imprecise Assessments and Decision Environments*), con il quale si è pervenuti all'individuazione dello scenario preferito (Munda, 1995). Il software suddetto ha consentito di elaborare una matrice degli impatti (criteri-alternative) ed una di equità (gruppi-alternative) determinando un ordine di preferibilità delle alternative ed un livello di consenso per ciascuno degli scenari paventati, specchio d'interessi e prospettive dei gruppi di stakeholders (come emerge) spesso in conflitto. La fase finale della ricerca mi ha consentito di elaborare una mappa strategica condivisa di microazioni, alternative al progetto di riqualificazione del porto storico (considerando principalmente il rapporto con la Medina); al fine di sottolineare la fattibilità di soluzioni atte a massimizzare la distribuzione equa dei benefici su tutta la comunità di Tangeri coinvolta.

1. Description du contenu: *Les villes portuaires comme "magnets" de développement durable*

Les ports sont toujours les places du dynamisme et du ferment culturel, du développement économique et social pour les villes, les régions, et les territoires métropolitains. La vie des zones portuaires se caractérise par des marchandises, des personnes, des langues et des cultures, et ces "mouvements", ou flux, contribuent dans une apparence immatériel, mais en fait cruciale à la définition du contexte urbain. Débats nationaux et internationaux vont souligner la grande force motrice en termes de développement économique, de compétitivité et de croissance de l'emploi. Le développement portuaire a déterminé toujours la bien-être économique d'une ville. On passe du village de pêcheurs, que la première colonie près de l'eau, aux stations de transfert pour l'expédition dans le monde entier, jusqu'aux moyeux de la logistique moderne qui se développent rapidement, causant énormes transformations aussi sur le caractère urbain. La mer, en fait, contribue à influencer de manière décisive la structure économique d'une région, car elle favorise l'émergence et le développement des activités économiques en raison de son être: une rue de communication; une source de ressources naturelles; le lieu pour la diffusion des activités touristiques et culturelles. Les régions portuaires deviennent attracteurs pour les nouvelles entreprises grâce au marché local et elles donnent un bon résultat dans l'économie de la ville en gerant un processus cumulatif de «cercle vertueux» (Musso, 1996, p. 25). Par conséquent, souvent il y a un' augmentations démographiques qui favorise les activités économiques qui créent la localisation virtuelle pour d'autres secteurs productifs. Le bassin méditerranéen est toujours perçu comme une limite à contrôler, une frontière infranchissable pour inhiber et d'entraver le flux des migrants illégaux. il serait idéal le proposer comme un lieu de collaboration stratégique privilégié, comme nouveau corridor entre la Chine, l'Inde, l'Asie du Sud et en Europe. Actuellement, en effet, il pourrait être appelé une sorte de «route de la soie liquide». (Lemmi et Chieffallo 2012). Le Maroc est un cas extrêmement intéressant à la fois pour sa situation géographique,

surplombant la Méditerranée et l'Océan Atlantique, à la fois pour des choix politiques et économiques qui ont récemment caractérisé la nation, juste à un moment de grande agitation et de déséquilibres au Magreheb et dans les régions du Moyen-Orient Plus précisément, la région de Tanger-Tétouan au nord du pays a 2.470.372 habitants selon le recensement de l'ONU-Habitat de Septembre 2004, c'est le 8,3% de la population totale au Maroc et ç'apparaît comme l'un des plus densément peuplée de la nation avec des valeurs de 213 habitants / km² cinq fois la moyenne nationale de 58,4% par rapport à 55,1% au niveau national (mis à jour pour 2004). Pour son emplacement stratégique, Tanger a connu au fil du temps un succès commercial croissant, grâce à son être la charnière entre l'Afrique et l'Europe continentale, ainsi que un point de référence pour le transport sur l'Atlantique. Pendant le temps où il y avait la zone internationale Tanger a été appelée la capitale culturelle par les artistes du monde entier, qui avec leur art l'ont rendue encore plus charmante et séduisante .

1. Le città portuali come magneti di sviluppo

I porti costituiscono da sempre i luoghi del dinamismo e del fermento culturale, economico e sociale di città, aree metropolitane e regioni. La vita delle aree portuali è caratterizzata da merci, persone, lingue, culture e tali *movimenti*, o flussi, contribuiscono in modo apparentemente intangibile, ma in realtà determinante al disegno del contesto urbano di riferimento. Dibattiti a livello nazionale ed internazionale ne sottolineano la grande forza propulsiva in termini di sviluppo, di competitività economica e di incremento dell'occupazione.

Le città portuali non sono più viste solo come catalizzatori economici, ma come luoghi dalla forte potenzialità d'innescare processi volti alla rigenerazione del patrimonio storico urbano. *«Diventa naturale, allora, considerare la città di mare come espressione urbana di quella comunità la cui identità è stata costruita in rapporto al mare, generando una fusione armonica di cultura urbana e cultura marittima.»* (Clemente, 2013, p. 188)

I porti, infatti, sono i luoghi dove si assiste al più grande fenomeno di osmosi in termini sociali ed economico-culturali ed identificare, valorizzare e potenziare il rapporto d'interdipendenza tra città e porto è alla base delle più interessanti ricerche e programmi d'intervento a livello sia nazionale che internazionale.

I campi di analisi sono in genere finalizzati a favorire approcci sistemici ed innovativi, in grado di considerare il grandissimo potenziale economico, storico, ambientale, culturale e paesaggistico delle aree portuali e di analizzarne, a varie scale ed in maniera sempre più multidimensionale, il potere rigenerativo e trasformativo.

Procedere con un atteggiamento *creativo*, che in maniera integrata paventi idee e strategie innovative, può far ragionare su proposte e soluzioni concorrenziali e vincenti in termini di sviluppo economico, ecologico e sociale. *«La città di mare è un mix di cultura marittima e di culture urbana: la sua memoria collettiva racconta la vita di uomini e donne che navigano sul mare e di altri che, parallelamente, vivono e lavorano sulla costa»* (Clemente, 2013 p. 188).

La valorizzazione del potere trasformativo delle aree portuali prevede anche lo studio e l'interpretazione di quel sottile sistema di relazioni alla base del rapporto tra conservazione e sviluppo.

I sistemi portuali, quindi, possono essere definiti un punto di partenza per processi circolari e potrebbero essere in grado di trasformare l'attuale crisi economica in opportunità per uno sviluppo sostenibile del territorio.

Una progettazione e pianificazione del porto non può essere più vista solo come realizzazione dell'infrastruttura, ma dovrebbe essere concepita come parte integrante del tessuto urbano e cioè come spazio d'interazione ed interdipendenze (Fusco Girard, 2010). La necessità è quella d'individuare e proporre nelle aree portuali nuove centralità da connettere ad altri nodi della rete urbana. « *Le rotte marittime collegano le città di mare e le comunità che le abitano, instaurando non solo interazioni funzionali ma, soprattutto relazioni culturali e semantiche.*» (Clemente, 2013, p. 191)

Per riconoscere e favorire la potenzialità di tali sistemi complessi occorre riconoscere in essi non solo i valori d'uso ma anche quelli indipendenti dall'uso, come i valori di scambio, i valori intrinseci ecc, al fine di superare il conflitto tra conservazione/tutela del paesaggio e produzione di ricchezza.

«*Port areas are increasingly becoming new spaces where creativity is, and can be, practiced.*» (Fusco Girard, 2013, p. 4344)

Il *new circular metabolism* (Fusco Girard, et al 2011) può risultare il punto di partenza per processi volti allo sviluppo sostenibile delle aree portuali con potenziali ricadute virtuose su intere aree e regioni specifiche. Un approccio circolare è in grado di aumentare la qualità complessiva del paesaggio ed in quest'ottica la conservazione /rigenerazione del patrimonio storico urbano contribuiscono a stimolare l'identità culturale, favorendo la creatività urbana. La resilienza, la sostenibilità e la creatività sono concetti fortemente legati tra loro e ricorrenti nella nozione sistemica dell'Historic Urban Landscape.

L'approccio HUL, infatti, favorisce i processi di circolarizzazione ed incrementa le sinergie nella gestione del cambiamento delle città portuali, favorendo la

rigenerazione e la produzione di luoghi dove agevolare l'incontro e lo scambio di conoscenze e pratiche tra attori differenti (Fusco Girard, 2013).

Da sempre, infatti, lo sviluppo strutturato o informale dei porti ha determinato il benessere economico delle aree specifiche con delle ricadute sulla vita della comunità nei contesti territoriali di riferimento. Si passa dal villaggio di pescatori, come primo insediamento in prossimità dell'acqua, alle stazioni di trasbordo per il trasporto di merci e prodotti nel mondo, fino ai mozzi moderni di logistica in fortissima espansione, determinando così grandi trasformazioni di natura morfologica e fisica della città. Le regioni portuali divengono attrattori per nuove attività produttive, grazie al mercato locale e determinano in ambito economico, per la città, un processo cumulativo o di *circolo virtuoso* (Musso, 1996). Pertanto si assiste spesso ad aumenti demografici nell'area portuale favoriti dalle attività economiche che creano virtualità localizzativa per altri settori produttivi. Tale processo di crescita demografica ed economica di questo aggregato può dare luogo alla formazione di vere e proprie aree metropolitane. Per potenziare il rapporto d'interdipendenza tra porto e città occorre un approccio programmatico, progettuale e gestionale di tipo sistemico.

Il mare, infatti, contribuisce ad influenzare in maniera determinante la struttura economica di una regione, in quanto favorisce la nascita e lo sviluppo di attività economiche grazie al suo essere:

1. una via di comunicazione;
2. una fonte di risorse naturali;
3. la sede per la diffusione di attività turistiche e culturali.

Il processo di sviluppo di vari servizi conferisce valore aggiunto al lavoro ed alla produzione, ripercuotendosi sul benessere delle comunità, sul disegno dell'infrastruttura portuale, nonché delle aree urbane di riferimento.

In Europa come nel resto del mondo i porti, il trasporto marittimo e la logistica sono in forte crescita, essi determinano soprattutto la produzione di posti di lavoro con il risultato di contribuire alla trasformazione di città, aree metropolitane e regioni. La programmazione, la progettazione e la gestione delle aree portuali divengono quindi

fasi importanti e la valutazione si colloca in posizione strategica rispetto ad esse. I processi valutativi sono finalizzati alla comprensione e, sviluppati a diversa scala, sono precondizioni per operazioni di trasformazione coerenti e valide.

In questa ottica, il porto, nella sua progettazione, non viene più concepito come ambito disciplinare appannaggio della sola ingegneria, ma in maniera più organica coalizza una serie di figure professionali, che in una logica multidisciplinare, contribuiscono a definire il sistema portuale in maniera organica e strettamente inserito nel contesto urbano di riferimento. Come emerge nel testo *"Porti Turistici approccio multidisciplinare per una strategia progettuale integrata"* (Viola, Colombo 2010), la progettazione del porto non prevede solo un atto volto a *«fecondare la bellezza di un golfo»* (Youchenar, 1931, p. 121) ma contempla l'avvicinare e legare la terra al mare, attraverso *«un emozionante continuum di elementi naturali ed antropizzati»* (Viola, Colombo 2010, p.19), il tutto contraddistinto da un gioco di complessi equilibri. Il porto ha il potere di arricchire i valori di un paesaggio, lo conserva ed in maniera capillare, lo nutre di nuove forze incentrate su un articolato sistema di relazioni.

Prende forza il concetto che il potere rigenerativo delle città portuali dipende sempre più da due componenti fondamentali:

1. la produttività economica;
2. la valorizzazione del patrimonio culturale.

Ed è la combinazione creativa dei suddetti due punti che può fornire delle soluzioni innovative per nuove dinamiche evolutive.

Il seguente capitolo, declinato in tre paragrafi principali, si propone di sottolineare la grande forza propulsiva in termini di processi di rigenerazione urbana del sistema porto. Nel primo paragrafo vengono proposti alcuni interessanti casi studio di progetti di riqualificazione di città portuali, dove si dimostra che la rigenerazione dei porti, spesso caratterizzati da obsolescenze dettate dai rapidi cambiamenti delle tecnologie marittime, ha determinato dei risultati abbastanza soddisfacenti non solo per lo sviluppo economico ma anche sociale, ecologico e culturale. Nel secondo paragrafo si

analizza la complessa realtà del Mediterraneo, elencando programmi e progetti che da tempo hanno regolato le relazioni economiche, commerciali ed umane tra i due continenti prospicienti (Africa-Europa). Per finire con l'analisi del Marocco, paese del Maghreb in fase di crescita e di apertura all'Europa, dove mi soffermerò sulla città di Tangeri, che con la sua singolare area portuale (a due poli) ed il suo carattere di città di transiti (Oussindhoum, 2015) risulta essere un interessante punto di partenza per ragionamenti su strategie di sviluppo alternative. Il suddetto paragrafo, quindi, si dettaglia ulteriormente in due sotto-paragrafi; il primo presenta una raccolta d'informazioni su Tangeri, volte ad evidenziare soprattutto la multiculturalità della città portuale, carattere avvalorato grazie alla sua posizione strategica sul bacino del Mediterraneo; il secondo, invece propone un'analisi accurata dei punti chiave per la corretta progettazione di una città interculturale e prova a fornire degli input metodologici per Tangeri, città di mare ma che attualmente vive una separazione tra il contesto urbano ed il porto storico. «*Oggi il porto è un filtro, una camera di compensazione in negativo che separa, in modo netto, l'esperienza sul mare dall'esperienza urbana.* » (Clemente, 2013, p. 189)

L'interculturalità, infatti, è il carattere vibrante che orienterà la chiave di lettura di tutta la ricerca, finalizzata alla costruzione di scenari alternativi e condivisi al progetto di riqualificazione dell'area portuale storica della *ville du Detroit* (città dello stretto) proposto dalla SARPT. L'obiettivo principale è provare a paventare soluzioni che interpretino in maniera collettiva la volontà di riallacciare la città al mare, valorizzando l'identità marittima come chiave per migliorare la qualità urbana, il tutto in un'ottica circolare e sinergica tesa allo sviluppo dell'attrattività ed alla competitività dell'area in esame.

Con questo approccio si può favorire il miglioramento dell'immagine di Tangeri su vari ambiti e varie scale, determinando così azioni rigenerative che coinvolgono in maniera collettiva e condivisa i *policy makers*, i *city users* e gli *stakeholders* (Smith, 2012, p. 304).

1.1. Esempi di valorizzazione delle città portuali: analisi di alcune tra le principali realtà Europee

Le aree portuali possono diventare degli spazi dove si migliorano non solo le condizioni economiche ma anche quelle sociali e culturali, attraverso la promozione di processi multidimensionali in grado di cogliere e valorizzare lo spirito dei luoghi. Devono pertanto essere messi in campo atteggiamenti finalizzati alla "circolarizzazione" (Fusco Girard, 2010, p. 762) della conoscenza e della cultura con il principale obiettivo di:

- minimizzare il divario tra la ricerca scientifica, la politica e la comunità;
- migliorare la capacità delle istituzioni di favorire processi di ricerca e sviluppo;
- proporre strategie di trasformazione realmente sostenibili.

Al giorno d'oggi l'attenzione per il tema della riqualificazione delle aree portuali è mossa dalla forte richiesta turistica e tutte le iniziative volte a favorirne la crescita - aumento dei posti barca; creazione di strutture di servizio; restauro e rifunzionalizzazione delle aree dismesse a ridosso degli impianti portuali - dovrebbero evitare un atteggiamento monodimensionale. Il rischio di questa tipologia di approccio è quello di creare dimensioni tipo *turism landscape*, cioè paesaggi turistici tendenzialmente auto-referenziali con l'obiettivo di realizzare solo business economici, caratterizzati da strutture alberghiere, centri commerciali, luoghi per l'intrattenimento incapaci di dialogare con il tessuto urbano preesistente e spesso in netto conflitto con la conservazione del paesaggio storico urbano.

Queste logiche sono produttrici di forme di spettacolarizzazione che determinano la creazione di immagini urbane vuote, incapaci d'interpretare il *genius loci* (Norberg-Schulz, 1998) e la complessità dei valori paesaggistici contenuti nelle aree portuali.

Al fine di evitare tali processi prende sempre più piede la necessità di conciliare l'economia della cultura e quella della conservazione del paesaggio culturale storico che è parte dell'economia della conoscenza. Atteggiamenti innovativi e produttivi vedono in molte realtà portuali l'immateriale come baricentro d'investimenti, dove l'aspetto culturale diviene il perno effettivo di strategie spaziali, ambientali ed

economiche. Si preferisce ragionare, pertanto, su visioni che favoriscono la creazione di veri e propri *hubs* culturali, centri di ricerca, parchi scientifici, piuttosto che sulla pianificazione di complessi residenziali o megacentri commerciali che propongono modelli di sviluppo mossi dalla sola logica capitalistica. Un paesaggio di qualità che sia in grado di esplicitare e manifestare il complesso sistema di valori materiali ed immateriali che lo sottende, è condizione necessaria per attrarre persone, investimenti ed attività. Risulta quindi fondamentale il riconoscimento della componente umana e sociale, determinante per innescare lo sviluppo locale in grado di favorire autodeterminazione, tutela, e *resilienza* - ecologico/ambientale e culturale/ sociale.

Il collegare la città al suo passato, grazie al potere rigenerativo dell'aspetto culturale, significa considerare la dimensione portuale nella costituzione di un'immagine che abbia ancora valenza per gli abitanti. Risulta quindi necessario costruire una *vision* che parta dal passato e consideri prioritario l'aspetto identitario della città portuale. Nella storia, le città porto si sono costituite, in maniera spontanea, attorno a questa dimensione; dove la maggioranza degli abitanti ha vissuto per secoli di commercio e del traffico di merci. La necessità di un processo di rigenerazione che si proietti verso il futuro, ponendo le sue basi nel passato, è un'operazione delicata. Un autentico lavoro di rigenerazione non può infatti prescindere da uno di concertazione, in cui tutti gli stakeholders siano coinvolti: le amministrazioni locali, le autorità portuali, ma anche gli attuali e futuri frequentatori dell'area (Buslacchi, 2013). Spesso l'assenza di una tipologia di approccio fondata sul dialogo e la concertazione ha fatto sì che la riprogettazione dei porti e dei waterfront determinasse processi di city-branding e gentrifications che sono stati la causa di nuove forme di esclusioni e segregazioni.

Di seguito sono citati alcuni casi studio di città portuali dove gli interventi di rigenerazione hanno determinato interessanti ricadute sull'intera rete urbana.

La selezione riguarda le seguenti realtà, scelte per delle specifiche caratteristiche che connotano le iniziative di rigenerazione urbana attuate:

1. Liverpool

per la localizzazione di imprese creative in grado di fornire una nuova immagine

alla città e per i rischi d'iniziativa di carattere economico fondate solo sull'approccio capitalistico;

2. Bilbao

per il processo di rigenerazione che ha visto come baricentrico la valorizzazione del capitale umano

3. Marsiglia

per le ambiziose proposte del programma di rigenerazione (fondate anche su azioni volte all'inclusione sociale) disattese da equilibri territoriali altri;

4. Valencia

per la presenza di grandi eventi, (American's Cup 2004-2007), attivatori di processi trasformativi del contesto urbano

Liverpool

Liverpool, città del Regno Unito, ha visto nella promozione culturale e nella conservazione del patrimonio storico urbano i punti nevralgici del processo di rigenerazione della città, che viveva in condizioni di degrado a causa dell'obsolescenza e decadenza dell'impianto portuale. Inoltre, il processo d'inclusione nel 2004 fra i siti del Patrimonio Mondiale UNESCO e nel 2008 la definizione di *Capitale Europea della Cultura* sono stati importanti occasioni per iniziative di valorizzazione della città, incentrate sulla promozione dell'aspetto culturale.

Le *visions* a lungo termine, che sottendevano il titolo di Capitale Europea della Cultura, prevedevano tra l'altro iniziative volte a:

- far conoscere Liverpool ad un pubblico nazionale ed internazionale e di incoraggiare il turismo di qualità;
- aumentare e favorire la partecipazione alle attività culturali delle persone provenienti dalle comunità di tutta la regione;
- creare i presupposti di una crescita a lungo termine incrementando interventi legati alla sostenibilità nel settore culturale della città;

- sviluppare un maggior riconoscimento, nazionale e internazionale, per il ruolo delle arti e della cultura;
- rendere le città un luogo migliore per la vita il lavoro ed il tempo libero.

La trasformazione morfologica e culturale della città è stata spesso direttamente identificata con il suddetto evento (EcoC), questa opportunità è stata sicuramente determinante per la città, soprattutto per la creazione di posti di lavoro, per la manutenzione e gestione della sfera pubblica e per la riduzione di fenomeni di segregazione sociale. La si può definire, quindi, un'esperienza catalizzatrice fondamentale per il cambiamento dell'immagine della città in una direzione decisamente virtuosa. Il titolo di Capitale Europea della cultura infatti, ha determinato il coinvolgimento del settore artistico e della leadership, garantendo un approccio collettivo alla cultura potenzialmente più sostenibile ed anche una razionalizzazione della *governance* (Garcia et al., 2008). A Liverpool oggi sono localizzate diverse imprese creative a basso impatto ambientale e particolarmente interessante è la rigenerazione di **Ropewalks**, relativa ad un'area limitrofa a Liverpool One, parte del World Heritage Site. L'operazione di riqualificazione di questo quartiere, attraverso la riconversione degli edifici abbandonati in imprese creative, ha contribuito a conferire un' identità nuova alla città, producendo luoghi di incontro ed attività particolarmente creative (Di Palma, 2014).

Attualmente la città di Liverpool presenta ancora uno dei porti più grandi e conosciuti del Regno Unito (fig. 2), che muove una quantità di merci pari a 32 milioni di tonnellate l'anno ed un traffico container di circa 650 mila teu (dati aggiornati al 2013).

L'EXPO 2010 è stata un'altra importante occasione di visibilità per la città ed ha determinato pertanto una discreta quantità d'investimenti di origine prevalentemente Cinese (Cassel e Taylor, 2011). Tali operazioni economico-finanziarie hanno promosso iniziative di trasformazione urbana la cui natura si presenta abbastanza rischiosa, poiché non in perfetta continuità con l'approccio di tutela e conservazione che aveva mosso gli interventi urbani nei periodi precedenti. Il progetto

Liverpool Waters è la manifestazione delle nuove operazioni di carattere architettonico ed urbano suddette.

Fig. 2_Porto di Liverpool, GB



Fonte: www.boalingua.ch, consultato il 3/4/2014

L'obiettivo del masterplan è quello di conferire alla città di Liverpool il ruolo di principale città portuale del Regno Unito; tra le operazioni previste, oltre alla creazione di un nuovo terminal crociere vi è anche la strutturazione di una serie di spazi per il commercio e le residenze, favorendo pertanto solo gli interessi di investitori privati in quanto la città presentava ancora una discreta quantità di complessi residenziali in parte invenduti (Attademo, 2013). Nella proposta di *Liverpool Waters*, il disegno dello skyline del waterfront sarà in stretto contatto con il polo storico di *Pier Head* e dal punto di vista morfologico vedrà la presenza di torri stile Shanghai, alte più di 50 piani. Il *Pier Head* fa parte, del *Liverpool Maritime Mercantile City Unesco World Heritage site* dal 2004 e comprende tre edifici fondamentali: *Royal Liver Building*; *Cunard Building*; *Port of Liverpool building*, tutti costruiti nei primi anni del 900, di epoca georgiana e di notevole pregio architettonico. Ogni intervento progettuale nuovo dovrebbe pertanto

collocarsi in una logica di dialogo e rispetto dei caratteri consolidati e preesistenti. La proposta complessiva sembra contraddire nettamente la salvaguardia dei valori storici del waterfront di Liverpool e a tal proposito i delegati Unesco hanno scelto di osservare le fasi di sviluppo del progetto, inserendo Liverpool in una *watch-list* (Attademo, 2013 p. 164) per il timore proprio che il *Liverpool Waters* determini una grave perdita di autenticità del carattere storico della città portuale.

Il progetto, infatti, presenta come riferimento fondamentale lo stile cinese internazionale e la Shanghai Tower avrà l'obiettivo di essere un punto di riferimento morfologico e fisico per tutta l'area, attestandosi su un'altezza di 200 metri, guadagnandosi così la definizione di torre più alta di tutta l'area nord-ovest inglese. La torre dovrà contenere 93.000 mq ad usi misti, che contemplan strutture commerciali e per il tempo libero, un eliporto sul tetto ed un parcheggio interrato sott'acqua. La Shanghai Tower sarà il punto di massima riconoscibilità della città determinando una grave perdita di autenticità dell'intera area e di simmetria con il Pier Head, nucleo portuale storico. Tuttavia però, nel marzo 2013, il progetto del *Liverpool Waters* è stato approvato dal governo centrale Britannico. Pertanto l'economia dei grattacieli proposta dal *Liverpool Waters*, replicherà una rigenerazione immobile guidata dalla logica del profitto unicamente economico, non garantendo pertanto lo sviluppo delle risorse umane e quindi forme d'investimento a lungo termine in infrastrutture e strutture pubbliche e collettive.

L'area del lungomare, una volta luogo multiculturale denso di spazi per la condivisione pubblica, è oggi al centro di speculazioni private. Simbolicamente questa inversione di tendenza presentata dal *Liverpool Waters*, si può esemplificare come il risultato della mancanza di un progetto integrato e condiviso, che punti alla multidimensionalità dello sviluppo, al fine di favorire la sostenibilità nel lungo periodo.

Bilbao

Bilbao è una città portuale spagnola che grazie alla sua posizione geografica strategica ha svolto e, tuttora svolge, un importante ruolo sia per l'economia della nazione sia

come collegamento con il Nord Europa (fig. 3). I dati relativi al traffico portuale testimoniano tale aspetto, infatti essa muove 34 milioni di tonnellate di merci l'anno e la quota di traffico container è di circa 3 milioni di teu annui.

A Bilbao si possono riscontrare interessanti opere architettoniche realizzate da progettisti di fama internazionale. Tali manufatti sono collocati in un discorso più ampio di attribuzione di una nuova identità alla città, dove l'interesse per la pianificazione riguarda sicuramente i soggetti e i luoghi che determinano rapporti e interazioni specifiche nel tempo e nello spazio.

E' dalla fine degli anni ottanta che si sviluppano in maniera capillare attività ed iniziative finalizzate a gestire il progressivo degrado socio-economico; favorendo un processo di rivitalizzazione, guidato dal Piano Strategico, con l'obiettivo di conferire a Bilbao una nuova centralità sulla scena internazionale. I punti cardine del processo sono stati:

- il rafforzamento dell'identità culturale;
- la rigenerazione urbana;
- il potenziamento della rete infrastrutturale;
- gli investimenti nelle risorse umane e nell'innovazione tecnologica.

Si può pertanto affermare che il baricentro del successo del processo di rivitalizzazione della città portuale di Bilbao è posto nel capitale umano e sociale, coinvolto nella definizione di soluzioni creative (Di Palma, 2014).

La riqualificazione portuale, che ha reso il fiume l'elemento nevralgico per lo sviluppo socio-economico e per l'integrazione con la città parcellizzata, ha determinato operazioni in grado di favorire nuove attività economiche e culturali. In tal modo si è rafforzata l'identità culturale grazie alla rinnovata vitalità, come è accaduto con la rigenerazione del distretto culturale dell'**Abandoibarra** favorendo il miglioramento della qualità della vita ed il forte aumento del tasso di occupazione. L'aspetto culturale è stato opportunamente valorizzato, definendolo il fattore chiave che contribuisce a dinamizzare la città internamente ed a favorire un rinnovato carattere all'estero. Senza dubbio anche la creazione del Museo Guggenheim risulta il prodotto di punta in

termini architettonici e culturali. Nella società contemporanea le attività culturali, le arti, lo sport ed il tempo libero costituiscono realmente il termometro della vitalità collettiva, favoriscono una migliore attrattività della città, e consentendo d'innescare processi volti all'aumento della produttività garantendo investimenti economici. L'intero processo di rigenerazione della città di Bilbao ha infatti determinato una grande produttività, generando nuovi posti di lavoro e riducendo così il tasso di disoccupazione del 28% -30%, per il tasso effettivo dell' 8% (Areso, 2015).

Fig. 3_Porto di Bilbao, ES



Fonte: www.fidelityhouse.eu, consultato il 10/3/2014

I processi di riqualificazione della metropoli si soffermano principalmente sulla valorizzazione delle zone più degradate e obsolete, come quelle di eredità industriale. Il processo di rigenerazione architettonica ed urbana ha previsto per la città di Bilbao un discreto numero di concorsi di architettura al fine di rintracciare soluzioni innovative e vincenti per una nuova immagine di città Metropolitana e sono stati ingaggiati architetti di fama internazionale per la realizzazione di progetti specifici. Molte iniziative sono state favorite per lo sviluppo di un processo multidisciplinare attraverso la cooperazione da parte di vari enti, coinvolgendo il settore pubblico e

privato, attraverso la creazione di un' Associazione per la rivitalizzazione dell'area metropolitana di Bilbao, *Metrópolis 30*, che coinvolge circa 110 imprese, università, scuole professionali ed altri gruppi sociali (Areso, 2015). L'obiettivo di garantire il miglioramento delle condizioni di vita quotidiana della popolazione locale non risponde solo alla necessità di creare occupazione ed aumentare il livello di reddito della comunità, ma significa soprattutto creare un habitat migliore, con migliori opportunità per i residenti in termini di svago, cultura e rispetto dell'ambiente etc (Di Palma, 2014)

Marsiglia

A causa della sua valenza economica ed altamente simbolica, il porto antico è stato ed è tuttora al centro di operazioni di rigenerazioni urbana, dove la valorizzazione della cultura locale svolge un ruolo fondamentale. Bisogna infatti ripartire dalle origini per innescare processi di rinnovamento della città, dove tutto deve avvenire in un'ottica di continuità che usa strutture vecchie (gru, capannoni) per funzioni nuove (musei, spazi espositivi e ricreativi) (Buslacchi, 2013). La posizione geografica della città di Marsiglia le consente di occupare un ruolo fondamentale nei traffici commerciali e nei flussi marittimi, in quanto risulta un buon collegamento tra il bacino del Mediterraneo e l'Europa (fig. 4). Marsiglia è una città che dal mare non si è mai completamente separata: ha piuttosto inglobato il porto rendendolo quasi irriconoscibile dalla terra nell'insenatura del *vieux port*. Quest'area, quasi chiusa rispetto al mare aperto è divenuta nei secoli sempre più indistinguibile dalla città, in un progressivo processo di integrazione dell'area urbana. Partendo dal riconoscimento della sua collocazione strategica, sono stati innescati processi di rigenerazione e riqualificazione al fine di rafforzare questa centralità nei nuovi assetti geopolitici. Fino all'inizio del 2013 il perimetro del *vieux port* era segnato da una palizzata al cui interno risiedevano i pescatori: abitanti dei quartieri circostanti, aree non ricche, che nel passato erano meta dell'immigrazione proveniente dai paesi del Mediterraneo. Oggi tale area è caratterizzata da un'operazione di rigenerazione urbana e gentrification: molti abitanti

delle zone a ridosso del porto sono stati costretti a spostarsi e rifugiarsi in comunità, tendenzialmente chiuse, che condividono la povertà e soprattutto il senso di estraneità (Zimmerfrei, 2014).

Fig. 4_Porto di Marsiglia, FR



Fonte: www.fanpage.it, consultato il 2/3/ 201

In un primo momento esisteva una strada che collegava da nord a sud le due grandi parti in cui la città era divisa e garantiva uno scambio continuo tra le due rive e le aree residenziali retrostanti. Nella memoria collettiva un grande spazio veniva riservato alla condivisione dei luoghi da parte degli abitanti dell'area portuale, i pescatori infatti erano perlopiù residenti. Nel 2013, anno in cui Marsiglia è stata scelta come capitale europea della cultura si è deciso di far riemergere il legame tra città e mare e quindi buona parte degli interventi si sono incentrati sul *vieux port*. L'imponente opera di rigenerazione del porto e del waterfront si è realizzata però più a partire da modelli elaborati altrove piuttosto che sulla specificità del contesto locale. Uno degli interventi del progetto di rigenerazione è stato la pedonalizzazione, che ha comportato la riduzione delle corsie di traffico regolare e l'abbattimento delle palizzate, che definivano le aree in concessione ai pescatori, allontanandoli quindi dai luoghi dove da

sempre hanno vissuto, confinandoli all'estremità esterna della riva settentrionale. Tale operazione ha concorso a liberare la strada dal transito pedonale, privando gli abitanti dei paesi circostanti dell'accesso privilegiato al litorale di cui godevano da decenni. Le aree che per anni sono state tradizionalmente utilizzate in forma mista pubblica-privata hanno perso la loro funzione di gestione, mediazione del transito tra il mare e la città e viceversa. Tali interventi non hanno preso in considerazione la specificità del contesto locale ed hanno fatto sì che le aree liberate dalla loro destinazione di uso siano ancora prive di una nuova attribuzione di significato (Buslacchi, 2013). A rompere il rapporto tra la città e il mare concorre anche la tettoia, che avendo una superficie riflettente, fa concentrare tutta l'attenzione sull'area ribaltata non favorendo il dialogo con il mare, focalizzando piuttosto la visuale esclusivamente sulla banchina. Esistono altri interventi di carattere immobiliare che dimostrano come la rigenerazione del *vieux port* non abbia preso in considerazione le dimensioni determinanti dello sviluppo sostenibile (ecologico, sociale e culturale) come manifestato anche dall'esiguo spazio dedicato al verde pubblico e le poche sedute previste. La mancanza di posti a sedere, fa sì che il *vieux port* non abbia acquisito una funzione aggregativa forte. La comunità locale, i pescatori, i residenti e i turisti non vivono più quel luogo come punto ma unicamente vi transitano. La mancanza di verde pubblico rimanda alla visione di uno spazio collettivo che non ricollega la città al mare, ma anzi la chiude strutturando un corridoio di transito che costituisce perlopiù un muro invisibile, caratterizzato da varchi severamente controllati e non forme d'ingresso dalla banchina al mare. La *mission* del progetto di rigenerazione del waterfront di Marsiglia si è quindi convertita nel creare un sistema dedito ad attirare un pubblico sempre più internazionale, con il rischio di determinare paesaggi urbani che rispecchiano esigenze e preferenze tendenzialmente globalizzate. Una *mission* quindi ben lontana dal creare un luogo che favorisca una condivisione e aggregazione spontanea, contrassegnata dal carattere della frequentazione nella ordinarietà della vita quotidiana. L'aspetto identitario della trasformazione è stato trascurato: il processo di rigenerazione non ha preso in considerazione la memoria del luogo conservata negli abitanti e nelle persone che

quegli spazi li vivono (lavorano, trascorrono il tempo libero, etc). Anche gli interventi di carattere immobiliare sono stati attuati considerando prevalentemente le soluzioni a servizio delle logiche di profitto, trascurando pertanto gli aspetti multidimensionali dello sviluppo sostenibile.

Valencia

L'area portuale Valenciana è una tra le 10 più grandi d'Europa con un traffico merci che supera i 50 milioni di tonnellate e che ha toccato solo nel 2010 punte di 4,211 milioni di teu (European Commission, 2012). Da sempre, grazie alla sua posizione strategica sul Mediterraneo, le strutture ed infrastrutture realizzate ne hanno valorizzato e potenziato lo sviluppo (fig. 5). Ho selezionato questo caso, tra la rosa di esperienze di rigenerazione, in quanto anche Valencia ha tratto grandi vantaggi dalla promozione di eventi internazionali, concepiti come dei veri e propri starter culturali al fine di promuovere non solo la sua immagine, ma anche dare spazio ai processi di rigenerazione urbana volti a recuperare la relazione tra il porto e il centro urbano. In particolare, gli eventi sportivi internazionali hanno costituito un importante volano per lo sviluppo del settore turistico ed hanno offerto grandi opportunità per lo sviluppo economico locale e la riqualificazione urbana di grandi aree è avvenuta attraverso investimenti infrastrutturali che hanno favorito la crescita dell'occupazione. Come esempio si può considerare l'evento sportivo dell' *American's Cup* che simboleggia il percorso di rigenerazione urbana e posiziona la città tra le grandi attrazioni turistiche sulla sfera internazionale. Le azioni progettuali messe in campo hanno determinato delle valide occasioni di trasformazione dell'intera area urbana, pertanto non sono state circoscritte alla sola area portuale. Il programma di rigenerazione, infatti, è partito con il recupero di edifici storici e poi si è concentrato sulla riqualificazione della darsena come spazio restituito alla città (Clemente et al., 2012). Il miglioramento della darsena interna del porto ha consentito, infatti, di potenziare il sistema di ospitalità per le basi dei team dei partecipanti alla competizione velistica internazionale e per i visitatori in genere. La città di Valencia si è, quindi, dotata di piani e progetti fondati

sulla valorizzazione e potenziamento del rapporto tra fronte a mare e centro urbano. Inoltre, lo sviluppo dei trasporti e delle telecomunicazioni ha dato un forte impulso alla crescita economica degli ultimi decenni, in gran parte basata sul turismo e sull'industria edilizia. Il processo di rigenerazione urbana di Valencia ha reso necessario l'istituzione del *Consorzio Valencia 2007* che prevede un accordo di cooperazione reciproca tra i diversi livelli di governo: stato generale, governo regionale valenciano e consiglio della città di Valencia (Clemente et al., 2012). Per contribuire a rafforzare la *governance* dei processi di rigenerazione urbana si è infine ceduta la gestione della darsena alla municipalità.

Fig. 5_Porto di Valencia, ES



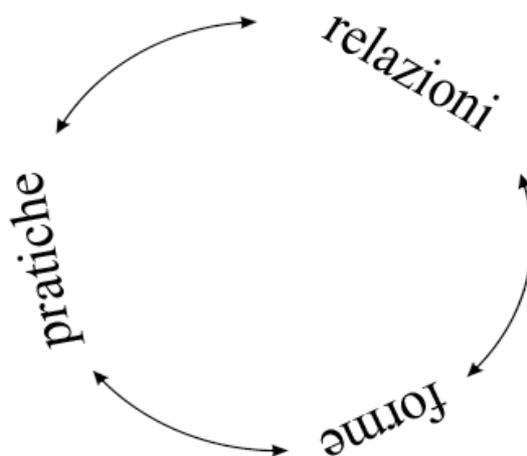
Fonte: www.itlvalencia.com, consultato il 10/3/2014

Oltre ai numerosi eventi sportivi, Valencia è divenuta la sede di dibattiti internazionali a cui hanno preso parte stakeholders e policy makers intenzionati ad approfondire strategie da adottare in occasione di tali manifestazioni al fine di massimizzare il profitto e la ricaduta in termini di sviluppo economico e promozione turistica. Attualmente però, si percepiscono delle perplessità rispetto all'efficacia della politica

dei grandi eventi come starter di processi di rigenerazione poiché, per quanto siano stati in grado di determinare, solo nella città di Valencia, 271 mila posti di lavoro e di attivare 69 milioni di visitatori, rappresentano anche il 13% del debito attuale della regione (Di Palma, 2014). Valencia che è stata per anni sede di grandi eventi ha realizzato imponenti infrastrutture legate al mare, allo sport ed alla cultura, che poco si conciliano con la gestione ordinaria da parte della comunità locale ivi presente. Tali scelte di rigenerazione urbana appaiono oggi poco inclini ad una visione di sviluppo sostenibile e la sfida che si prospetta è proprio quella di gestire le opere realizzate e attribuire ad esse una nuova funzione d'uso per la comunità locale. Molte sono le critiche che prendono spunto da questo aspetto, esse riguardano, principalmente, la mancata partecipazione del *local urban-based movement* al processo decisionale sulla gestionale dell'evento. La rigenerazione dell'area urbana e portuale avvenuta in concomitanza di tali eventi ha, inoltre, innescato un processo di gentrification realizzatosi a seguito dell'aumento dei valori immobiliari e alla demolizione dei sobborghi sostituiti con attrezzature e soluzioni di lusso. Tale megaevento, non è riuscito ad inserirsi in strategie di lungo e ampio respiro in quanto coinvolgendo solo stakeholders, policy makers e non la comunità locale non è stato in grado d'interpretare l'identità culturale della città e dei suoi abitanti, e soprattutto di prevedere gli impatti che tali trasformazioni urbane potessero determinare. Inoltre, lo sviluppo dei trasporti e delle telecomunicazioni ha dato un forte impulso alla crescita economica degli ultimi decenni, in gran parte basata sul turismo e sull'industria edilizia. Attualmente però, si percepiscono delle perplessità rispetto all'efficacia della politica dei grandi eventi come starter di processi di rigenerazione poiché, per quanto siano stati in grado di determinare, solo nella città di Valencia, 271 mila posti di lavoro e di attivare 69 milioni di visitatori, rappresentano anche il 13% del debito attuale della regione (Di Palma, 2014). Va sempre più sottolineato che i processi di riqualificazione nelle città portuali, soprattutto del Mediterraneo, devono misurarsi con una grandissima densità di valori tangibili ed intangibili di cui esse sono intrise. Tra l'altro, la qualità di un paesaggio è il frutto dell'interazione tra l'ambiente e l'intervento

antropico, pertanto deve dipendere sempre più dai caratteri oggettivi del territorio e dalle percezioni e aspirazioni della popolazione che viene a contatto con esso (fig. 6). Sono infatti le interazioni dinamiche nel paesaggio a generare valori culturali che a loro volta favoriscono la creazione di paesaggi dinamici.

Fig. 6_Dinamismo creativo tra forme, relazioni e pratiche



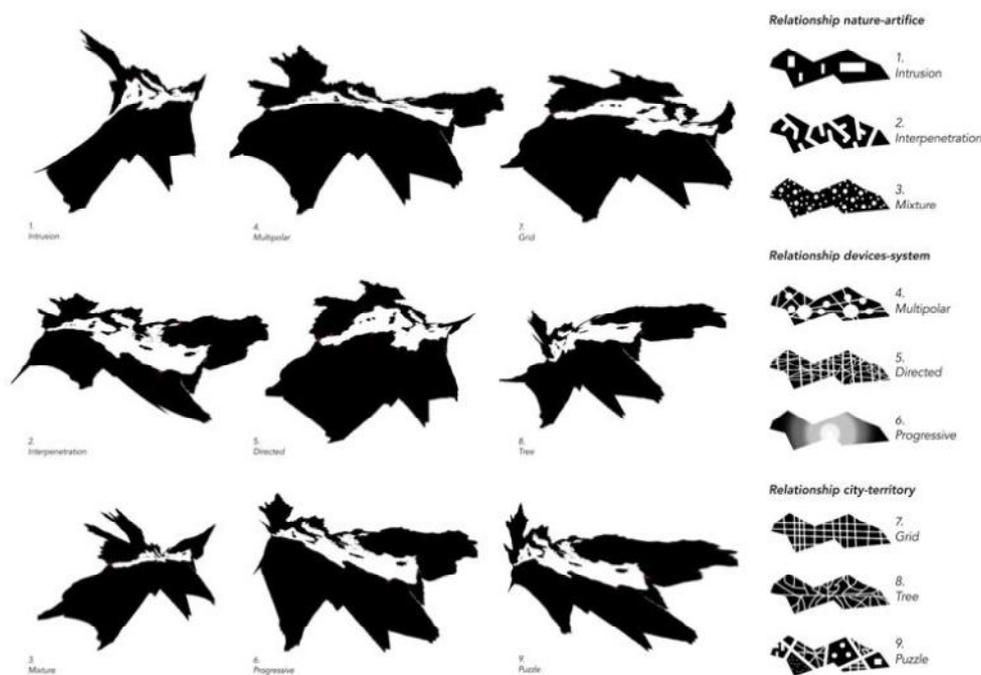
Fonte: elaborazione Carone, 2014

Le città in generale e quelle portuali in particolare, hanno bisogno di un tipo di organizzazione che sia in grado di imitare quanto più è possibile i processi eco-sistemici naturali. L'obiettivo è quello di favorire processi di circolarizzazione di tipo sinergico, in grado di promuovere la resilienza, la creatività e la sostenibilità. Tali processi devono essere trasferiti da un approccio settoriale all'intera organizzazione urbana ed economica della città, così da migliorarne il sistema sociale, la *governance* e la produttività. «*The circularization process should be transferred from industrial field to organization of the city itself, its economy, its social system, its governance*» (Fusco Girard, 2013a, 2014, p. 8) La coesione sociale ha il potere di stimolare sinergie virtuose tra le persone e le istituzioni, favorendo nuovi investimenti e nuove forme di occupazione. Pertanto un approccio economico di tipo circolare, che racchiuda una quantità di aspetti multidimensionali, può essere in grado di sostenere e rigenerare in maniera vincente l'economia di una città. (Fusco Girard, 2014).

1.1.1. Il Mediterraneo nodo strategico d'incontri e scambi

Il Mediterraneo, *mare nostrum*, oggi viene definito una specie di "via della seta liquida". (Lemmi e Chieffallo, 2012, p. 21) proprio per il ruolo significativo e determinante nei flussi mondiali, in quanto nuovo corridoio tra la Cina, l'India, il Sud-Est asiatico e l'Europa. Il Mediterraneo può essere definito un *luogo* privilegiato per le ricerche sui processi sinergici rigenerativi delle città portuali, in quanto le caratteristiche fisico-geografiche di questo bacino hanno consentito alle coste di occupare un ruolo esclusivo nei processi evolutivi delle civiltà favorendo la costruzione di sistemi urbani eccezionali, ricchi, complessi e stratificati.

Fig. 7 _ Sequenza delle deformazioni territoriali del Mediterraneo



Fonte: TRIA 11/2, 2013

Le città portuali del Mediterraneo non sono solo il frutto dell'interazione tra la morfologia del territorio e l'evoluzione di una singola civiltà o di molteplici dominazioni, ma la singolarità risiede nell' effetto di *contaminazioni* (Nan, 2013)

spontanee e pacifiche, grazie agli scambi continui tra le differenti popolazioni e culture del bacino. «A ragione di questi processi temporali e relazionali ogni città-porto mediterranea ha elaborato la propria individualità, in identità, al contempo, ciascuna assolutamente distinguibile da tutte le altre ed altresì indiscutibilmente e innegabilmente, alle stesse, legata, connessa, come inscindibile parte di un unico sistema» (Nan, 2013 p.135). Le città porto del Mediterraneo risultano, pertanto, il prodotto di processi che mettono a sistema i retaggi passati con le spinte propulsive di un presente ed un futuro sempre più imminente. Risultano pertanto realtà in continua trasformazione (fig. 7) e fortemente produttive non solo delle componenti materiali ma soprattutto dell'immateriale. La natura di questi insediamenti favorisce input per la costruzione di scenari nuovi ed in continuo divenire definiti come «una matrice complessa di 'punti' e 'contrappunti' – di dita che s'intrecciano – riferiti a norme basiche, flessibili ed intermittenti, sempre aperte a possibili evoluzioni» (Gausa, 2009)

Fig. 8 _ Il Bacino del Mediterraneo, *mare nostrum*



Fonte: www.wikipedia.org, consultato il 10/05/2014

Benché venga riconosciuta sicuramente una grande valenza strategica relativamente ai traffici commerciali a livello internazionale, il Mediterraneo oggi è ancora percepito come un limite da controllare, una linea di confine invalicabile atta ad inibire ed

ostacolare il flusso di migranti clandestini, mentre forse proprio per la sua natura geomorfologica potrebbe essere interessante riproporlo come un'area strategica di collaborazione privilegiata (fig. 8). « *Il Mediterraneo è uno e multiplo, unito nella sua dimensione musulmana arabo, berbera, africana e mediterranea, frammentato per il ventaglio di regimi sociopolitici, la varietà delle strategie di sviluppo e le scelte economiche.*» (Khader, 1996 p.37). Per il continente Europeo e soprattutto per quei paesi che si affacciano su di esso il Mediterraneo ha rappresentato e sempre rappresenterà un alleato irrinunciabile per la tutela degli interessi economici. L'Unione Europea ha creato il partenariato Euro-Mediterraneo finalizzato proprio a rafforzare tali obiettivi e a creare logiche in grado di agevolare il dialogo con i paesi della sponda sud. Provando a ripercorrere una serie di step normativi strumentali a comprendere il tentativo di regolamentazione dei partenariati tra i paesi che si affacciano sul Mediterraneo, va sicuramente ricordata (tra i provvedimenti più recenti) la dichiarazione di Barcellona (27/ 28 novembre 1995), che per ampiezza e densità si presenta particolarmente ambiziosa e segna un punto importante nelle riflessioni geopolitiche in merito. Esaminando, inoltre, il quadro politico dell'intera area va sottolineato che esso si presentava disomogeneo e con livelli di democrazia e trasparenza fortemente differenti (Fichera, 2011). Anche in termini di diritti umani si percepivano forti disuguaglianze tra i paesi nord e sud del Mediterraneo. Confrontando il livello di benessere fra le due sponde, nel 1995 emergeva una netta differenza: «*il PIL pro-capite dei paesi della sponda sud era pari mediamente al 23% di quello prevalente nell'Unione Europea e circa il 22% della popolazione viveva al di sotto della linea internazionale di povertà fissata su 2 dollari al giorno*» (Carli, Ferragina, 2005, pp. 171-202). L'indice di povertà umana (HPI) restituiva un quadro ancora più drammatico, caratterizzato da aspettative di vita, livello di istruzione e standard di vita molto bassi soprattutto per i paesi Africani e del Medio Oriente. La conferenza di Barcellona aveva pertanto l'obiettivo d'istaurare un mercato di libero scambio tra i paesi aderenti al partenariato Euro-Mediterraneo, auspicando un percorso verso una cooperazione economica e culturale tra le sue due sponde, attraverso il

coinvolgimento dei paesi dell'Unione Europea e dei dodici Paesi del Sud del Mediterraneo. In tal modo sarebbe stato possibile favorire una centralità strategica rispetto alle vecchie logiche geopolitiche, sebbene l'intera regione si presentava (e si presenta tuttora) come un *luogo* molto complesso e variegato. Nello specifico, la conferenza proponeva ai paesi aderenti un partenariato di carattere:

1. politico e di sicurezza;
2. economico e finanziario;
3. sociale, culturale e umano.

In seguito alla conferenza di Barcellona del 1995 si sono verificati altri accordi di carattere bilaterale come il Vertice Euro – Mediterraneo di Barcellona 2005 (UdM), che aggiunge poi il quarto capitolo relativo alla cooperazione in materia di scambi umani, *le migrazioni*. Altre iniziative si sono verificate nel tempo come *Horizon 2020*, lanciata dagli stessi ministri nel 2006. Il 3 marzo del 2008 durante il summit di Hannover si determina un piccolo, ma estremamente importante, cambiamento e non solo in termini di denominazione: dall'Unione **del** Mediterraneo (UdM) si passa all'Unione **per** il Mediterraneo (UpM). L'Unione per il Mediterraneo (UpM) si proponeva di sviluppare e gestire tre tematiche principali: sostegno all'iniziativa *Horizon 2020*; aiuto agli investimenti, finalizzati alla riduzione dell'inquinamento nelle aree portuali; strutturazione di una modalità di scambio delle informazioni sul Mediterraneo. (CNEL, 2008).

Attualmente il divario tra i paesi che si affacciano sul Mediterraneo è ancora molto forte e l'Europa viene percepita come una potenza ostile e non come partner privilegiato ed anche la politica di immigrazione si è tradotta in un irrigidimento delle condizioni di entrata dei cittadini sul territorio europeo (Fichera, 2011). Un paese della sponda Sud del Mediterraneo che da anni sta lavorando sul dialogo e l'apertura con l'Europa è sicuramente il Marocco.

1.1.2. Accordi di partenariato tra UE e Marocco: "Projet de plan d'action Maroc pour la mise en oeuvre du statut avance" (2013/2017)"

Il Marocco risulta il primo paese della sponda meridionale del Mediterraneo con il quale l'Europa ha intrapreso accordi di libero scambio, risultando essa stessa il più importante partner commerciale ed il primo investitore estero dello stato maghrebino. Le relazioni commerciali tra i due partner sono cresciute progressivamente, tanto d'avvalorare la necessità di costruire una serie di altre norme e statuti atti a regolamentare il partenariato suddetto (Conseil de l'Union Européenne, 2013).

La Politica Europea di Vicinato (PEV) fissa infatti obiettivi ambiziosi, sulla base di concetti che si soffermano: sulla responsabilità statale; sull'impegno per i valori comuni; sulla valorizzazione della democrazia; sullo Stato di diritto; sul buon governo ed il rispetto dei diritti umani. La PEV pone l'accento anche sui principi dell'economia di mercato, del libero scambio, dello sviluppo sostenibile e della riduzione della povertà al fine di attuare politiche, economiche, sociali ed istituzionali condivise (Conseil de l'Union Européenne, 2013). La creazione di uno spazio di pace e stabilità risulta una parte determinante della Politica Europea di Vicinato, al fine di ridurre e prevenire i conflitti nell'area in questione.

Il Marocco ha condiviso e condivide tuttora i valori ed principi suddetti che hanno, infatti, guidato l'elaborazione di politiche e procedimenti interdisciplinari e a varia scala sia nazionale che internazionale. Il partenariato UE/Marocco, avviato con l'Accordo commerciale del 1969, ha determinato un interessante punto di svolta con il patto firmato nel 1996 e con le iniziative legate alla Politica Europea di Vicinato (PEV). Questi provvedimenti hanno sicuramente consentito di rafforzare lo sviluppo economico e commerciale nell'area del Mediterraneo e di agevolare una politica di scambi culturali e umani. Le relazioni tra il Marocco e l'Unione Europea hanno favorito gradualmente un autentico partenariato UE-Marocco, rendendo il Marocco un interlocutore privilegiato. L'adozione nel 2008 del documento congiunto sul rafforzamento delle relazioni bilaterali ha segnato l'inizio di una nuova fase nelle

relazioni. Questo documento sottolinea nuovi obiettivi principalmente legati alla politica, all'economia ed all'aspetto umano (le migrazioni). Il vertice UE-Maroc tenutosi a Granada nel marzo 2010 ha confermato queste ambiziose prospettive sottolineando il carattere specifico e privilegiato della relazione UE-Marocco (Conseil de l'Union Européenne, 2013). Oggi, sulla base di un livello piuttosto consolidato dei rapporti, entrambe le parti stanno lavorando per rafforzare ulteriormente questa relazione con reciprocità, al fine di strutturare politiche sempre più volte alla solidarietà ed alle sfide comuni di carattere economico e sociale. L'UE riconosce che per il Marocco la relazione bilaterale è una scelta fondamentale, al fine di rafforzare e sostenere: le dinamiche di modernizzazione politica; l'apertura economica e la coesione sociale. Il *"Plan d'Action Maroc pour la Mise e oeuvre du statut"* viene firmato nel dicembre del 2013 e segna un altro passo importante del continuo processo di rafforzamento delle relazioni tra il Marocco e l'UE. Il Piano d'Azione UE-Marocco nel quadro della PEV ha consentito un uso più mirato dei tools ed ha sostenuto una maggiore integrazione delle strutture economiche e sociali marocchine con quelle dell'Unione Europea. Questo nuovo strumento dovrebbe facilitare la progettazione e l'attuazione di politiche e misure atte alla promozione del consolidamento dello stato di diritto, dei processi democratici, della valorizzazione dei diritti umani, della crescita economica e dell'occupazione; della coesione sociale, della riduzione della povertà, il tutto finalizzato al raggiungimento di obiettivi a lungo termine per lo sviluppo sostenibile. La scommessa nell'adozione di questo nuovo strumento sarà prevedere un necessario equilibrio tra l'accelerazione nella modernizzazione economica marocchina e lo sviluppo socio-economico. Il *"Plan d'action Maroc pour la mise en oeuvre du statut"* comprende le riforme e presenta un carattere fortemente operativo. Pertanto, il nuovo documento implica l'adozione di strategie di riconciliazione sulla base di una valutazione del divario tra le parti. Le strategie sono finalizzate a definire le priorità ed un calendario di attuazione. Queste azioni saranno sostenute da programmi a sostegno dell'UE e lo strumento fornisce, tra l'altro, una definizione normativa graduale al fine d'integrare l'economia marocchina nel mercato dell'Unione Europea e promuovere la crescita del commercio e degli

investimenti. Una varietà di strumenti viene proposta per implementare il supporto dell'UE al Marocco. Si parla ad esempio di forme di consulenza per gli scambi, per la competenza tecnica, per lo sviluppo delle capacità a sostegno del rafforzamento istituzionale, per il sostegno a riforme del settore, per la promozione dell'integrazione e la coesione sociale. Il Fondo d'investimenti (FEMIP), finanziato dall'UE, potrebbe essere una leva importante per l'attuazione di prestiti e per la realizzazione d'infrastrutture, nonché per lo sviluppo e la collaborazione con il settore privato, individuando nella società civile un elemento importante che dovrebbe contribuire attivamente al controllo e alla gestione. Il "*Plan d'action Maroc pour la mise en oeuvre du statut*", segna, pertanto, uno step importante per lo sviluppo delle relazioni tra le due parti e prevede la costruzione di valori condivisi. Lo si può analizzare in 8 macrotemi d'interesse ulteriormente declinati in altri specifici concetti, chiaramente proposti nella tabella seguente.

Tab. 1_ Ambiti di azione del *Plan d'action Maroc pour la mise en oeuvre du statut*

1) DIALOGO POLITICO E STRATEGICO
<i>"Renforcer le dialogue et la coopération en matière de politique étrangère et de sécurité en vue d'assurer une concertation régulière sur les questions internationales, la prise en considération des intérêts de chacune des parties et le renforcement de la sécurité et la stabilité en particulier au Maghreb"</i>
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Sviluppare il dialogo politico bilaterale (UE-Marocco)</i> • <i>Maggiore cooperazione a livello internazionale</i> • <i>Cooperazione nell'ambito della protezione civile</i> • <i>Cooperazione regionale</i>
2) DEMOCRAZIA, STATO DI DIRITTO E GOVERNANCE
<i>"le respect des principes démocratiques et des droits de l'homme ainsi que la gouvernance et ceci notamment dans le cadre de la mise en oeuvre de la Constitution du Maroc adoptée le 1er juillet 2011."</i>
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Democrazia, stato di diritto e governance</i> • <i>Devolution, decentramento e regionalizzazione</i> • <i>Riforme della giustizia</i> • <i>Protezione e promozione dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali</i> • <i>La libertà di espressione, anche in materia di materiale audio visuale e libertà di associazione e di riunione</i> • <i>Promozione dei diritti delle donne</i> • <i>Promozione dei diritti dei bambini e delle persone vulnerabili soprattutto quelle in situazioni di</i>

<ul style="list-style-type: none"> handicap • Cooperazione tra il Marocco l'Ue ed il consiglio d'Europa • Lotta alla corruzione
3) COOPERAZIONE IN MATERIA DI GIUSTIZIA E SICUREZZA
<i>"Adoption de la législation pour la coopération juridique entre Etats"</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Cooperazione giudiziaria in materia civile e penale • Cooperazione tra la polizia Marocchina e quella degli stati membri • Cooperazione in materia di lotta al terrorismo • Cooperazione in materia di lotta contro la criminalità organizzata • Lotta e prevenzione alle droghe, compreso il traffico di stupefacenti • Riciclaggio di capitali economici e finanziari • Gestione delle frontiere, mobilità delle persone e politica migratoria, protezione internazionale e asilo • Protezione dei dati personali
4) RICONCILIAZIONE TRA I POPOLI
<i>"Renforcer les liens et promouvoir une coopération structurée entre le Conseil économique et social du Maroc et le Comité économique et social européen"</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Cooperazione parlamentare • Promozione di reti di scambio e di concertazione tra gli attori la società civile e il coinvolgimento di nuovi attori • Strutturazione delle relazioni tra le entità territoriali del Marocco e dell'Unione Europea • Cooperazione tra il consiglio economico e sociale del Marocco ed il comitato economico e sociale europeo • Cooperazione tra il difensore civico ed il mediatore Europeo • Cooperazione culturale
5) RIFORME ECONOMICHE E SOCIALI
<i>"Consolider les progrès effectués dans le but d'améliorer la performance macroéconomique et de promouvoir la croissance, l'emploi et le développement"</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Riforme sul quadro macroeconomico • Fiscalità • Gestione e controllo delle finanze pubbliche • Riforme strutturali orientate alla competitività dell'economia marocchina • Lavoro e politica sociale • Sviluppo regionale e locale • Sviluppo sociale e umano

<ul style="list-style-type: none"> • Sviluppo sostenibile
<p>6) COMMERCIO, MERCATO E RIFORME DEI REGOLAMENTI</p>
<p><i>“Contribuer à assurer la réalisation de la zone de libre échange euro- méditerranéenne”</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> • Accordo del quadro legislativo marocchino con quello europeo in merito ai suddetti settori • Relazioni commerciali compresa la conclusione dell'accordo di libero scambio completo ed approfondito (ALECA) • Facilitazione dell'accesso al mercato per i prodotti industriali • Eliminare le restrizioni al fine di favorire la circolazione delle merci e migliorare la cooperazione amministrativa • Questioni sanitarie e fitosanitarie • Agricoltura e pesca • Libertà di stabilimento, diritto societario, miglioramento dei processi di revisione contabile • Servizi finanziari e postali • Circolarizzazione dei capitali • Mercati • Politica della concorrenza • Aiuti di stato • Proprietà intellettuale e industriale • Dogane • Politiche per le imprese • Cooperazione industriale • Protezione dei consumatori • Lavoratori e coordinamento per la sicurezza sociale • Statistiche
<p>7) TRASPORTO, ENERGIA, AMBIENTE, INFORMAZIONE, RICERCA E SVILUPPO</p>
<p><i>“Mettre en oeuvre la politique nationale de transport et d'infrastructure à travers la mise en place d'un système de transport de qualité, performant, compétitif et durable en se basant sur les axes suivants”</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> • Sviluppo delle reti infrastrutturali (porti, aeroporti, strade, autostrade, collegamenti con le reti di collegamento trans europee) • Trasporti su strade e sicurezza • Trasporti ferroviari • Trasporti aerei • Trasporti marittimi • Catene logistiche • Professione del trasporto • Energia • Miniere • Ambiente ed acqua • Società d'informazione • Scienza e tecnologia, ricerca ed innovazione • Settore audiovisivo

<ul style="list-style-type: none"> • Politica marittima integrata • Turismo
<p>8) ISTRUZIONE, FORMAZIONE E SALUTE</p>
<p><i>“Mettre en oeuvre la politique nationale de transport et d’infrastructure à travers la mise en place d’un système de transport de qualité, performant, compétitif et durable en se basant sur les axes suivants”</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> • Istruzione • Formazione professionale • Insegnamento superiore • Appoggio alla formazione in materia di politiche comunitarie • Salute • Giovani e sport

Fonte: www.eeas.europa.eu, consultato il 10/10/2014

Altre forme di collaborazione tra il Marocco e l’Unione Europea si manifestano anche con l’attiva partecipazione del primo ai seguenti programmi dell’agenzia UE (Dossier interinstitutionnel, 2013):

- 1) L’Agence Européenne de Sécurité des Aliments, (EFSA);
- 2) la Fondation Européenne pour la Formation (ETF);
- 3) l’Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (EASA);
- 4) l’Observatoire Européen des Drogues et des Toxicomanies (EMCDDA);
- 5) Agence Europeen our la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures (FRONTEX);
- 6) EUROPOL, EUROJUST, l’Agence Européenne pour l’Environnement (EEA) et l’Agence Européenne pour la Sécurité Maritime (EMSA);
- 7) Programme Compétitivité et Innovation (CIP);
- 8) Douane 2013 (2008-2013);
- 9) Programme SESAR;
- 10) Programme Marco Polo;
- 11) Enterprise Europe Network.

1.1.3. Marocco cerniera tra due mari e due continenti

Il Marocco si presenta estremamente interessante sia per la sua posizione geografica, prospiciente al Mediterraneo, sia per le scelte di carattere politico ed economico che ultimamente l'hanno caratterizzata, in un'epoca di grandi disordini e disequilibri nelle aree del Maghreb e del Medio Oriente.

Il **Marocco** (*Mamlaka al-Maghribiyya*, ovvero "Regno occidentale") è uno Stato dell'Africa settentrionale, sito all'estremità più occidentale della regione del *Maghreb*, l'origine del suo nome la deve alla città di Marrakech, traslitterazione dall'arabo *Marrākuš*, derivato a sua volta dalla parola berbera *Mur-Akush* (ossia *Terra di Dio*). La nazione ha una superficie di 710850 kmq, includendo anche il Sahara Occidentale, le coste del Marocco sono bagnate: dal Mar Mediterraneo e dallo Stretto di Gibilterra nella parte settentrionale; dall'Oceano Atlantico in tutto il fronte Occidentale. Confina con l'Algeria a est e sud-est, con il Sahara Occidentale e a sud con la Mauritania. Due sono le principali catene montuose che caratterizzano il territorio del Marocco: la catena Rif, a ridosso della costa mediterranea, e quella dell'Atlante che attraversa tutto il Paese da Sud-Ovest a Nord-Est. Nella parte meridionale della nazione si riscontra il deserto del Sahara dove gli insediamenti urbani ed umani in genere risultano sempre più rarefatti.

Politicamente il Marocco è caratterizzato da una monarchia costituzionale, la capitale è Rabat nella regione di Rabat-Salé-Zemmour-Zaer e le lingue parlate risultano l'arabo, l'amazigh ed il francese. Originariamente la popolazione marocchina proveniva da due distinti gruppi etnici: i berberi, che sono il 60%, e gli arabi, circa il 40%; più una consistente minoranza ebraica, in assoluto la più folta del mondo arabo. Attualmente per ciò che concerne l'aspetto amministrativo il territorio marocchino è diviso in 16 regioni, costituite nel 1997 in seguito al decentramento amministrativo del paese e la tabella 2 le propone in relazione alle capitali.

Tab. 2 _ Regioni e relative Capitali marocchine

Regioni	Capitali
Chaouia-Ouardigha	Settat
Doukkala-Abda	Safi
Fes-Boulemane	Fès
Gharb-Chrarda-Béni Hssen	Kenitra
Grande Casablanca	Casablanca
Guelmim-Es Semara	Guelmim
Laâyoune-Boujdour-Sakia El Hamra	Laâyoune
Marrakech-Tensift-El Haouz	Marrakech
Meknès-Tafilalet	Meknès
Regione Orientale	Oujda
Oued Ed-Dahab-Lagouira	Dakhla
Rabat-Salé-Zemmour-Zaer	Rabat
Souss-Massa-Draâ	Agadir
Tadla-Azilal	Béni Mellal
Tangeri-Tétouan	Tangeri
Taza-Al Hoceima-Taounate	Al-Hoseyma

Fonte: www.treccani.it, consultato il 10/05/2014

Per ciò che concerne la crescita economica del Marocco nonostante le incertezze legate alla Primavera Araba, il paese ha manifestato un'ottima capacità di ripresa nel 2011 (tab. 3) (fig. 9), una tendenza che si è confermata negli anni e che perdura fino ad oggi. Per incrementare il commercio estero ed attrarre flussi d'investimenti diretti esteri il Marocco ha adottato una strategia di apertura al mercato esterno. Il paese è infatti tra i principali firmatari di accordi di libero scambio, in particolare con l'Unione Europea, gli Stati Uniti, la Turchia, i paesi arabi del Mediterraneo (attraverso l'accordo di Agadir con Tunisia, Egitto e Giordania) e gli Emirati Arabi Uniti.

Tab. 3 _ Analisi degli indicatori macroeconomici

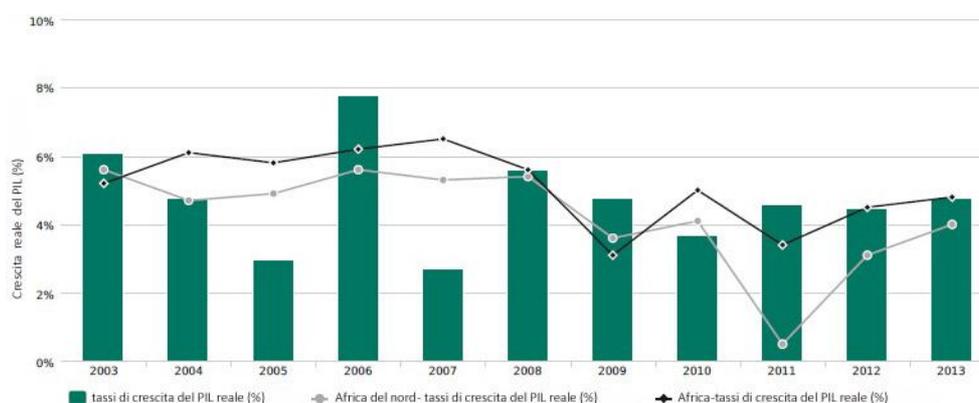
Indicatori macroeconomici				
	2010	2011	2012	2013
Tasso di crescita del PIL reale	3.7	4.6	4.5	4.8

Tasso di crescita del PIL reale per abitante	2.7	3.6	3.5	3.8
Inflazione IPC	1	0.9	1.6	1.8
Saldo di bilancio % PIL	-4.6	-6.1	-5.6	-5
Conti correnti % PIL	-4.3	-6.5	-5.3	-4.1
2010= stime dal 2011 in poi = previsioni				

Fonte: Prospectives économiques en Afrique, 2012

L'Europa resta il principale partner commerciale del Marocco, con quasi il 60% del volume del suo commercio estero. L'Asia e gli Stati Uniti sono al secondo e terzo posto, con quote rispettivamente del 20,5% e 13,7%. Le importazioni di beni hanno raggiunto i 356,4 miliardi nel 2011, con una crescita del 19,6% rispetto al 2010 ed anche le esportazioni hanno registrato interessanti aumenti (del 14,3%) sia le importazioni che le esportazioni continuano a registrare degli interessanti incrementi (Prospectives économiques en Afrique, 2012).

Fig. 9 _ Analisi dei tassi di crescita del PIL con focus sul Nord Africa



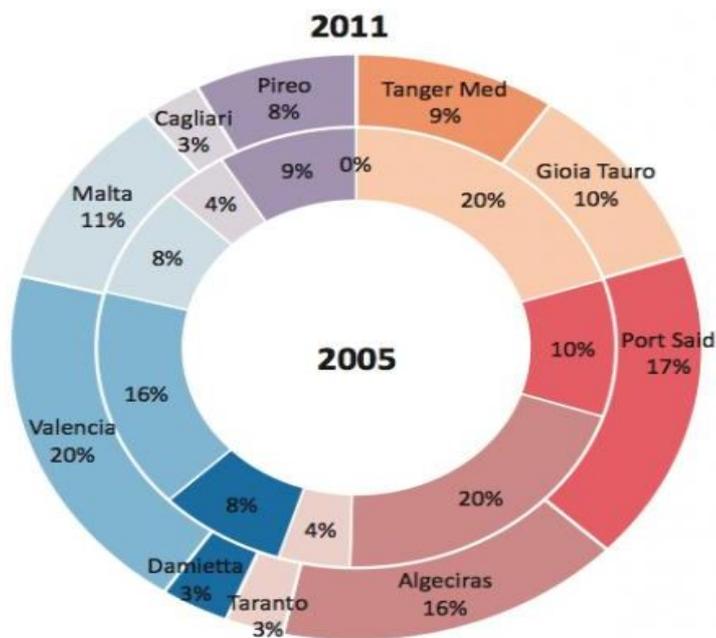
Fonte: Prospectives économiques en Afrique, 2012

La maggior parte dei prodotti importati ed esportati avviene via mare e l'analisi dell'anello di competitività (fig. 10), relativo agli indicatori di quote di mercato, consente di far emergere quanto dal 2005 al 2011 proprio la crescita del polo portuale marocchino di Tangeri Med sia stata determinante.

Dati Eurostat, Eurispes dell'Africa Infrastrutture Country Diagnostic aggiornati sottolineano quanto la suddetta Hub portuale muova una quantità di merci sempre più

elevata, il valore registrato, infatti, dall'inizio del 2015 è pari a 1.340000 teu di merci transitate.

Fig. 10 _ Anello di competitività dei porti sul Mediterraneo

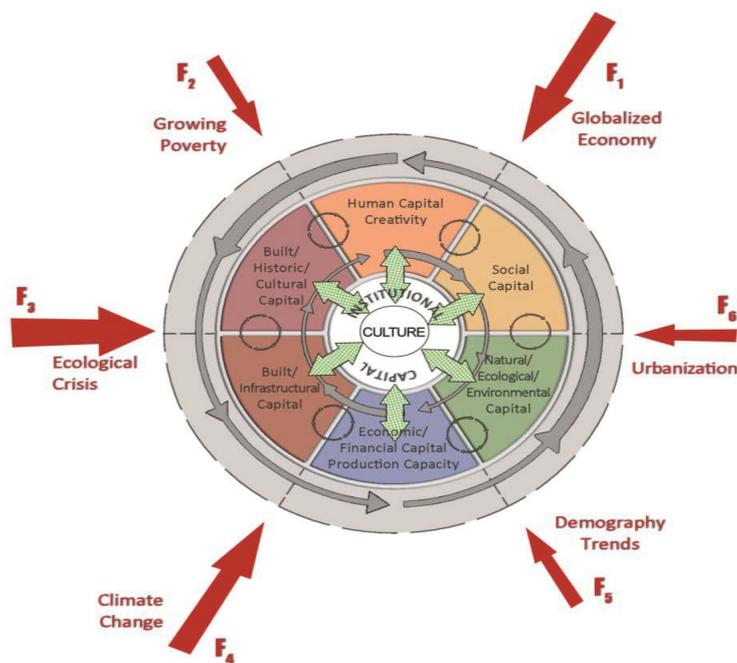


Fonte: SRM su dati Assoporti e Autorità portuali, 2012

Attualmente nella regione nord del Marocco, Tanger-Tétuan, emergono due poli portuali estremamente interessanti. Il primo, localizzato nel centro storico, è coinvolto in un processo di rigenerazione urbana che ne cambierà anche la vocazione funzionale. Il secondo a 40 km a nord dalla città di Tangeri, nei pressi della regione spagnola di Ceuta, è rappresentato dal suddetto complesso portuale produttivo di Tanger Med I e II (Oussidhoum, 2015). Vista la complessità dell'area, nonché le potenzialità della stessa, la ricerca si è orientata all'individuazione dei valori tangibili e intangibili di cui la città portuale è ricca, al fine di costruire un'immagine futura per Tangeri che, coerentemente con lo sviluppo sostenibile, sia in grado di determinare impatti positivi ed incremento della qualità paesaggistica per la città, la regione e la nazione tutta. Essenzialmente un paesaggio di qualità è definito un acceleratore ed un catalizzatore di capacità attrattive e produttività ed è il risultato di complessi processi di natura

culturale. Esso può essere visto come la combinazione mutuale di differenti forme di capitale (naturale; artificiale; culturale; sociale; umano; economico) (fig. 11), dove la creatività di quello umano dipende dalla specifica capacità d'incrementare nuove relazioni finalizzate all'aumento della produttività. Un paesaggio di qualità consente di accrescere l'attrattività di una città favorendo delle virtuose prospettive di sviluppo, l'aspetto qualitativo del paesaggio, infatti, è legato alla densità dei processi circolari e sinergici e quindi alla loro specifica capacità di generare e moltiplicare il flusso di benefici (Fusco Girard, 2013). *«The challenge is to create landscapes that are organized as living processes: landscapes of circular relationships, synergies and dynamic symbiosis that 'tell' of and in turn, promote new connections, relations of reciprocity, and interdependencies that increase the territory productivity. In this complex and multidimensional perspective, the landscape becomes not only an important tool for the reconstruction of memory, and then of collective identity and of community ties; but also the first element with which to reconstruct 'attractiveness', and thus work and development.»* (Fusco Girard, 2014 p. 18).

Fig. 11 _ Corrispondenza e relazioni circolari tra i sei tipi di capitale e gli specifici paesaggi

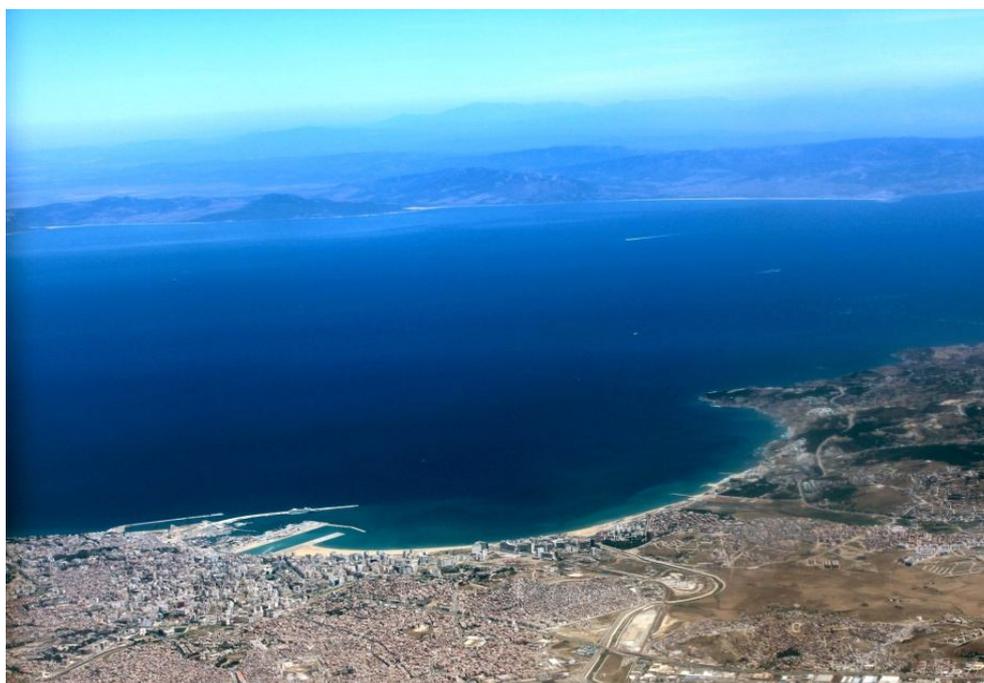


Fonte: Fusco Girard, 2014 p. 20

1.2 Tangeri città portuale interculturale

Tangeri, "*la ville du Detroit*" (la città dello stretto) è collocata nella regione di *Tangeri-Tétuan* a nord del Marocco e secondo l'ultimo censimento pervenuto dell'UN-Habitat, risalente al settembre 2004, ha un numero di abitanti pari a 2.470.372, dato che rappresenta l'8,3 % della popolazione totale di tutto il Marocco è, quindi, una delle più densamente popolate con valori pari a 213 abitanti/km², cinque volte superiore alla media nazionale (42,1 abitanti/km²). Essa infatti è la terza città marocchina per numero di abitanti (670,000), il nome probabilmente deriva dall'arabo Tanja o dal latino Tingis, con possibile correzione berbera. Tangeri è stata una città che, nel corso dei secoli, ha visto il susseguirsi di molteplici dominazioni: fenicia, cartaginese, romana, vandala, bizantina, araba, portoghese, spagnola e britannica; che ne hanno contribuito a caratterizzare la cultura in maniera estremamente interessante.

Fig. 12 _ Vista della città di Tangeri, cerniera tra Africa ed Europa



Fonte: Carone, 2014

Nel 1912, a conclusione della seconda crisi del Marocco, Tangeri fu sottoposta a regime internazionale, che le garantiva totale neutralità politica, militare e amministrativa rispetto alla nazione, ma risultava gestita da Francia, Gran Bretagna,

Spagna, Italia, Portogallo e Belgio, status che permase sino all'indipendenza del Marocco nel 1956

Per la sua posizione strategica sul Mediterraneo (fig. 12), Tangeri ha conosciuto nel tempo una crescente fortuna commerciale, grazie anche al suo essere cerniera tra il continente Africano e quello Europeo, nonché punto di riferimento per il trasporto sull'Atlantico.

Essa è stata definita la capitale culturale dagli artisti provenienti da tutto il mondo proprio nel periodo in cui era zona internazionale, i quali hanno provveduto con la loro arte a renderla ancora più affascinante ed attrattiva. Tangeri in passato aveva incantato Matisse e Delacroix proprio per il suo forte carattere di essere città di passaggio e di attese.

Paul Bowles, scrittore e compositore americano che trascorse gli ultimi cinquanta anni della sua vita a Tangeri, la definiva *the Dream City*, città del sogno. Egli scriveva negli ultimi anni del secolo scorso «*ancora oggi l'immagine di Tangeri resta quasi immutata. Le persone vi arrivano sognando d'immergersi nell'atmosfera fatta di eccessi che qui vi regnava negli anni '40: a volte pretendono persino che il sogno diventi realtà*» (Sefrioui, 2010, p. 1). Attualmente essa vive una rinascita sociale e culturale, dovuta probabilmente ai provvedimenti di carattere economico, urbanistico ed infrastrutturale, messi in atto.

La regista marocchina Farida Belyazid sostiene che «*Tangeri sta per rinascere e ciò viene fatto dolcemente. Si vedono soprattutto il cemento, le infrastrutture, ma non ancora il risultato (...) ma oggi si respira speranza mentre 10 anni fa era disperazione*» (Sefrioui, 2010, p. 3). Ed aggiunge anche che «*i nostalgici sono sempre meno. Sono gli stranieri che vengono a cercare il passato. I giovani, loro vivono il loro tempo*» (Sefrioui, 2010, p. 6). È inevitabile, quindi, asserire che il carattere vibrante della città di Tangeri è proprio l'interculturalità ancora fortemente evidente nelle architetture

che contraddistinguono principalmente la città storica, tema ampiamente tratteggiato nell'articolo "*I porti di Tangerang potenzialità per uno sviluppo sostenibile*"¹.

In essa si riscontrano infatti paesaggi urbani variegati, chiara espressione della coesistenza negli anni di comunità differenti (fig. 13): italiana; francese; spagnola; araba; berbera.

Fig. 13 _ Coesistenza nella Medina di paesaggi urbani differenti



Fonte: Carone, 2014

La città storica di Tangerang, come la gran parte delle Medine arabe, è caratterizzata da strade strette che s'intersecano e districano tra le case ed i bazar, cuore pulsante di un'economia che vive di turismo e di un'altra microeconomia, parallela, fatta di lavoro sommerso e di mestieri tradizionali.

Il tutto contraddistinto da un fragile e delicato equilibrio che oggi, a causa di spinte che tendono a creare un'immagine globalizzata ed omogeneizzante, rischia di sparire. Si riconosce inoltre che la maggior parte dei valori tangibili ed intangibili della città sono conservati nella città storica (fig. 14), perimetrata ancora da un sistema di mura e porte di accesso al nucleo urbano

¹ **ALLEGATO A:** Paola Carone, (2014) *I porti di Tangerang potenzialità per uno sviluppo sostenibile*, BDC, print ISSN 1121-2918, electronic ISSN 2284-4732

Fig.14- Planimetria della Medina di Tangeri



Fonte: Carone, 2014

Un impianto urbano singolare dove emerge una concentrazione forte di manufatti di pregio come (tab. 4):

1. **le fontane di Bad el Asa, Siaghine; Dar Dbagh, Jama Kbir**
2. **Il palazzo del Sultano, Dar Mekhzen;**
3. **la Légation Americaine;**
4. **la grande Mosquée, Jama Khir;**
5. **la Kasbah**

Tab. 4 _ Descrizione dei principali manufatti di pregio riscontrati nella Medina

	<p>Le fontane di Tangeri non servono unicamente come approvvigionamento di acqua, ma da sempre sono state dei veri e propri punti di riferimento urbani. Il loro aspetto tradizionale è caratterizzato dal rispetto delle proporzioni, dalla finezza degli ornamenti, in grado di conferire una nota estetica agli spazi esteriori della Medina spesso sobri e austeri.</p>
---	--

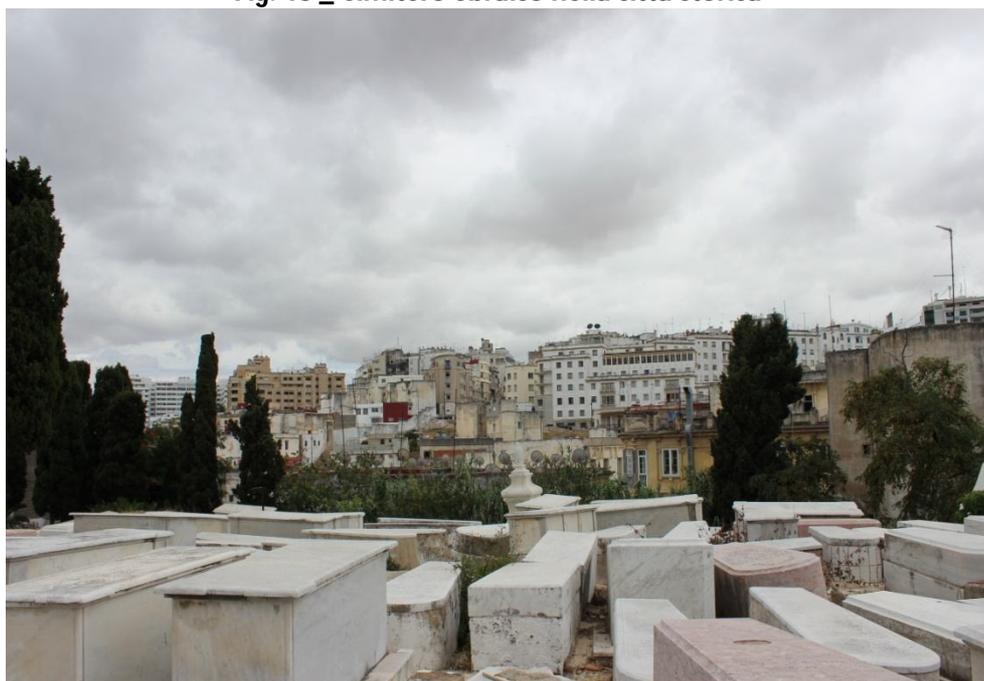
	<p>Il palazzo del Sultano (Dar Mekhezen) è l'edificio monumentale della Kasba che fu costruito nel 1740 dal pacha Ahmed Bel Ali Rif sulle rovine dell'Upper Castle. E' costituito da una corte centrale di 20mx15m delimitata da colonne di marmo bianco con capitelli compositi con al centro uno spazio ottagonale con una vasca centrale. Grandi sale si distribuiscono sulla corte suddetta.</p>
	<p>La Legazione Americana situata nell'area a sud del Quartiere Bni Idder risulta l'unico monumento degli Stati Uniti all'esterno del suolo americano. L'edificio del XVIII secolo si compone di due parti, separate dalla strada de l'Amerique, la struttura originaria è in pietra e le sale sono disposte attorno ad un patio centrale in stile ispano-moresco. Dal 1976 è un museo ed un centro di ricerca universitario gestito dalla Fondazione Tanger Medina.</p>
	<p>La Grande Moschea sorge sulle vestigia di un tempio antichissimo forse dedicato ad Ercole o al Campidoglio romano. Prima Moschea, poi cattedrale durante l'occupazione Portoghese, è stata ricostruita alla fine del XXII secolo e per la semplicità dell'impianto, la sobrietà delle decorazioni, nonché la modestia delle dimensioni essa viene iscritta nella tradizione architettonica delle moschee <i>alauite</i>.</p>
	<p>La Kasbah è situata nella parte nord-ovest della Medina ed occupa una superficie di tre ettari, il suo carattere di fortezza è chiaramente rappresentato dalle mura di cinta che la circondano. Il quartiere della Kasbah è dotato di due piazze dalla notevole densità di patrimonio storico: "place du Tabor" e "place de la Kasbah".</p>

Fonte: Tanger au Maroc, 2015

La Medina si presenta caratterizzata da una superficie di 26 ettari ed appare molto piccola rispetto alle altre Medine tradizionali marocchine come: Fez; Meknes o Marrakech. Risulta però unica nel suo genere e particolarmente interessante per le trasformazioni territoriali riscontrate durante tutta la sua storia e soprattutto nel periodo internazionale che va dal 1923 al 1956. La città moderna ha cominciato a costruirsi dentro la Medina che dalla fine del XIX secolo ha acquisito i caratteri di una città europea, una specie di Medina Occidentale, che è trasbordata fuori le mura con l'aumento vertiginoso della popolazione.

A testimoniare la forte interculturalità di Tangeri, caratteristica peculiare delle suddetta città portuale, è la conformazione morfologica dell'impianto e della sua architettura urbana.

Fig. 15 _ Cimitero ebraico nella città storica



Fonte: Carone, 2014

A Tangeri non si è mai riscontrato il *Mellah*, cioè la città nella città, riservata agli ebrei (fig. 15) e non si è mai distinto neanche un quartiere puramente europeo. Ebrei, arabi e cristiani condividevano in armonia gli stessi spazi, le stesse piazze, gli stessi quartieri

e le stesse strade. La *ville du Detroit* infatti è una città berbero -musulmana - occidentalizzata grazie anche agli ingenti flussi migratori europei: infatti i minareti sfiorano le campane e le moschee insistono nelle stesse strade in cui si trovano chiese, sinagoghe e conventi (fig. 16).

Anche l'impianto della casa è rivolto verso l'esterno e non è chiuso ed introverso in un patio centrale come nelle altre Medine marocchine, dettaglio che avvalorava sempre più l'importanza dell'apertura all'altro che la contraddistingue.

Intervenire progettualmente in un sistema così complesso implica il conoscere e riconoscere le caratteristiche morfologiche di una città multiculturale e ragionare in maniera adeguata su soluzioni strategiche che ne lascino perdurare il carattere identitario, valorizzandolo.

Fig. 16 _ Immagine dell'integrazione religiosa e culturale presente a Tangeri: Cattedrale, convento, e moschea contigue



Fonte: Carone, 2014

1.3 Caratteristiche di una città interetnica ed interculturale

Nel XXI secolo la città è strutturalmente multiculturale e quindi la gestione della diversità culturale diviene una delle più importanti e principali sfide da affrontare e un'occasione di rinnovamento della qualità della vita e di crescita socio-culturale (Signorelli, 2006). I cambiamenti derivati dal fenomeno migratorio devono essere considerati sia come forza creatrice di disequilibrio del sistema che , e soprattutto, come potenziale fonte di crescita e di sviluppo. La multietnicità costituisce, infatti, un ambito nel quale si possono estremizzare conflittualità e tensioni, ma anche creare sinergie virtuose per un reciproco arricchimento culturale. Il difetto principale del multiculturalismo è che si fonda sulla coabitazione di gruppi separati e in cui le diverse comunità sono concepite come entità stabili, invece che identità mutevoli perché continuamente contaminate da culture diverse. In questa visione, si assume come presupposto il fatto che i migranti costituiscano culture distinte, si crea quindi un frattura, con risultato che i migranti respinti nei loro gruppi culturali finiscono per riconoscersi esclusivamente in essi. In opposizione al suddetto approccio, se ne propone uno in cui l'accento è posto contemporaneamente sul problema della difesa sia delle differenze culturali sia del conseguimento dell'uguaglianza dei diritti e delle opportunità di coloro che appartengono a gruppi non maggioritari (Dal Lago, 1999). La libertà della scelta culturale diventa quindi uno dei valori fondamentali, pertanto si propone di sostituire al *multiculturalismo* il concetto di polivalenza culturale e la formula di società policulturale, o *interculturale* (Signorelli, 2006). Secondo questo approccio ha senso affermare la propria cultura solo se intesa come un diritto universale e come iscritto entro il riconoscimento dell'intero spettro dei diritti universali (Dal Lago, 2004). La società interculturale deve essere in grado di offrire a ognuno le concrete condizioni sociali per operare scelte individuali e collettive. L'interculturalismo non diviene un dato di fatto, statico e precostituito, ma è uno *spazio pubblico* di relazione, un'arena di interazione sociale , di condivisione e di vicinanza in cui c'è uno scambio permanente tra identità culturali differenti (Bauman,

2002). Tale confronto deve avere la capacità di mettere in relazione identità differenti, ma anche di trasformarle costruendo nuove culture e nuovi valori. La storia è stata sempre caratterizzata da migrazioni di differenti entità e tipologia, ma ciò che rende particolarmente straordinario quello che sta avvenendo nelle città contemporanee sono i fenomeni riconducibili alla globalizzazione. Le dinamiche dei flussi migratori, diventano sempre più condizionate dallo scenario geopolitico globale, e meno dai fattori di "attrazione" del contesto territoriale d'accoglienza (Ambrosini, 2005). Essi sono determinati dalle attuali dinamiche geopolitiche e contribuiscono a strutturare un nuovo rapporto tra paesi d'emigrazione e d'immigrazione, o meglio paesi d'esodo e di accoglienza. Il tema delle migrazioni diviene di natura globale andando ad assumere svariate sfumature nelle diverse realtà geopolitiche: variano i paesi di origine e di destinazione, le culture di accoglienza ed integrazione, le caratteristiche e la composizione dei flussi migratori. Un approccio innovativo considera le migrazioni come il risultato di un'interazione tra paesi di arrivo e di partenza dei migranti e le definisce motore di crescita dell'accoglienza e nuovo input allo sviluppo del paese di provenienza. Pertanto in questo modo si supera la visione lineare della migrazione che prevede solo la gestione dell'emergenza nella società d'arrivo, valorizzandone invece il processo circolare che coinvolge entrambi i territori. Le migrazioni potrebbero permettere, se opportunamente gestite, la valorizzazione, lo scambio e la circolazione di uomini/donne e con essi saperi, esperienze, risorse. Valutare il fenomeno dell'immigrazione nella sua flessibilità di movimento e scambio tra territori, consente di considerare il processo di integrazione in maniera circolare definendo in tal modo l'*integrazione circolare* come "*l'inserimento contemporaneo e mobile degli immigrati nella realtà politica, sociale ed economica dei paesi di origine e di accoglienza*" (Borri, 2004) .

La globalizzazione ha incentivato il movimento di turisti, lavoratori, profughi e rifugiati tratteggiando così i confini di un panorama globale fluido e prospettico e sempre meno territorialmente definito. Così l'immagine del paesaggio risulta fortemente influenzata dai processi di globalizzazione che favoriscono la costruzione di un vicinato spaziale, in

cui l'incontro con minoranze etniche e gruppi di migranti impone una ridefinizione del concetto di identità culturale, in maniera sempre più condivisa. L'identità diviene l'esito di un processo che avendo inizio dalla riscoperta ed interpretazione dei caratteri propri della cultura locale ci consente di comprendere ed apprezzare il valore della diversità. Inoltre, le culture vengono proprio ad incontrarsi e a sovrapporsi e l'intersezione va a generare nuovi interessanti campi di sperimentazione artistica, nuove forme di espressione e di comunicazione. Attraverso il riconoscimento della propria differenza i migranti e gli autoctoni costituiscono l'identità come una sintesi fra un'originalità, affermata attraverso una storia passata ed una capacità di rinnovamento in forme nuove e relazionali. Per questo risulta indispensabile il ricorso a strumenti di conoscenza innovativi che consentono di studiare la città riconoscendo la complessità e la mutevolezza delle relazioni che grazie al fenomeno migratorio vi s'istaurano.

1.3.1 Input metodologici per Tangeri, città interculturale e plurale

Considerando il caso studio per ottenere un'immagine di città interetnica coerente ed adeguata occorre lavorare sulla valorizzazione di Tangeri da città multi-etnica ad interetnica, determinando una riduzione dei conflitti possibili e proponendo alternative che tengano conto di culture e valori globali e delle specifiche identità locali. Attuando questo obiettivo si favorisce una valorizzazione del carattere interculturale della città, e la possibilità che Tangeri divenga anche un punto di riferimento per lo sviluppo del dialogo nel Mediterraneo. La vicinanza geografica tra autoctoni e migranti produce inevitabilmente un *social stress* (Polese, M e R. Stern, 2000) ma allo stesso tempo rappresenta una fonte d'innovazione sociale, una grande risorsa in termini di sviluppo economico ed un'occasione per realizzare un modello di rigenerazione urbana fondato sui principi di relazione e condivisione. L'Unesco, nel 2011, arricchisce il concetto di sviluppo sostenibile dichiarando che «*la diversità culturale è una delle radici dello sviluppo inteso non solo come crescita economica ma anche come un mezzo per condurre un'esistenza più soddisfacente sul piano intellettuale, emozionale, morale e spirituale*». Gli scambi interculturali sono favoriti dalla forte espansione urbana che fornisce l'incontro tra culture tradizionali rurali ed urbane le quali riproducono forme ibride di cultura popolare e di massa. Le migrazioni interne (dalle campagne alle città) e internazionali con la conseguente importazione della diversità culturale sono fenomeni che incrementano l'eterogeneità urbana, in quanto soggetti con proprie caratteristiche particolari e variegate, a stretto contatto con i vecchi abitanti alimentano la circolazione e la diversità culturale nel panorama urbano. L'alta densità della popolazione urbana, a sua volta, è un ulteriore elemento che favorisce i processi di ibridazione culturale. In linea con questo approccio, la diversità culturale diviene un fattore fondamentale per favorire uno sviluppo sostenibile che integri la dimensione tecnica, sociale ed economica costituendo il vero e proprio quarto pilastro dopo "equità sociale", "ambiente" ed "economia". Lo sviluppo urbano per essere socialmente sostenibile deve essere compatibile con

l'evoluzione della società civile che si deve far promotrice di un ambiente sempre più favorevole alla convivenza tra gruppi diversi per cultura e provenienza e che allo stesso tempo debba favorire l'integrazione sociale e migliorare la qualità di vita di tutta la popolazione.

Dal punto di vista morfologico si può affermare che il tessuto urbano di una città interetnica ha l'aspetto di un patchwork che annulla le diversità e gli antagonismi etno-sociali attraverso diverse, ma unificanti forme urbane ed elementi di coesione intellettuale, adoperando le differenze negli stili di vita come potenziale motore di sviluppo dell'interculturalità. Gli spazi e le funzioni urbane devono essere riprogettati affinché vengano realizzati luoghi che favoriscano l'incontro e lo scambio tra culture. L'interazione e l'integrazione rendono possibile la partecipazione dei cittadini alla vita della città, quest'ultima fa sì che un insieme di individui diversi culturalmente si possa trasformare in un'unica comunità urbana interculturale. Utilizzando "*le forme architettoniche, la scuola, le abitudini alimentari, i tempi di lavoro, il moltiplicarsi dei diversi culti*" (Clemente M., Esposito De Vita G., 2008) è possibile oltre a mutare la percezione visiva ed emozionale urbana degli abitanti, anche modificare la morfologia della città fisica, cambiando al tempo stesso la condizione produttiva e quella abitativa. Una progettazione finalizzata alla costruzione di una città interculturale, plurale ed ospitale, deve tener conto di cinque fondamentali criteri:

1. accoglienza;
2. alloggio;
3. partecipazione e comunicazione;
4. autonomia e responsabilità;
5. politiche integrate di sviluppo locale.

L'analisi dello stato di fatto di un contesto territoriale dovrebbe portare all'individuazione delle aree, degli spazi e delle funzioni che possano favorire la creazione di "*un'architettura del dialogo*" (Clemente M., Esposito De Vita G., 2008). Quest'ultima, attraverso luoghi d'interazione, pensati e progettati per la convivenza e la valorizzazione dei popoli e delle culture, può divenire il motore della crescita, dello

sviluppo economico e dell'innovazione tecnologica e trasformare i conflitti latenti o manifesti in energie e sinergie positive. Il ricercatore del Migration Policy, Brian Ray, sottolinea 10 punti presentati in tabella 5 che egli definisce fondamentali nella gestione dell'ambiente urbano, al fine di favorire il disegno di una città che sia reale manifestazione dell'integrazione culturale e dell'inclusione sociale della comunità tutta.

Tab. 5 _ 10 punti per la progettazione della città interculturale

1. Street design;
2. Pricing and availability of public transportation;
3. Location and accessibility of employment;
4. Management of schools;
5. Management of police services;
6. Economic development that benefits a range of social groups;
7. Enforcement of employment codes, commercial regulations and by-laws;
8. Garbage removal;
9. Licensing street vendors and public market spaces;
10. Pricing and servicing industrial land

Fonte: Clemente, Esposito, 2008

Tangeri per la sua storia e per la sua posizione geografica può realmente attingere dalle potenzialità del *meltin pot*, che da sempre la contraddistingue, reinterpretandolo in maniera innovativa, creativa ed inclusiva.

Fig. 17 _ Area portuale storica di Tangeri vista dalla Medina



Fonte: Carone, 2014

La città interetnica, infatti, è un luogo concreto e non unicamente concettuale, è un ambiente fisico dove si prefigurano nuovi spazi urbani *risemantizzando* quelli tradizionali e *riprogettando* quelli della città contemporanea. Uno sguardo accurato alla cultura ed alla morfologia del paesaggio urbano della città di Tangeri consentono d'individuare proprio nell'area portuale storica la *faccia* della città ed il nodo nevralgico o "*punto di luce*"(Clemente, M., Esposito, G. 2008) di una nuova organizzazione spaziale (fig. 17).

Il dinamico sistema di relazioni tra flussi e funzioni urbane condiziona la capacità degli spazi e dei luoghi di favorire le relazioni primarie, ma anche quelle di carattere transitorio. Le città, ricche di storia e stratificazioni come Tangeri, che si rinnovano continuamente nella composizione etnica, sociale e culturale dei propri abitanti potranno realmente favorire l'integrazione solo se i luoghi prevarranno sui non luoghi. (Augè M., 1992).

Fig. 18a – Vista sul cantiere del progetto di rigenerazione del porto storico di Tangeri



Fig.18b – Panoramica sul porto storico dai tetti della Medina



Fonte: Carone, 2014

L'obiettivo principale della ricerca risulta proporre strategie e metodologie d'intervento multicriterio e multigruppo, che consentano di favorire l'analisi e lo studio della trasformazioni possibili per la città di Tangeri, partendo dall'analisi critica del progetto di rigenerazione dell'area portuale storica e del suo rapporto dialogico con il nucleo urbano storico della Medina (fig.18a-b).

Il rischio di proporre soluzioni progettuali omogeneizzanti può essere superato solo attraverso l'interazione e la partecipazione tra la comunità locale, gli immigrati ed il sapere esperto. Il *fare insieme* è concepito come lo strumento per tutelare l'identità e promuovere l'integrazione. Tale obiettivo viene esplicitato chiaramente e per la prima volta nelle Raccomandazioni Unesco del 1976 dove emergono in maniera forte anche tre definizioni fondamentali per la rigenerazione e la conservazione del Patrimonio Storico Urbano in una città interculturale. I temi suddetti saranno poi ripresi ed opportunamente declinati negli anni in altre Carte e Raccomandazioni, elencati nel paragrafo 2.1. Rispetto al caso specifico vanno esaminati i seguenti concetti:

1. **identità** (art.1)
2. **diversità** (art.2)
3. **pluralismo** (art.3)

Dove la diversità culturale viene sempre più riconosciuta come il patrimonio comune dell'umanità e gli articoli proposti citano in maniera dettagliata le *mission* specifiche:

Art. 1 - La cultura assume forme diverse attraverso il tempo e lo spazio. Questa diversità si incarna nell'unicità e nella pluralità delle identità dei gruppi e delle società che costituiscono l'umanità. Come fonte di scambio, innovazione e creatività, la diversità culturale è necessaria per l'umanità quanto la biodiversità per la natura. In questo senso, è il patrimonio comune dell'umanità e dovrebbe essere riconosciuta e affermata per il bene delle generazioni presenti e future;

Art. 2 – Dalla diversità culturale al pluralismo culturale. Nelle nostre società sempre più differenziate, è essenziale assicurare un'interazione armoniosa e un voler vivere insieme di persone e gruppi con identità culturali molteplici, variate e dinamiche. Le

politiche per l'inclusione e la partecipazione di tutti i cittadini sono garanzie di coesione sociale, della vitalità della società civile e della pace. Definito in questo modo, il pluralismo culturale dà espressione politica alla realtà della diversità culturale. Indissociabile da un quadro democratico, il pluralismo culturale favorisce lo scambio culturale e lo sviluppo delle capacità creative che sostengono la vita pubblica;

ART. 3 – La diversità culturale come fattore di sviluppo La diversità culturale amplia la gamma di opzioni aperte a tutti; è una delle radici dello sviluppo, inteso non semplicemente in termini di crescita economica, ma anche come mezzo per raggiungere un'esistenza più soddisfacente dal punto di vista intellettuale, emotivo, morale e spirituale.

Pertanto la sfida degli "urban thinkes" è sempre più quella di pensare una città dove ciascuno possa vedere espressa una, parte seppur minima, della propria cultura urbana.

2. Description du contenu: Le développement durable dans le Paysage Urbain Historique, définitions, programmes et actions

La crise économique et financière récente qui a touché les marchés mondiaux a conduit à penser de plus en plus si la seule condition économique pourrait réellement promouvoir le bien-être des individus (Losasso, M. 2010). Donc on va considérer de plus en plus l'idée que le seul développement possible doit être ceci durable, fondé sur les relations synergiques entre l'économie, l'environnement et la société et où l'aspect culturel deviant un point très important. La base de ces concepts montre également l'importance d'agir dans une dimension locale, en respectant et en améliorant les conditions environnementales et l'identité d'un paysage particulier, en identifiant les politiques et les programmes pour l'environnement on peut fournir des effets importants sur l'emploi et sur la qualité de vie. En ce qui concerne le port on cite, par conséquent, que «le port n' est pas seulement le noeud d'un réseau de transport, il est avant tout un geo-communauté: synthèse d'un territoire et une société qui fabrique l'espace et la génération de rapports. Et la synthèse entre l'espace et la communauté, l'équilibre global des relations et de l'emplacement des fonctions. Le planifier ça signifie tout d'abord d'améliorer la fonction de "porte": interface urbaine du réseau d'échanges, du commerce, du voyage, et des produits qui les traversent. Concevoir cela signifie améliorer la fonction d'interface avec la ville, passage des marchandises et des personnes et des économies humanité, de désirs et projets de transport» (Bruttomesso, 2006) Aujourd'hui, le paysage est un système résultat de l'interaction entre l'environnement et l'intervention humaine et donc sa qualité spécifique dépendra de la nature objective de la région et des perceptions et des aspirations des gens qui en viennent en contact . On peut introduire le concept de durabilité dans le paysage en citant: « Sustainable landscape is one which is able to maintain the outputs of ecosystem goods and services that people value or need, and that the key research focus for Landscape Ecology is to understand the biophysical, social and economic boundaries of the space in which this is possible.. »(Potschin et Haines-Young, 2006).

Actuellement, beaucoup de réalités du Sud du monde (et plus particulièrement les villes) connaissent une croissance spectaculaire en considérant le seul impératif: le développement économique, sans prêter attention aux droits écologiques, sociaux et culturels. Cette attitude est susceptible de se effondrer un système déjà fragile et complexe. Dans le paragraphe suivant sont analysées et comparées des théories qui proposent des méthodes et des stratégies de développement durable dans les Pays du Sud du Monde

2. Sviluppo sostenibile nel Paesaggio storico urbano: definizioni, programmi e azioni

La recente crisi economica e finanziaria, che ha investito i mercati mondiali, ha portato a riflettere sempre più su quanto la sola condizione di crescita economica sia effettivamente in grado di favorire il benessere degli individui (Losasso, M. 2010). Pertanto prende sempre più forma il concetto che l'unico sviluppo possibile possa essere quello *sostenibile*, fondato su rapporti sinergici tra economia, ambiente e società e dove l'aspetto culturale risulta essere un nodo nevralgico. Alla base di questi concetti emerge anche l'importanza di agire in maniera locale, rispettando e migliorando le condizioni ambientali ed identitarie di un determinato paesaggio e individuando politiche e programmi per l'ambiente, che siano in grado di fornire importanti ricadute sull'occupazione e sulla qualità della vita.

Nel seguente capitolo viene tratteggiata la tesi, corredata di un folto telaio di riferimenti bibliografici, secondo la quale promuovere lo sviluppo sostenibile nel Paesaggio Storico Urbano vuol dire prima di tutto focalizzare l'attenzione agli impatti che i «*processi sociali, culturali, economici della conservazione dei valori urbani*» (Unesco, 2001, p.4) hanno sull'essere umano.

Diventa quindi necessario sottolineare l'importanza che la percezione sociale del paesaggio riveste nella definizione progettuale degli obiettivi e delle politiche di sviluppo. Comprendere i valori culturali del paesaggio attribuiti sia dal sapere esperto e sia dalla comunità locale diventerà fondamentale per promuovere uno sviluppo urbano orientato alla qualità. La qualità risultante dello spazio fisico è in grado di incidere sulla percezione del benessere negli abitanti con conseguenze sulle "capability" individuali e collettive di evolvere le proprie potenzialità e di condurre una vita produttiva, creativa, a misura delle necessità e degli interessi di ognuno (Sen, 1999). «*Questo significa lavorare verso un sistema di valutazione che completi le rilevazioni delle attività di mercato con misurazioni focalizzate sul benessere delle*

persone, che sappiano cogliere la sostenibilità» (Stiglitz et al., 2010, p.21) di un processo di rigenerazione nel paesaggio (fig.19).

Fig.19 – Circolarità del processo virtuoso di rigenerazione del paesaggio



Fonte: Carone Franciosa, 2015

La sfida per supportare i processi rigenerativi è legata pertanto ai metodi valutativi, che sempre più propongono approcci multicriterio e multigruppo atti a contemplare il coinvolgimento di tutti gli abitanti (quindi anche del sapere non esperto). Le persone, infatti, sono portatrici di una conoscenza del contesto diversa da quella accademica, poiché fortemente legata: alla vita; alla capacità di adattamento; alla sperimentazione, all'apprendimento, etc. (Fusco Girard, 2014). Parlare di conoscenza e cultura significa soffermarsi sulle idee, i valori, gli stili di vita delle persone e sulla loro creatività,

nonché sulla volontà di intrecciare nuove relazioni al fine di sviluppare *linee guida* collettive per la promozione dello sviluppo sostenibile.

«In the new 'circular' heritage economy, import capability (attractiveness for tourists, talents, capitals, people, etc.) and export capability (handicraft products, art, local identity products/knowledge products, innovative services) will be integrated in wealth creative processes. The reuse, restoration, and regeneration of materials have stimulated these circular processes in building, rehabilitation and restoration/preservation. Cultural Heritage has been considered as the incubator space of new creative activities(creative economy), as often happens within cultural districts.» (Fusco Girard, 2014 p. 15)

Alla luce delle riflessioni emerse, specchio del dibattito contemporaneo sulle strategie di rigenerazione del Patrimonio Storico Urbano, viene presa in considerazione l'evoluzione del concetto di paesaggio soffermando l'attenzione sulle posizioni della Convenzione Europea del Paesaggio e dell'Historic Urban Landscape approach.

Nella Convenzione Europea del Paesaggio stipulata nel 2000 viene rafforzato l'approccio costruttivista, frutto di un'interazione della società dove i valori soggettivi (sostenibilità, vivibilità e bellezza) acquistano un ruolo molto importante. Nelle raccomandazioni Unesco sull'Historic Urban Landscape del 2011 si evidenzierà la connessione tra fattori sociali, economici, ambientali, culturali e l'importanza del patrimonio immateriale che costituisce una cornice di riferimento per le nuove politiche di conservazione. Con tale programma si passa da una visione monodisciplinare degli interventi di conservazione e rigenerazione urbana ad un processo integrato, multidisciplinare e partecipato di gestione del cambiamento. Nel mio studio l'approccio HUL verrà declinato con particolare riferimento alle realtà complesse delle città Africane. A tal proposito viene preso a riferimento l'esperimento avuto nel workshop di Zanzibar dove si evidenzia l'eccezionale valore universale dei paesaggi urbani africani, che risiede proprio nel rapporto tra: il patrimonio materiale ed immateriale; nell'importanza dei valori locali; di quelli tangibili ed intangibili e nella trasmissione intergenerazionale della tradizione orale. Nell'ultima parte del capitolo si

esaminerà il concetto di sviluppo urbano sostenibile, che nella sua più complessa accezione deve considerare le relazioni che intercorrono tra sostenibilità politica, economica, ambientale, sociale e territoriale.

Il telaio di programmi proposti, finalizzati allo sviluppo urbano sostenibile, avrà come focus alcune città situate nei paesi del Sud del Mondo essendo il caso studio della mia ricerca la città di Tangerang nel rapporto tra la Medina ed il progetto di riqualificazione del porto storico.

Il criterio di selezione di tali programmi è basato sul coinvolgimento o meno della comunità nel processo di pianificazione urbana e la realizzazione degli obiettivi attraverso un coordinamento di attori pubblici, privati e del settore comunitario. Risulta quindi indispensabile costruire il consenso attorno ad un "progetto di città" che preveda il coinvolgimento di coloro che la vivono e giorno per giorno la trasformano. Il progetto di città come quello del porto deve prevedere la relazione tra la comunità produce quello spazio ed il territorio stesso, poiché *«il porto non è solo il nodo di una rete di trasporto, è soprattutto una geocomunità: sintesi di un territorio e di una società produttrice di spazio e generatrice di relazioni. E' la sintesi tra spazio e comunità, equilibrio tra la globalità delle relazioni e la località delle funzioni»* (Bruttomesso, 2006).

2.1 Evoluzione del concetto di paesaggio e del suo rapporto con la comunità locale

Il concetto di *paesaggio* ha subito un'interessantissima evoluzione, determinando dei filoni di ricerca volti all'individuazione di metodi di valutazione sempre più complessi, articolati, integrati e finalizzati ad approfondire ed intercettare una nuova gamma di valori, criteri, indicatori e strategie di sviluppo per il paesaggio stesso.

Nello specifico, il tema della conservazione, gestione e manutenzione dei contesti urbani storici ha costituito un argomento di analisi e dibattito dall'inizio del XX secolo ed è stato declinato in Convenzioni e Carte Internazionali, finalizzate a definire i principi di base per un adeguato intervento di conservazione e rigenerazione della città storica.

Di seguito è proposta una tabella che tratteggia l'evoluzione storica del concetto di paesaggio fino alla visione più recente riguardante la definizione di Paesaggio Storico Urbano proposta dall'Unesco nel 2011 (tab.6).

Tab. 6 _Evoluzione storica del concetto di paesaggio: carte, raccomandazioni e convenzioni

Carte, Raccomandazioni e Convenzioni Internazionali	Definizione e approcci	anno	fonte
Carta di Atene	Emerge la definizione di patrimonio culturale legata ai singoli monumenti storici, nella carta vengono paventati i principi e le tecniche per gli interventi di conservazione e restauro sugli edifici.	1931	AA.VV
Carta di Venezia	La nozione di monumento storico si amplia e contempla «tanto la creazione architettonica isolata quanto l'ambiente urbano o paesistico che costituisce la testimonianza di una civiltà particolare, di una evoluzione significativa o di un avvenimento storico» (cfr. art.1). L'oggetto diventa non solo più il singolo monumento storico, ma anche l'ambiente urbano e paesistico, «il monumento non può essere separato dalla storia della quale è	1964	AA.VV

	testimone, né dall'ambiente dove esso si trova» (cfr. art. 7), e la sua conservazione «implica quella delle sue condizioni ambientali» (cfr. art. 6) e si deve valere «di tutte le scienze e di tutte le tecniche che possano contribuire allo studio ed alla salvaguardia del patrimonio monumentale» (cfr. art.2).		
Carta di Amsterdam o Carta della Conservazione Integrata	<p>Emerge il concetto di <i>Conservazione Integrata</i>.</p> <p>Sono riconosciuti non solo i valori d'uso e fisici del patrimonio, ma anche l'influenza sullo sviluppo culturale e la sua funzione spirituale, economica e sociale d' insostituibile valore. Va sottolineata la necessità di un'adeguata conservazione del patrimonio come mezzo che consenta all'uomo di "identificarsi" di fronte alle trasformazioni della società.</p>	1975	AA .VV
Raccomandazioni Unesco del 1976	<p>Nel documento vengono presentate tre definizioni importanti relative a :</p> <ul style="list-style-type: none"> • IDENTITA'; • DIVERSITA'; • PLURALISMO. <p><i>"La cultura assume forme diverse attraverso il tempo e lo spazio. Questa diversità si incarna nell'unicità e nella pluralità delle identità dei gruppi e delle società che costituiscono l'umanità. Come fonte di scambio, innovazione e creatività, la diversità culturale è necessaria per l'umanità quanto la biodiversità per la natura. In questo senso, la diversità culturale è il patrimonio comune dell'umanità e dovrebbe essere riconosciuta e affermata per il bene delle generazioni presenti e future."</i> (art.1)</p>	1976	UNESCO
Carta di Washington	La carta estende il ragionamento alle città storiche, ovvero <i>"le città, grandi o piccole, ed i centri o quartieri storici, con il loro ambiente naturale o costruito, che esprimono, oltre alla loro qualità di</i>	1987	ICOMOS

	<i>documento storico, i valori peculiari di civiltà urbane tradizionali</i> " (cfr. Preambolo). I valori da preservare sono dunque il carattere storico della città e l'insieme degli elementi materiali e spirituali che ne esprimono l'immagine.		
Carta di Cracovia	S'introduce il binomio conservazione/sviluppo sostenibile: <i>"la conservazione del patrimonio culturale, in quanto parte integrante della pianificazione e del processo di gestione di una comunità, deve contribuire allo sviluppo sostenibile qualitativo, economico e sociale della comunità (cfr. punto 11)"</i>	2000	AA. VV
Convenzione Europea di Åarhus	Al concetto di sviluppo sostenibile è inoltre legato il principio di partecipazione. <i>"La pluralità di valori del patrimonio e la diversità degli interessi necessita di una struttura di comunicazione che assicuri la reale partecipazione degli abitanti a tale processo oltre a quella degli specialisti e degli amministratori. È responsabilità della comunità lo stabilire appropriati metodi e strutture per assicurare la reale partecipazione degli individui e delle istituzioni a tale processo decisionale"</i> (cfr. punto 12)	1998	UE
Convenzione Europea del Paesaggio	Il paesaggio è concepito come <i>"parte del territorio così come percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni"</i> (cfr. art.1_a). Anche in questo documento il tema della conservazione del paesaggio è legato a quello della gestione in un'ottica di sviluppo sostenibile, <i>"al fine di orientare e di armonizzare le sue trasformazioni provocate dai processi di sviluppo sociali, economici ed ambientali"</i> (cfr. art.1_e).	2000	Consiglio d'Europa
Dichiarazione di Budapest	S'individua nel Piano di Gestione lo strumento atto a sviluppare una pianificazione che valorizzi il giusto	2002	UNESCO

	equilibrio tra conservazione, sostenibilità e sviluppo, con il coinvolgimento delle comunità locali a tutti i livelli, nella identificazione, tutela e gestione dei beni del patrimonio mondiale. <i>“Ogni sito iscritto dovrebbe disporre di un appropriato piano di gestione o di un altro documentato sistema di gestione che sia in grado di specificare come il valore universale del sito dovrebbe essere mantenuto, preferibilmente mediante modalità partecipative (cfr. punto 108)”</i> .		
Memorandum di Vienna	Il documento dà inizio al processo di revisione e definizione del concetto di <i>“Paesaggio storico urbano”</i> . L'obiettivo era quello di capire in che modo dovesse essere contestualizzata l'architettura moderna rispetto a quella storica, promuovendo strategie di sviluppo sostenibile che tenessero conto della valorizzazione del paesaggio e del rispetto dei centri storici.	2005	UNESCO
Conferenza internazionale di St. Petersburg	Si evidenzia l'evoluzione del concetto e la definizione di paesaggio storico urbano definito nel Memorandum di Vienna del 2005, estendendolo anche ai temi: ambientali; dello sviluppo sostenibile; dell'integrazione della nuova architettura con quella storica; della perdita di identità e dello spopolamento delle aree storiche.	2007	UNESCO
Conferenza di Olinda	Si riconosce che <i>«la conservazione delle città storiche e dei villaggi dovrebbe affrontare i problemi attuali dei cambiamenti climatici, dell'inquinamento e della scarsità delle risorse»</i> (UNESCO, 2007, p. 1). Il patrimonio urbano delle città storiche è concepito come un organismo complesso, che ha valori sociali, naturali e culturali e non semplicemente un insieme di edifici. Le città sono sistemi complessi e spesso incarnano culture e tradizioni diverse.	2007	UNESCO
Principi di Valletta	Si propone e rafforza la salvaguardia dei	2011	ICOMOS

	valori tangibili ed intangibili, materiali ed immateriali delle città storiche e degli insediamenti. Vengono considerate importanti anche le integrazioni sociali, culturali ed economiche della vita urbana nella realtà contemporanea. Il punto saliente risulta la conoscenza approfondita del patrimonio nella sua multidimensionalità.		
Historic Urban Landscape	Si valorizza la relazione sistemica dei fattori economici, sociali, ambientali, culturali e le dimensioni del patrimonio immateriale. Si costruisce un complesso quadro di riferimento all'interno del quale si inseriscono le nuove politiche di conservazione, passando da una visione monodisciplinare ad un processo integrato e partecipato di gestione del cambiamento.	2011	HUL

Fonte: Prin_ il paesaggio storico urbano come risorsa per lo sviluppo locale un approccio innovativo per strategie smart d'innovazione, 2014

La sequenza di documenti proposta consente di cogliere il passaggio dal concetto di paesaggio storico urbano inteso come "monumento" ad uno come "patrimonio vivo" in continua evoluzione, pertanto la definizione di "patrimonio" non contempla più solo aspetti materiali, tangibili, ma anche immateriali ed intangibili che in una prima fase dei ragionamenti in merito erano stati trascurati.

Nel 2009 l'Unesco adopera il termine *Landscape* con una duplice accezione, in quanto si riferisce sia al modo di vedere l'ambiente che ci circonda sia all'ambiente stesso (A Handbook for Conservation and Management, 2009). « *Landscape refers both to a way of viewing the environment surrounding us and to this environment itself. The appeal of the idea of landscape is that it unifies the factors at work in our relationship with the surrounding environment. Landscapes, whether of aesthetic value or not, provide the setting for our daily lives; they are familiar and the concept of landscape links people to nature, recognizing their interaction with the environment.* » Tale definizione consente d' introdurre il concetto di sostenibilità del paesaggio citando: « *Sustainable landscape is one which is able to maintain the outputs of ecosystem goods and services that*

people value or need, and that the key research focus for Landscape Ecology is to understand the biophysical, social and economic boundaries of the space in which this is possible» (Il paesaggio sostenibile è in grado di mantenere la produzione di beni e servizi che le persone valutano o di cui hanno bisogno, l'obiettivo chiave di ricerca per l'ecologia del paesaggio è comprendere i limiti biofisici, sociali ed economici dello spazio in cui ciò è possibile) (Potschin e Haines-Young, 2006). La definizione della Convenzione Europea del Paesaggio identifica con lo stesso termine, *landscape*, l'area che deriva dall'integrazione tra fattori naturali e umani, così come percepita dalla popolazione. «*Landscape means an area, as perceived by people, whose character is the result of the action and interaction of natural and/or human factors* » (European Landscape Convention, Firenze, 2000).

Sia nel termine di derivazione anglosassone «*landscape*» (*land+shape*), che in quella di derivazione latina «*paesaggio*» (*pays, paes+ager*), si ritrovano sin dall'origine due aspetti predominanti:

1. il paesaggio come luogo della stratificazione tra natura e cultura, tra azione della natura e opera dell'uomo;
2. il paesaggio non solo come luogo ma anche come percezione del luogo stesso.

La Convenzione Europea del Paesaggio (CEP), definisce il paesaggio come *ambiente culturale*: un'area delimitata in cui i caratteri dipendono dalla società che lo ha creato e che continua ad usare e trasformare. La CEP rafforza quindi un *approccio costruttivista*, frutto di un'interazione con la società dove i valori soggettivi legati alla - sostenibilità; vivibilità; bellezza; valore d'uso e valore potenziale connesso con le trasformazioni possibili- acquistano un ruolo molto importante. Quindi risulta auspicabile promuovere un approccio integrato alle politiche che riguardano la diversità culturale, biologica, geologica e paesaggistica al fine di ottenere un equilibrio fra questi elementi e valutare quanto la percezione sociale del paesaggio ne determini la qualità.

Oggi, infatti, per paesaggio s'intende un sistema frutto dell'interazione tra l'ambiente e l'intervento antropico e pertanto la sua specifica qualità dovrà dipendere

dai caratteri oggettivi del territorio e dalle percezioni e aspirazioni della popolazione che ad esso si relaziona. La percezione del paesaggio riguarda la sfera emotiva ed identitaria della società; ad essa si legano infatti processi quali l'identificazione ed il senso di appartenenza ad un luogo che, se da una parte, sono le basi per la definizione stessa di una società, dall'altra sono anche le ragioni e le spinte più profonde alla modifica del paesaggio. L'uomo infatti mette in atto tutta una serie di azioni che generano il paesaggio proprio in funzione di come egli stesso lo percepisce.

Tali concetti sono alla base della definizione più recente proposta dal HUL approach (2011), dove per paesaggio s'intende un insediamento urbano frutto della stratificazione di valori storici culturali e naturali. I paesaggi hanno sicuramente valori "universali" ma, dato che l'identità culturale è fortemente associata ai modi in cui le persone interagiscono con i luoghi di appartenenza, essi saranno valutati in modi diversi da coloro che li abitano.

Diviene quindi importante il ricercare relazioni tangibili e intangibili tra i caratteri storico-culturali ed ecologico -ambientali e focalizzare l'attenzione alla costruzione d'immagini di paesaggio condivise. Strettamente legato alla reciprocità del rapporto uomo-paesaggio è il concetto di qualità che invita ad affrontare la questione su due fronti.

Da un lato si considera come la percezione sociale del paesaggio sia fondamentale nella definizione del livello di qualità del spazio; dall'altro si valuta come la qualità stessa del paesaggio sia capace d'incidere sulla qualità di vita dell'uomo.

Questo aspetto è fondamentale ed interessa in maniera diretta la dimensione progettuale che ha l'obiettivo di costruire e mantenere la qualità. La condivisione dei valori è quindi un punto cruciale per l'attuazione delle indicazioni di pianificazione, tutela e rigenerazione. La pianificazione e la rigenerazione, cui spetta il ruolo di definizione di questi indirizzi di sviluppo orientati alla qualità, sta assumendo sempre più una dimensione strategica, nella quale diventa prioritaria l'individuazione di quei valori condivisi che diventano guida dei processi decisionali.

Questi ultimi dovrebbero quindi essere inseriti nel contesto dinamico dei valori culturali del paesaggio e le strategie di sviluppo dovrebbero essere progettate per sostenere e rafforzare tali valori. L'identificazione dei valori, non solo quelli quantitativi e quantizzabili ma anche quelli percepiti e associati al paesaggio è un punto cruciale per l'attuazione delle indicazioni di pianificazione e tutela.

Il tema del valore, pertanto è strettamente connesso all'approccio del paesaggio storico urbano: il paesaggio sottende i valori culturali e determina la creazione di nuovi: «*Value has always been the reason underlying heritage conservation. It is self-evident that no society makes an effort to conserve what it does not value.*» (De la Torre, M. 2002). In realtà, la capacità di comprendere i valori culturali del paesaggio non appartiene esclusivamente al sapere esperto, ma è propria della comunità locale che lo ha prodotto. Allo stesso tempo, l'attenzione al paesaggio come risorsa economica non proviene solo dalla comunità locale, ma anche dagli investitori che, intervenendo nel paesaggio senza riconoscerne in maniera adeguata il "valore locale", potrebbero rischiare di favorire la perdita della qualità. L'approccio che l'UNESCO adopera sin dal 1992 per identificare i siti del patrimonio dell'umanità consente proprio di superare la dicotomia tra valori locali, valori globali, valori culturali e valori economici attraverso la nuova visione della conservazione come gestione del cambiamento.

Fig.20 _ Schemi sull'evoluzione dell'elemento "cultura" per lo sviluppo sostenibile



Fonte: Pereira Roders, 2014

La crescita culturale della comunità locale, a cui è affidata la responsabilità della gestione del paesaggio, diviene la prima strategia da mettere in campo per garantire che le trasformazioni del paesaggio comportino non solo la conservazione dei valori culturali riconosciuti, ma anche la creazione di nuovi valori economici, ecologici e sociali (fig. 8).

«Cultural heritage, tangible and intangible, testifies to human creativity and forms the bedrock underlying the identity of peoples. Cultural life contains both the wealth of being able to appreciate and treasure traditions of all peoples and an opportunity to enable the creation and innovation of endogenous cultural forms.» (Agenda 21 per la cultura, 2008 art. 9)

A questo scopo i *decision makers* dovrebbero comprendere la natura e la gamma di valori che possono essere presenti in un determinato paesaggio, come questi sono distribuiti nello spazio e come essi interagiscono. E l'obiettivo di ricerche internazionali, nonché la sfida, risulta proprio individuarli e definirli. Nell'individuazione e definizione della gamma di valori è importante prendere in considerazione la percezione che la comunità locale ha del paesaggio in cui vive proprio per la stretta correlazione che si ha tra l'ambiente e la sfera emotiva ed identitaria della popolazione. Per questo risulta necessario prendere in considerazione il carattere specifico e gli interessi dell'eredità culturale per potere pianificare le politiche economiche. Allo stesso tempo, si deve favorire un approccio integrato alle politiche che riguardano la diversità culturale, biologica e paesaggistica al fine di ottenere un equilibrio fra questi elementi.

«La cultura produce fiducia, che è il principio su cui si fondano le attività economiche e quelle pubbliche/politiche; combatte la rassegnazione e la separazione, costruisce Integrazione» (Fusco Girard., 2006, p.56)

I metodi e le strategie devono fondarsi, pertanto, sull'interazione tra soggetti economici, organizzazioni non governative, comunità locale e comunità scientifica e sulla la creazione di nuove forme di partenariato. Una definizione del paesaggio

fondata su questo concetto sottende e suggerisce un approccio alla pianificazione ed alla conservazione sicuramente innovativo e sistemico.

«Cultural policies must strike a balance between public and private interest, public functions and the institutionalization of culture. Excessive institutionalization or the excessive prevalence of the market as the sole distributor of cultural resources involves risks and hampers the dynamic development of cultural systems. The autonomous initiative of the citizens, individually or in social entities and movements, is the basis of cultural freedom.» (Agenda 21 per la Cultura, 2008, art.11)

2.2 Historic Urban Landscape approach e raccomandazioni di Zanzibar

L'HUL approach «*considera la diversità culturale e la creatività come risorse chiave per lo sviluppo sociale ed economico dell'umanità e fornisce gli strumenti per gestire le trasformazioni fisiche e sociali, assicurando che gli interventi contemporanei siano integrati armoniosamente con il patrimonio nell'ambiente e tengano conto delle specificità regionali*» (UNESCO 2011a, art. 12) .

L'acquisizione del concetto di paesaggio come patrimonio vivo (UNESCO 2011c), come entità dinamica in continua evoluzione, ha portato la comunità scientifica ad accettare la prospettiva di cambiamento connessa a questa visione e ad intendere la conservazione come gestione del cambiamento (Veldpaus & Pereira Roders 2014).

L'Historic Urban landscape approach prevede diversi strumenti atti a gestire le componenti materiali ed immateriali del paesaggio storico urbano. Ritiene quindi necessario prevedere il coinvolgimento delle comunità al fine di individuare quei valori chiave nelle aree urbane e agevolare il dialogo interculturale. Tale programma presuppone inoltre l'uso di strumenti tecnici per proteggere l'integrità ed autenticità del patrimonio architettonico e consentire il monitoraggio e la gestione dello spazio urbano. L' **Historic Urban Landscape (HUL)** evidenzia la connessione tra fattori economici, sociali, ambientali, culturali, l'importanza del patrimonio immateriale e costituisce una cornice di riferimento per le nuove politiche di conservazione. Con tale programma si passa da una visione monodisciplinare degli interventi di conservazione e rigenerazione urbana ad un processo integrato, multidisciplinare e partecipato di gestione del cambiamento.

Alla base di questo approccio multidisciplinare vi è la necessità di creare ed integrare strumenti valutativi multicriterio (economici, multidimensionali, quantitativi/qualitativi) utili a definire i valori che costituiscono il patrimonio culturale urbano. Tali strumenti dovranno favorire processi di concertazione e negoziazione tra gruppi portatori di interessi conflittuali e dovranno essere adoperati per la valutazione degli impatti culturali, sociali ed ambientali.

Nell'approccio proposto dall' Unesco relativo all'Historic Urban Landscape si sottolinea, inoltre, la necessità di individuare gli strumenti finanziari sostenibili per promuovere lo sviluppo economico del paesaggio storico urbano rispettando nel contempo i suoi valori culturali. Un esempio potrebbe essere il microcredito ed altri finanziamenti flessibili per sostenere le imprese locali, così come una varietà di modelli di partenariato pubblico-privato.

Le politiche della conservazione urbana avranno successo se riusciranno nella definizione ed attuazione di una nuova serie di strumenti per identificare e proteggere la stratificazione storica dei valori naturali e culturali in ambienti urbani.

Tali strumenti innovativi e interdisciplinari dovranno essere adattati ai contesti locali. In generale, questi strumenti possono essere classificati in diverse categorie:

- **strumenti di regolamentazione:** atti alla definizione del sistema dei valori materiali e immateriali alla base del patrimonio culturale urbano e le relative politiche di conservazione e gestione;

- **strumenti per la partecipazione pubblica:** destinati a facilitare i processi di mediazione e negoziazione tra interessi diversi e gruppi spesso conflittuali al fine di definire scale di priorità ed obiettivi di sviluppo;

- **strumenti tecnici:** atti a proteggere l'integrità e l'autenticità degli aspetti architettonici e fisici del patrimonio urbano, a monitorare e gestire i cambiamenti per promuovere la

qualità della vita e dell'ambiente urbano attraverso la valutazione degli impatti culturali, sociali ed ambientali degli strumenti di pianificazione territoriale;

- **strumenti finanziari sostenibili:** destinati a promuovere lo sviluppo economico del paesaggio storico urbano, sulla base e nel rispetto dei suoi valori culturali, promuovendo gli investimenti privati a livello locale.

L'Unesco nell'autunno del 2011 all'interno della Conferenza Generale ha formulato delle raccomandazioni per gli Stati membri al fine di supportare il programma dell'Historic Urban Landscape.

In tali raccomandazioni emergono 7 azioni principali puntualmente esplicitate nella tabella seguente (tab. 7)

Tab. 7 _ I sette punti delle raccomandazioni Unesco per gli Stati membri

Raccomandazioni Unesco sull'HUL per la rigenerazione urbana
1. creare una piattaforma virtuale per i governi locali dove condividere opinioni, idee e conoscenze;
2. istituire un gruppo di lavoro composto da partner istituzionali con competenze specialistiche;
3. creare pacchetti di assistenza tecnica soprattutto per i Paesi in Via di Sviluppo;
4. incoraggiare la ricerca scientifica per favorire approcci sul paesaggio storico urbano;
5. organizzare conferenze e convegni per promuovere il dibattito internazionale sullo sviluppo e l'attuazione dell'approccio proposto dal HUL;
6. sostenere lo sviluppo didattico e favorire la formazione di figure professionali interessate a ragionare sul suddetto tema;
7. organizzare delle verifiche in merito, ogni 6 anni a cura degli stati membri.

Fonte: Unesco, 2010

I paesi partecipanti hanno considerato HUL come riferimento per promuovere atteggiamenti relativi alla conservazione, alla pianificazione completa e integrata ed alla sostenibilità. In tale approccio si dichiara che la conservazione non è inerente al solo edificio, ma è una componente delle politiche ambientali ed è vista come un'azione dinamica ed in mutamento dei processi naturali, ambientali e urbani. Il patrimonio è inteso infatti come risorsa socio-economica e ambientale. Per questo suo

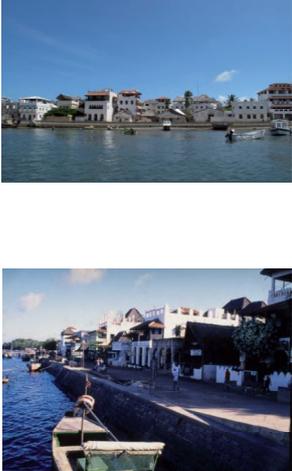
aspetto mutevole e multidimensionale diventa fondamentale favorire e migliorare la continuità tra passato e presente attraverso un rafforzamento dei legami intergenerazionali che favoriscono la trasmissione del sapere locale. Bisogna inoltre considerare che ci sono valori generici per le città e che l'approccio utilizzato deve essere lo stesso, ma le condizioni politiche e socio-economiche differiscono tra regioni e paesi. Le città sono i luoghi dove si individua la più grande concentrazione di beni appartenenti al patrimonio storico urbano, in Occidente come in gran parte dei Paesi del Sud del mondo. L'Africa sta affrontando minacce e sfide di cambiamento fortissime e rispetto alla complessità delle sue città l'approccio HUL prevede delle interessanti ed integrative raccomandazioni, emerse durante il workshop di Zanzibar nel 2009 dal 30 Novembre - 3 dicembre. In tale incontro si è evidenziato che l'eccezionale valore universale di questi paesaggi urbani risiede nella relazione tra il patrimonio materiale e socio-culturale e nei legami tra le componenti urbane e rurali. Dal workshop sono emerse delle linee guida strategiche per migliorare gli interventi di recupero e di conservazione nelle città Africane. Tra queste indicazioni viene sottolineata la necessità di effettuare degli studi che diano particolare attenzione ai sistemi dei valori locali, in particolare alla specificità dei valori intangibili e al come questi si siano trasformati nella contemporaneità. Tali studi dovranno inoltre prendere in considerazione che la diversità culturale presente nelle città africane può rappresentare uno strumento chiave per lo sviluppo umano, sociale ed economico in quanto promuove la creazione di nuovi valori economici e culturali (Swahili HUL, 2011). Bisogna quindi procedere all'identificazione e alla documentazione della ricchezza e della complessità specifiche di questo patrimonio storico urbano. Il paesaggio africano appare quindi stratificato e caratterizzato da una interrelazione tra urbano e rurale, questo mette in evidenza l'esigenza di un prospettiva inclusiva che si basa sull'identificazione della continuità dei sistemi abitativi e alla valorizzazione dei processi informali e dinamici. Nel workshop di Zanzibar si è reso utile, inoltre, promuovere la ricerca di base sul paesaggio africano all'interno dell'ambiente universitario al fine di migliorare la conoscenza e la condivisione delle tematiche

suddette. Gli studi sul concetto di paesaggio dovranno fornire indicazioni utili nell'atto della pianificazione regionale e locale, della pianificazione ambientale nazionale e nella valutazione di impatto. Saranno inoltre previsti dei supporti da parte dell'Unesco World Heritage e dagli organi della Commissione del World Heritage. Un fattore fondamentale per garantire un'adeguata pianificazione integrata è che quest'ultima debba coinvolgere una molteplicità di campi di interesse, soggetti e soprattutto svilupparsi su più livelli (nazionale, regionale e locale). Di seguito sono riportati sinteticamente due casi studio oggetto di analisi durante il suddetto workshop, approfonditi: negli obiettivi; nei criteri e nei risultati raggiunti (tab. 8).

Tab. 8 _ Workshop di Zanzibar: schema di due città pilota nella costa Swahili, per l'applicazione delle raccomandazioni HUL

	Descrizione	Criteri e obiettivi
STONE TOWN DI ZAZNZIBAR	The Stone Town di Zanzibar è un ottimo esempio di una città commerciale sulla costa swahili dell'Africa orientale. Essa conserva quasi intatto il suo paesaggio urbano e rivela un buon numero di edifici che manifestano la particolare cultura che, per più di un millennio, ha riunito elementi caratteristici della tradizione africana, araba, indiana ed europea.	<ul style="list-style-type: none"> • La Stone Town di Zanzibar è la manifestazione fisica di un'armonica fusione culturale; • Per molti secoli vi è stata un'intensa attività commerciale tra Asia ed Africa, chiaramente evidente nell'architettura e nella struttura urbana della Stone Town; • Zanzibar ha una grande importanza simbolica nella soppressione della schiavitù, poiché è stata uno dei principali porti del commercio di schiavi in Africa orientale.
	Raccomandazioni HUL	Risultati azioni strategiche

	<ul style="list-style-type: none"> • fare un inventario completo per informare del processo decisionale; • collegare questo inventario con altri relativi a diversi gruppi di soggetti interessati; • valutare la vulnerabilità dei beni del patrimonio, gli impatti socio-economici, ed ambientali; • sviluppare una visione su come portare le questioni all'attenzione pubblica; • redigere una lista delle priorità; • organizzare partnership e coordinare la gestione. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. pianificazione e coordinamento; 2. gestione e partenariati; 3. HIA (heritage impact assessment) sull'hotel a 5 stelle e sullo sviluppo del Mambo Msiige; 4. Riabilitazione dell'Orto Botanico.
	Descrizione	Criteri e obiettivi
LAMU OLD TOWN KENYA	<p>Lamu Old Town è il più antico e meglio conservato insediamento Swahili dell'Africa orientale, e conserva tuttora le sue funzioni tradizionali. Costruita in pietra corallina e legno di mangrovia, la città è caratterizzata dalla semplicità di forme strutturali arricchita da elementi compositivi come: cortili interni; verande e porte in legno finemente scolpite. Dal XIX secolo Lamu ha ospitato importanti feste religiose musulmane ed è diventata un importante centro per lo studio delle culture islamiche e swahili.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • L'architettura e la struttura urbana di Lamu dimostra influenze culturali che si sono stratificate per diverse centinaia di anni; • La crescita dei porti sulla costa africana orientale e l'interazione tra i Bantu, gli Arabi, i Persiani, gli Indiani e gli Europei, trova la sua più forte espressione in Lamu Old Town e rappresenta una significativa fase culturale ed economica nella storia della regione; • Lamu Old Town è un importante centro per la cultura islamica e swahili.
	Raccomandazioni HUL	Risultati azioni strategiche

	<ul style="list-style-type: none"> • stabilire la priorità nelle azioni di conservazione al fine di preservare il tessuto urbano; • sviluppare procedure adeguate per documentare e mappare i luoghi storici; • presentare il lavoro di indagine ed adottare uno strumento di diffusione adeguato; • operare strumenti digitali e database per l'inventario di piazze, di piani e per le mappe; • preparare mappe interattive dei risultati. 	<p>Il Lamu World Heritage Site e il museo nazionale del Kenya hanno coordinato il workshop ed hanno proposto l'esame dei luoghi, attraverso l'utilizzo del GIS, come punto di partenza per il lavoro di mappatura del patrimonio da conservare e tutelare, nell'ottica della costruzione di un database chiaro e sul quale definire le priorità d'intervento.</p>
---	---	---

Fonte: Swahili, Historic Urban landscape, 2011-2012

Risulta fondamentale la prospettiva proposta dall'approccio (HUL) orientata ad una cooperazione tra pubblico e privato finalizzata a conservare e potenziare la qualità dell'ambiente urbano, in cui la creatività culturale può essere forza motrice per la crescita umana e sociale.

«Cultural diversity is the main heritage of humanity. It is the product of thousands of years of history, the fruit of the collective contribution of all peoples through their languages, imaginations, technologies, practices and creations. Culture takes on different forms, responding to dynamic models of relationship between societies and territories.» (Agenda 21 per la Cultura, 2008, art. 1).

La qualità dell'ambiente deve essere mantenuta e potenziata integrando le nuove comunità nel paesaggio storico urbano.

Anche l'Unesco tratteggia nelle sue raccomandazioni il rapporto tra il fenomeno dell'immigrazione e il paesaggio storico urbano sottolineando che le città sono sempre più oggetto dell'immigrazione. Tra l'altro questo è un fenomeno che è cresciuto enormemente negli ultimi decenni e che riguarda il 3% della popolazione mondiale. Nel 1975 c'erano 80 Mln di migranti internazionali, nel 99 120 Mln, nel 2000 150 Mln e oggi si registrano dati che si attestano su 300 Mln (Di Tota M., 2015). Ciò potrebbe

comportare il rischio della frammentazione spaziale e sociale e la perdita di qualità dell'ambiente urbano e delle aree peri-urbane. Invece proprio l'incremento dell'immigrazione e la crescita della diversità deve trasformarsi in uno strumento chiave per lo sviluppo umano sociale ed economico.

In relazione al tema dell'immigrazione e della diversità culturale, le Raccomandazioni dell' Unesco 2011 si focalizzano su due aspetti in parte contrastanti da un lato: considerano l'immigrazione un rischio per la vivibilità della città, dall'altro una risorsa. In tale approccio, il tema dell'integrazione delle comunità nuove può declinarsi non solo nel rapporto con la comunità locale, ma, anche nel rapporto con il paesaggio storico urbano nell'insieme delle sue componenti tangibili e intangibili. L'importazione di identità etniche all'interno dei confini urbani arricchisce e complica la sfera dell' "alterità" in relazione alla quale un gruppo deve costruire la propria dimensione. Nei rispettivi paesi di immigrazione i costrutti culturali che designano l'identità etnica in maniera contrastativa (identità/alterità), vengono continuamente rimodellati in relazione a nuove alterità con le quali entrano in contatto (Fabietti, 1998). La globalizzazione e le migrazioni internazionali creano un panorama diasporico in cui i soggetti costruiscono il proprio vicinato spaziale in relazione ai diversi livelli di alterità (interna, esterna o simile, differente). Lo scenario relazionale in cui avviene la costruzione identitaria e territoriale è animato da una varietà di processi: alle relazioni etniche strutturate sulle opposizioni (identità/alterità), si sovrappongono rapporti inter-etnici che si instaurano tra le diverse "alterità" che convivono con gli autoctoni. Tale integrazione può concorrere a migliorare la vivibilità e a preservare i valori del paesaggio, favorendo la formazione di nuovi valori economici e culturali. La diversità culturale pertanto deve essere riconosciuta come un valore e bisogna attuare ogni strategia possibile per favorire lo scambio e l'integrazione tra comunità culturali diverse. «*Cultural diversity and is one of the essential elements in the transformation of urban and social reality* » (Agenda 21 per la Cultura, 2008, art.1)

Per garantire l'integrazione tra comunità locali e comunità nuove diventa indispensabile assumere un approccio orizzontale che preveda il coinvolgimento di

tutti gli stakeholders attraverso metodi che abbiano per oggetto strategie di trasformazione del paesaggio storico urbano (COE, 2014). La letteratura internazionale presenta diversi strumenti in grado di attivare metodologie per la “progettazione partecipata”, organizzate mediante attività di workshops con lo scopo di mettere a confronto le idee e le opinioni degli stakeholders della comunità locale.

Un esempio risultano:

- i *Living Lab*, strumento di confronto delle conoscenze tra attori diversi, e di orientamento verso percorsi di sviluppo sostenibile partecipato;
- l'*European Awareness Scenario Workshop (EASW)*; adottato nel 1994, diffuso dal programma “Innovazione” della Commissione Europea per incentivare la progettualità partecipata, negoziata, consensuale e dal basso;
- L'*Open Space Technology (OST)*; sperimentato negli ultimi vent’anni in differenti paesi del mondo, impiegato nella gestione di gruppi composti da un minimo di 5 a un massimo di 2000 persone, in conferenze della durata di più giornate;

2.3 Lo sviluppo sostenibile del Paesaggio Storico Urbano: focus sulle realtà del Sud del mondo

Promuovere lo sviluppo sostenibile del Paesaggio Storico Urbano, attraverso la conservazione del suo patrimonio, vuol dire prima di tutto focalizzare l'attenzione agli impatti che un processo di rigenerazione sul benessere dell'essere umano. Il concetto di benessere viene inteso in una prospettiva multidimensionale come lo «*stato di completo benessere fisico, mentale e sociale e non semplicemente l'assenza di malattia o infermità*» (WHO, 1948) grazie al quale «*l'individuo o il gruppo devono essere in grado di identificare e realizzare le proprie aspirazioni, di soddisfare i propri bisogni, di modificare l'ambiente o di adattarvisi*» (WHO, 1986). La suddetta tesi è sorretta da un telaio bibliografico di dichiarazioni, raccomandazioni e report europei che dal 1986 ad oggi stimola le politiche locali ad assumere nei processi di rigenerazione urbana strategie integrate di promozione del benessere. Esse sono perfettamente in linea con il primo articolo dell'Agenda21 di Rio de Janeiro (1992); essendo la stessa riconosciuta sia come:

- a. un "benchmark" per misurare il benessere, la riduzione della povertà, la promozione della coesione sociale e l'eliminazione delle discriminazioni;
- b. il fondamento per «*società inclusive, eque, economicamente produttive*» (WHO, 2011, p.6).

«Questo significa lavorare verso lo sviluppo di un sistema di valutazione che completi le rilevazioni delle attività di mercato con misurazioni focalizzate sul benessere delle persone, che sappiano cogliere la sostenibilità» (Stiglitz et al., 2010, p.21) di un processo di rigenerazione nel paesaggio. Difatti, i processi rigenerativi per la conservazione del patrimonio culturale, trasformano il paesaggio, e i valori complessi di quest'ultimo, «*in cui gli individui nascono, crescono, vivono, lavorano e invecchiano*» (WHO, 2011, p.6).

Il benessere, viene assicurato nella misura in cui la combinazione di fattori sociali, ambientali ed economici determinano condizioni di:

- vivibilità del paesaggio costruito e naturale;
- convivialità sociale, lo “star bene” con se stessi e con gli altri;
- prosperità economica;
- sostenibilità delle risorse materiali;
- abitabilità dei “luoghi” e vitalità delle relazioni socio-economiche;
- equità dei diritti.

Due fattori chiave tra le suddette dimensioni contribuiscono ad influenzare strutturalmente le prestazioni sinergiche, nell’approccio al Paesaggio Storico Urbano:

1. il capitale del patrimonio “vivo” e “dinamico”, culturale e naturale, tangibile e intangibile attraverso il quale la comunità costruisce quotidianamente la propria identità integrando il vecchio e il nuovo, interessi pubblici e privati, obiettivi di breve e lungo periodo, ecc.
2. la capacità di auto-gestione di tale patrimonio da parte della popolazione, che nella porzione di territorio riconosciuta (Consiglio d’Europa, 2000) si esprime, comunica, scambia, trasforma e produce valori in un continuo divenire.

Essi possono essere definiti i drivers dei processi di cambiamento del paesaggio, il loro grado di incidenza può determinare gli effetti di una migliore/peggiore capacità produttiva e attrattiva del sistema urbano. In questa logica, l’approccio Unesco al Paesaggio Storico Urbano rappresenta una strategia efficace per attivare un processo di rigenerazione urbana, fondato sulla *governance* partecipativa del patrimonio culturale, capace di veicolare gli impatti dei processi urbani multidimensionali verso la direzione di uno sviluppo sano e sostenibile. Il Paesaggio Storico Urbano viene concepito considerando i valori intrinseci di benessere fisico, mentale e sociale da assicurare:

- ai gruppi sociali sotto la soglia minima di reddito;

- alle generazioni future;
- all'ambiente naturale.

Il tutto perfettamente in linea con quanto sostiene Fusco Girard nella teorizzazione del Valore Sociale Complesso: *sociale*, in quanto suggerisce di tener conto dei punti di vista delle varie componenti sistemiche, che si riconoscono tutte nel rispetto di certe regole organizzative attraverso le quali si realizza la compatibilità e l'integrazione tra il sé e gli altri; *complesso*, perché riflette il riconoscimento che il valore esiste anche indipendentemente dallo scambio, ma è collegato alle finalità in sé del sistema. Tale definizione anticipa una tendenza che oggigiorno si va sempre più consolidando e cioè che tutti gli utenti risultino una risorsa (diretti, indiretti, potenziali e futuri) e che oltre ai relativi valori di uso e di non-uso esistono quelli intrinseci (Fusco Girard e Nijkamp, 1997). Il valore sociale complesso (VSC) esprime, nel settore delle valutazioni, un punto di vista più generale, in quanto rifiuta l'unilateralità, per aprirsi alla molteplicità ed alla eterogeneità, assumendo al suo interno l'integrazione tra valutazioni economiche e non-economiche, ovvero tra valori espressi su scale monetarie, valutazioni bio-ecologiche e valutazioni relative alla qualità sociale (Cerreta e De Toro, 2012). Inoltre, se è vero che i metodi di valutazione economica sono in grado di incorporare la nozione di valore all'interno della relazione che si viene a generare tra uomo e prodotti ecosistemici, allo stesso tempo si deve rilevare l'impossibilità di tener conto adeguatamente della struttura interna degli stessi e delle relazioni ecologiche esistenti tra le diverse componenti, da cui dipendono quantità e caratteristiche dei beni e servizi offerti. Le valutazioni integrate si propongono di superare i limiti degli approcci tradizionali, che si fondano unicamente sulle priorità e preferenze espresse dai saperi esperti, ma considerando anche come aspetti determinanti le preferenze della comunità. La valutazione quindi non si risolve più in un calcolo, quanto piuttosto in processo dialogico- comunicativo, circolare e sinergico (Fusco Girard e Nijkamp 1997). Alla luce di queste riflessioni l'attenzione si concentra sull'indagare strumenti valutativi che completino «*le rilevazioni dell'attività di mercato con misurazioni focalizzate sul*

benessere delle persone, che sappiano cogliere la sostenibilità» (Stiglitz et al., 2010, p.21) dell'approccio al Paesaggio Storico Urbano.

Assicurare condizioni di benessere è conveniente in quanto si promuovono «*società inclusive, eque ed economicamente produttive*» (WHO, 2011, p.6).

Nel breve termine il miglioramento della qualità della vita può portare ad aumenti di produttività a beneficio diretto di organizzazioni e imprese locali; mentre nel lungo termine può incrementare il "profilo" economico di una comunità (Richardson et al., 2008). Il patrimonio storico urbano, con le sue componenti materiali ed immateriali, potrebbe costituire una risorsa per migliorare la vivibilità delle aree urbane e contribuire a sostenere la produttività.

Attualmente anche il ruolo economico e sociale delle città storiche sta cambiando in maniera determinante, esse infatti sono esposte a nuove e dirompenti pressioni relative principalmente:

- alla rapida urbanizzazione, che potrebbe minacciare l'identità delle comunità;
- all'incontrollato implemento dello sviluppo urbano;
- alla velocità ed intensità dei cambiamenti;
- al consumo delle risorse.

Il fenomeno migratorio, che investe le città, contribuisce a determinare una trasformazione dell'immagine storica, pertanto le politiche territoriali dovrebbero considerare strategie atte a fornire soluzioni a lungo termine in termini di conservazione e sostenibilità con obiettivi da provare a raggiungere nel breve periodo. Il concetto di sostenibilità, nella sua sempre più complessa accezione, deve considerare aspetti volti all'individuazione delle relazioni che intercorrono tra sostenibilità politica, economica, ambientale, sociale e territoriale. Le città, infatti, generano la più grande percentuale di prodotto interno lordo della ricchezza nazionale sia nei paesi Occidentali sia in quelli del Sud del Mondo e sono i luoghi dove si creano le più grandi opportunità in termini di sviluppo. «*The opportunities that individuals have in the cities to meet each other help them to get ideas and innovate*» (Jacobs, 1969, p. 71). Quelle che riescono a migliorare l'interconnettività e l'interculturalità,

potenziando le infrastrutture urbane, il commercio, la mobilità, la circolarizzazione dell'economia intesa come *«un acceleratore potente di cooperazione tra soggetti diversi che si scambiano risorse e servizi in modo simbiotico, partendo dal riconoscimento che i benefici riguardano tutti, in una prospettiva di gioco a somma positiva (...) con impatti anche sul piano culturale»* (Fusco Girard, 2012, p. 778) e la valorizzazione delle identità locali, riescono a creare le condizioni per migliorare la qualità della vita garantendo solidarietà e prosperità. Al contrario le città che, nonostante il loro potenziale di generare ricchezza, non riescono a creare le condizioni per la distribuzione equa del reddito, risorse ed opportunità, rischiano di divenire città sempre più divise. *«Cities are the past, the present and the future of humanity»* (W.U.F 6, 2012). Attualmente molte realtà del Sud del mondo (e nello specifico le città) stanno crescendo vertiginosamente alla luce dell'unico imperativo: lo sviluppo economico, senza porre attenzione agli aspetti ecologici, sociali e culturali. Tale atteggiamento rischia di far collassare ancora una volta un sistema già fragile e complesso. *«I problemi della città non stanno nella città, ma nella povertà di parti crescenti della popolazione urbana, nella sua marginalità sociale ed economica, nell'essere esclusi politicamente, culturalmente e fisicamente da un'idea di città fondata sul collettivo, l'integrazione, la ripartizione, la solidarietà.»* (Balbo, 1999, p. 16)

La rapida urbanizzazione ha determinato interessantissime conseguenze sulla struttura della città nei contesti del Sud del Mondo sicuramente per le risorse insufficienti e le logiche politico-sociali, non in grado di favorire una reale equità distributiva (fig.21).

I caratteri distintivi, che si riscontrano, risultano:

1. forti differenze economiche;
2. marcata divisione sociale, in alcuni casi etnica e religiosa;
3. frammentazione dello spazio.

«La città dei PVS è fatta di tante città diverse.» (Balbo, 1999, p. 66).

La partecipazione ed il coinvolgimento delle parti interessate alla realizzazione di uno sviluppo urbano sostenibile favorisce appartenenza, identità e coesione.

«La questione centrale oggi è quella della governance, cioè lo sviluppo di processi e procedure per gestire la città fondati sulla partecipazione ed il coinvolgimento di tutti i cittadini e delle loro organizzazioni (...). In una parola, la sfida urbana dei prossimi anni sta nella legittimità della governance urbana» (Mc Auslan, 1995)

Il favorire la *governance* per la gestione della città prevede sicuramente come passo indispensabile quello di rafforzare le competenze dei governi locali, ma anche di sostenere le associazioni di base attente a riconoscere le esigenze degli utenti e stimolare le Organizzazioni non Governative verso una maggiore integrazione e coordinamento.

Una città inclusiva e prospera è consapevole della sua diversità culturale e provvede a proteggere i diritti di tutti i suoi abitanti.

Fig. 21 _ Panoramica di un insediamento urbano non pianificato a Tangeri, Marocco



Fonte: Carone, 2014

Considerata oramai la debolezza finanziaria dei governi locali e delle amministrazioni pubbliche, il partenariato tra settore pubblico, privato e non pubblico, includendo con

quest'ultima dicitura le molteplici organizzazioni non governative e no profit, risulta sempre più indispensabile per esplorare soluzioni originali a problemi specifici.

Nella tabella seguente sono stati riportati alcuni progetti e programmi di sviluppo nelle realtà Africane, in atto o già conclusi (tab. 10).

La selezione è avvenuta in primis valutando alcune delle esperienze premiate come "best practices" alla Conferenza sugli Human Settlements di Istanbul Habitat II (3-14 giugno 1996), allo scopo di far conoscere e diffondere tali esempi come innovativi e di successo su aspetti diversi della gestione della città nei Paesi del Sud del Mondo. Un altro criterio di selezione è stato la natura dell'organizzazione che ha promosso e gestito il programma o il progetto specifico (l'attenzione è stata concentrata sulla ricerca di partenariati pubblico-privato) e infine, fattore fondamentale che mosso la selezione, risulta la presenza o meno del coinvolgimento della comunità nella pianificazione e gestione del processo.

Tab. 10 _ Elenco di alcuni programmi finalizzati allo sviluppo urbano sostenibile: focus sul continente africano

Programma	Mission	Organizzazione	Fonte
Programme de développement social urbain à Yeumbeu Dakar, Senegal	Coinvolgimento della comunità nella definizione di attività volte a migliorare le condizioni di vivibilità del quartiere popolare di Yeumbeu nell'area di Pikine, una città dormitorio con 800.000 abitanti alla periferia di Dakar.	Ong Enda Tiers Monde Unesco	Enda-Ecopop, 1997
Malis: Makalle Land Information System, Etiopia	Miglioramento della gestione della nuova politica di concessione dei suoli (Land lease) con la trasformazione dell'informatizzazione cartacea in un database elettronico.	Governi regionali dell'Etiopia	Jogan Patassini 1996
Wahis e Zabaleti Environment Protection Company, Cairo, Egitto	Gestione consapevole dei rifiuti solidi urbani attraverso il coinvolgimento della comunità locale (wahis-operatori finanziari, zabaleti- gruppo sociale) che li differenzia, li recupera e ne fa una risorsa economica.	Municipalità del Cairo Banca Mondiale	Environmental quality Institute, 1993, Unchs 1996a
Sustainable City Programme, Unchs (Habitat)	Rafforzamento delle capacità degli operatori locali, regionali e nazionali, nella gestione della città, sulle questioni di natura ambientale. L'obiettivo del	Unhcs (Habitat) Unep	www.unchs.org/scp/

	programma è garantire uno sviluppo sostenibile attraverso un coordinamento di attori pubblici, privati e del settore comunitario.		
CIUP (Community Infrastrure Upgrading programme) Dar es Salaam, Tanzania	Miglioramento delle condizioni di vita della comunità residente nell'area d'intervento, attraverso la ristrutturazione e riqualificazione degli insediamenti non pianificati. Proposte di strategie volte alla costruzione di processi partecipativi finalizzati alla manutenzione e gestione degli spazi collettivi.	Banca Mondiale Governò DLAs e comunità	http://locs4frica.iclei.org
Mapungubwe Centro d'informazione comunitaria, Alexandra, Sud Africa	Creazione di un museo interattivo e polo aggregativo che raccoglie e mette a disposizione informazioni sulla cultura e le tradizioni locali. Un polo di aggregazione, un magnete per la comunità, pensato, costruito e realizzato dalla gente, con la gente e per la gente.	Dipartimento di architettura di Johannesburg Governò Sud Africano	www.bestpractice.org
Progetto di salvaguardia del patrimonio culturale a Oujda, Marocco	Miglioramento delle condizioni di vita nella comunità della Medina Oujda valorizzando il patrimonio culturale, le risorse artigianali tradizionali e le capacità tecniche per la salvaguardia del patrimonio tangibile ed intangibile.	Ong Africa 70	www.esteri.it
Sviluppo ecoturistico nelle province di Tétouan e Chefchaouen, Marocco	Miglioramento delle condizioni economiche delle due province dell'area nord del Marocco, attraverso il rafforzamento istituzionale delle amministrazioni nella pianificazione e gestione dello sviluppo locale.	Ong Movimondo	www.esteri.it
Mida_ Migration for development in Africa	Programma pilota per la valorizzazione della diaspora ghanese residente in Italia al fine di migliorare l'inserimento lavorativo nel paese d'origine e di promuovere e migliorare lo sviluppo economico.	Organismi internazionali	www.esteri.it
Progetto di sviluppo rurale integrato e di protezione ambientale nel distretto degli Afram Plains, Ghana	Miglioramento delle condizioni di vita di una comunità di contadini (20.000) nella regione centrale del Ghana, attraverso la produzione e l'esportazione di prodotti tradizionali.	Ong (Ricerca e cooperazione)	www.esteri.it
Conservazione e sviluppo delle comunità nella zona del lago	Valorizzazione e diversificazione dell'utilizzo delle risorse ambientali al fine di determinare la conservazione delle componenti della biodiversità, del	Enti locali	www.esteri.it

Turkana, Kenya	patrimonio naturale e culturale favorendo lo sviluppo sostenibile ed il miglioramento delle zone aride.		
Progetto di sviluppo rurale integrato nell'Ader Douchi Maggia, Niger	Miglioramento delle condizioni di vita delle comunità residenti nell'area in questione, ad alto grado di vulnerabilità, attraverso la trasformazione in zona potenzialmente produttiva e la realizzazione di opere specifiche volte allo sviluppo sostenibile.	Organismi internazionali	www.esteri.it
Sviluppo agricolo urbano e periurbano di Kigali, Ruanda	Sviluppo agricolo nella zona periurbana di Kigali, finalizzato all'impiego della comunità locale ed alla valorizzazione delle risorse locali.	Fao Decentralized Cooperation Programme Municipalità di Roma Municipalità di Kigali	www.esteri.it
Progetto di elettrificazione rurale nel villaggio di Bomalang'ombe, Tanzania	Realizzazione di una diga al fine di fornire energia rinnovabile al villaggio. Interessante per il coinvolgimento attivo della popolazione in tutte le fasi del progetto avvenuto stimolando l'appropriazione delle tecnologie e degli strumenti necessari allo sfruttamento sostenibile delle risorse naturali.	Ong Cefa	www.esteri.it
Supporto al programma ambientale italo-egiziano (II fase), Egitto	Valorizzazione, protezione e salvaguardia delle risorse ambientali, culturali ed artistiche del patrimonio egiziano.	Organismi internazionali Undp	www.esteri.it
Sostegno alla pesca artigianale nella provincia di Nador, Marocco	Valorizzazione delle strutture di conservazione del pescato nei sei siti di pesca della provincia oggetto del progetto. Sostegno alla creazione di associazioni di pescatori, formazione professionale, sostegno all'ingresso nel circuito di commercializzazione tradizionale: il tutto finalizzato a migliorare le condizioni di vita della comunità locale.	Ong Africa 70	www.esteri.it
Progetto per la valorizzazione della Medina di Tangeri, Marocco	Valorizzazione dell'antica Medina di Tangeri al fine di frenare la tendenza al degrado sociale e urbano. L'iniziativa vuole promuovere il riconoscimento e la valorizzazione dei valori storici, culturali ed ambientali del luogo.	Cooperazione italiana Cospe Al Boughnaz	www.cooperazioneallosviluppo.esteri.it
Programma integrato per la valorizzazione delle regioni del Sahara e del sud della	Fornitura di beni e servizi di origine italiana nell'ambito di progetti di sviluppo in diversi settori prioritari, ad esempio- infrastrutture, agricoltura- al fine di promuovere lo sviluppo rurale, la	Enti internazionali	www.esteri.it

Tunisia - Programma Sahara Sud, Tunisia	conservazione delle risorse naturali e l'empowerment della comunità.		
Costruzione di un sistema di monitoraggio e valutazione del programma nazionale di lotta alla desertificazione (Pan-Lcd), Tunisia	Creazione di un sistema di monitoraggio del programma stesso assicurando la piena appropriazione da parte della comunità di amministratori tunisini competenti.	Organismi internazionali	www.esteri.it

Fonte: Balbo, 1999

Le città, soprattutto nei Paesi del Sud del mondo, mostrano molti segni di malessere, ma non è la città in sé a generare irregolarità, povertà e violenza. Le ragioni si possono individuare nel modello di sviluppo che sottende la costruzione di tale tipo di città dove la comunità presente non è in grado di riconoscersi (Balbo M., 1999). Solo un'azione di governo che riesca a coniugare la forza di mercato con il coinvolgimento di tutte le risorse e potenzialità presenti, potrebbe promuovere il superamento delle diseguaglianze e favorire un modello di città sempre più equo. Pertanto, risulta fondamentale la capacità di organizzare e valorizzare il consenso attorno ad un "progetto di città", coinvolgendo con metodi e strumenti innovativi coloro che la vivono e giorno per giorno la trasformano.

3. Description du contenu: Le réaménagement du port de Tanger, potentialité pour le développement

La zone portuaire de Tanger, actuellement caractérisée par deux pôles, le "Vieux-Port" dans le centre-ville et le nouveau à 40 km en plein essor "Tanger Med", qui se compose de deux usines Med Med 1 et 2, est un laboratoire expérimental très intéressant pour des raisonnements, des stratégies, des programmes et des plans en ligne avec le développement durable. La nouvelle infrastructure (Tanger Med) en fait, va déterminer des effets substantiels sur le port historique dans le centre ville, à cause du changement de fonctions principalement liées au commerce et au transport donnant ainsi au port historique une vocation de plus en plus culturelle. Le nouveau port de Tanger Med a été inauguré en Juillet 2007 et il continue à enregistrer une grande croissance de la production, qui confirme la prévision et la prospective du roi Mohammed VI, qui avait investi sur ce travail mégalithique. Plus précisément on va souligner la présence de deux pôles pour la nouvelle infrastructure de Tanger Med -Tanger Med I et II. La création et la croissance ultérieure de nouveau port de Tanger MED a contribué au développement économique de la ville et de la région, grâce à l'implantation de grandes entreprises telles que Renault, mais c'est aussi la principale cause du changement progressif de fonction du port situé dans le centre-ville. Actuellement, le port historique est caractérisé par un projet qui a comme but ces principes cardinaux:

- renforcer la relation avec l'eau;*
- valorisé le port de pêche;*
- définir un terminal de croisière;*
- renforcer et maintenir la relation avec la ville historique (la Medina);*
- créer des équipements pour la culture et les loisirs.*

Le chapitre suivant examine en détail les caractéristiques du plan directeur du projet et il propose des réflexions sur les formes de participation sociale qui peuvent faciliter un meilleur dialogue avec la Médina.

3. La riqualificazione dell'area portuale di Tangeri: potenzialità per lo Sviluppo

Tangeri gode di una posizione strategica tra l'Europa ed il Maghreb ed è stata sempre una città di transito e multiculturale (fig. 22), aspetti che si rispecchiano appieno nella conformazione morfologica dell'impianto urbano, della sua architettura e di molteplici caratteri culturali. Oggigiorno la città del "detroit" è divenuta un luogo di migrazione per coloro che provengono dalle zone rurali, per i sub-sahariani che cercano di emigrare verso l'Europa e per molti Europei che scelgono di stanziarvisi.

Per il carattere di città di transito e commercio internazionale risulta interessante ragionare sull'area portuale in quanto territorio strategico per il commercio euro-mediterraneo. Il porto antico, infatti, gode di una posizione eccellente e risulta sempre più vivo l'interesse per l'elaborazione di strategie innovative atte a promuovere un processo di riqualificazione che ne valorizzi la vocazione turistica e culturale.

L'area portuale di Tangeri, suddivisa in due poli - il porto antico nel centro cittadino ed il nuovo "Tangeri Med" - può divenire un volano interessante per innescare processi di conservazione integrata del patrimonio storico urbano della Medina. Attualmente l'idea che sottende il progetto di rigenerazione del porto storico è creare un complesso polifunzionale, che sia in grado di ricongiungere la città al mare, riallacciando un dialogo che negli ultimi anni è andato perso. Tale progetto vuole inoltre offrire alla città un'articolata offerta turistico - culturale e potenziare il traffico crocieristico.

Il seguente capitolo organizzato in due paragrafi prova ad analizzare in maniera puntuale la complessità dei due poli portuali.

Il primo paragrafo tratteggia l'analisi del polo di Tangeri Med I e II e lo studio si sofferma su dati hard legati alla crescita negli ultimi anni dei volumi di transito merci, che avvalorano la scelta di delocalizzare tali funzioni dal porto storico, proponendo per quest'ultimo una rinnovata vocazione.

Il secondo paragrafo invece descrive in maniera accurata il progetto di rigenerazione e riqualificazione dell'impianto portuale storico, approfondendone:

- gli obiettivi;

- le funzioni;
- le soluzioni strategiche;
- gli studi preliminari necessari al masterplan.

La raccolta dati è avvenuta grazie ad un incontro vis-à-vis con il direttore della Società per la riconversione della zona portuale di Tangerang città (SARPT) in data 16 giugno 2014, agevolata dall'utilizzo di un'intervista ed un questionario, strutturati per far emergere le caratteristiche del progetto ed le percezioni dei valori intrinseci ed estrinseci dell'area.

Tutto il materiale grafico e fotografico è stato prodotto sul campo durante il mese di permanenza a Tangerang (7 giugno - 7 luglio 2014), grazie al finanziamento in seno al programma scambi internazionali dell'Università di Napoli Federico II approvato con decreto n. 1153 del 16/04/2014.

Il capitolo si conclude sottolineando quanto risulta determinante integrare gli obiettivi della conservazione e della crescita economica con quelli sociali; ponendo particolare attenzione al capitale umano ed al benessere percepito dagli stakeholders, aspetti che appaiono carenti in tutti gli studi di fattibilità effettuati dalla SARPT per il progetto di rigenerazione del porto storico di Tangerang.

Fig. 22 _ Cimitero ebraico nella città storica (la Medina) di Tangerang



A) ingresso



B) scorcio tombe con vista mura storiche

Fonte: Carone, 2014

3.1 Fotografia della realtà portuale di Tangeri: polo di Tangeri Med I e II

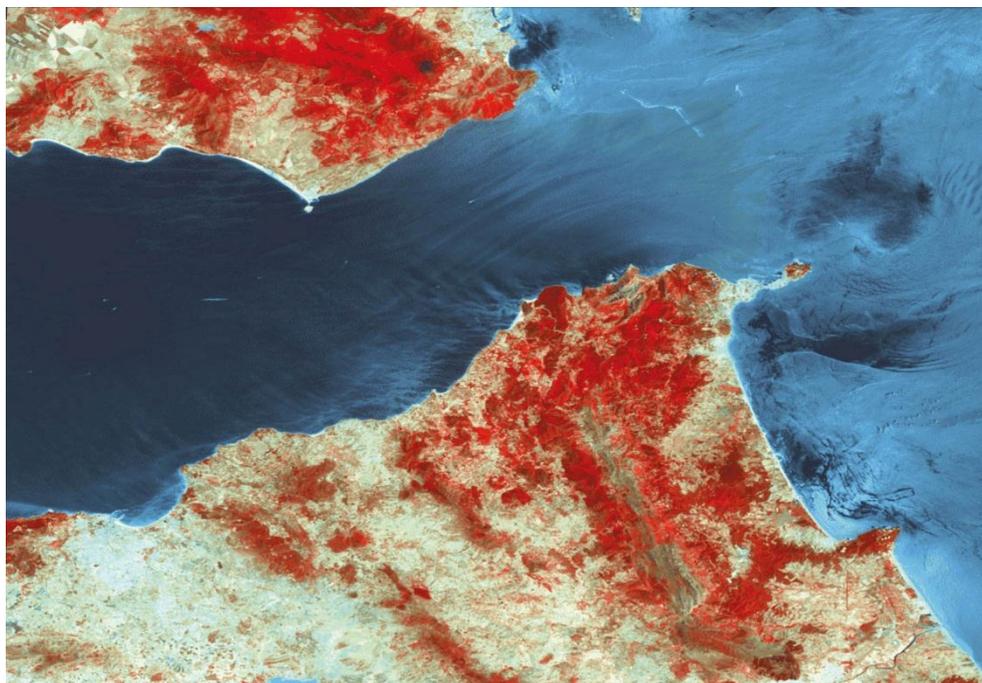
«Belle gèôlière des âmes qui l'ont habitée, Tanger est le défi à Babel où, toutes orthographes confondues arabe espagnol "jaquetiya", français, italien, anglais, se parlent et se comprennent en signe d'évidente tolérance, vraiment commune dont elle surveille quotidiennement le passage des eaux» (Bella carceriera delle anime che l'hanno abitata, Tangeri sfida Babele dove tutte le ortografie sono combinate, lo spagnolo, l'arabo, lo "jaquetiya", il francese, l'italiano, l'inglese, si parlano e si comprendono segno di evidente tolleranza, veramente singolare di cui essa sorveglia quotidianamente il passaggio delle acque) (Cecilia Fernandez Suzor, 2004).

L'essere cerniera tra l'Europa ed il Maghreb (fig. 23) e la relativa facilità di accesso per la via marittima, le quali hanno favorito sin dalla preistoria lo stanziamento ed il transito di varie comunità e la concentrazione di molteplici siti preistorici, testimoniano quanto la penisola di Tangeri abbia avuto un ruolo privilegiato nelle comunicazioni. La mitologia greca avvalorava il carattere marittimo della regione attribuendo la fondazione di Tangeri/*Tingis* al gigante Antée figlio di Poseidone, Dio del Mare e a Gaia, dea della terra. Storicamente proprio i resti delle civiltà fenicia, cartaginese e romana confermano la natura Mediterranea della città e della regione tutta, che oggi appare sufficientemente consolidata e si apre ai circuiti commerciali e culturali internazionali, consentendo il controllo e la gestione di differenti operazioni legate agli scambi commerciali. L'area portuale di Tangeri è caratterizzata attualmente da due poli (fig. 24): il porto antico nel centro cittadino ed il nuovo a 40 km e in forte espansione Tangeri Med, che consta di due impianti Med1 e Med 2 (fig. 25). Essa gode di una singolare posizione ed è per questo interessante ragionare in maniera critica e sperimentale su strategie innovative in linea con uno sviluppo sostenibile.

La creazione della suddetta nuova infrastruttura (Tangeri Med) ha determinato delle notevoli ripercussioni sull'intera area portuale storica, a causa dello spostamento delle funzioni legate al commercio ed al trasbordo. In tal modo su quest'ultima si è provveduto a lavorare con un programma di rigenerazione e riqualificazione in grado

di valorizzare sempre più la vocazione turistica e culturale, con l'obiettivo anche di ricostruire il rapporto con la Medina, da tempo oramai perso.

Fig. 23 _ Regione di Tanger Tétuan, cerniera tra Africa ed Europa



Fonte: Société d'Aménagement pour la Reconversion de la zone Portuaire de Tanger ville, 2010

Fig. 24 _ I due poli portuali che caratterizzano la città di Tangeri



Fonte: www.skyscrapercity.com, consultato il 3/03/2012

Fig. 25 _ Panoramica dell'infrastruttura di Tangeri Med I e II

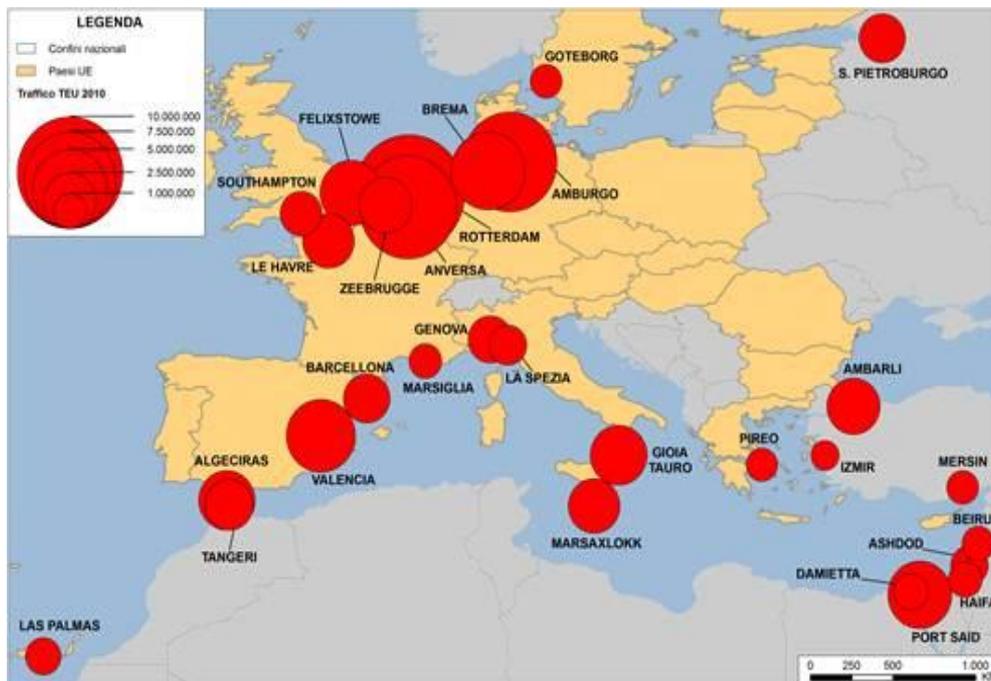


Fonte: Carone, 2014

Il nuovo porto "Tangeri Med I" è stato inaugurato nel luglio del 2007 e continua a registrare un'interessante crescita produttiva, dato che conferma la previsione e la lungimiranza del sovrano Mohammed VI, che aveva scommesso su questa megalitica opera. Infatti tra i sette principali porti del Mediterraneo - Gioia Tauro, Algeciras, Port Said, Barcellona, Genova, Valencia, Tangeri - gli ultimi (Valencia e Tangeri) risultano quelli che nello scorso anno hanno movimentato la più alta percentuale di volumi. Nello specifico, la Hub di Tangeri Med ha quasi raddoppiato il traffico passando da 1,2 milioni di teu (twenty-foot equivalent unit) del 2009 agli oltre 2 milioni dello scorso anno, mentre Valencia si conferma al primo posto con un traffico di oltre 4 milioni di teu. La classifica viene completata con Barcellona (1,94 milioni di teu) e Genova (1,75 milioni) entrambe le infrastrutture portuali con percentuali di traffico in forte aumento rispettivamente dell'8,3 e 14,7%.

Esaminando le quote di traffico relative al bacino del Mediterraneo ed utilizzando un'aggregazione di porti fatta per cluster marittimi, emerge chiaramente come dal 2002 i porti spagnoli rispetto a quelli liguri siano stati nettamente più produttivi.

Fig. 26 _ Panoramica dell'infrastruttura di Tangeri Med I e II



Fonte: SRM su dati Assoporti e Autorità portuali, 2012

Inoltre la crescita dei principali porti di transhipment europei è stata molto intensa a metà degli anni '90, per poi decrescere dal 2009 in poi, complice sicuramente la crisi e la netta concorrenza da parte di alcuni complessi portuali del Nord Africa (Tangeri Med, Algiaciras).

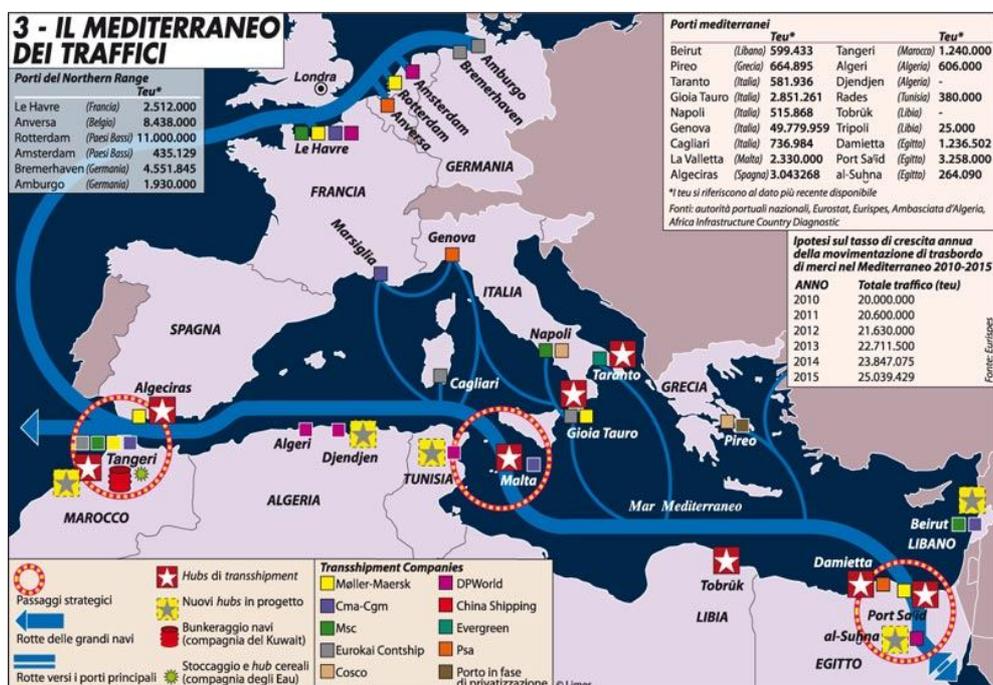
Inoltre, emerge che le infrastrutture portuali poste sulle rotte che dall' Oceano Atlantico (fig. 26) portano al centro del Mediterraneo conservano e si confermano in fase di crescita. Ripercorrendo alcuni dati significativi sul porto di Tangeri Med si sottolineano che i terminali per gli idrocarburi hanno nei primi 8 mesi del 2013 registrato un flusso di 2,7 milioni di tonnellate, decuplicando in questo modo la quantità transitata. Per le autorità portuali di Tanger Med le attività del terminal idrocarburi potrebbero toccare i 4,3 milioni di tonnellate, contro il milione del 2012. Tale notevole incremento è conseguenza dell'avvio dell'attività di rifornimento delle navi. Per ciò che concerne il traffico container, infatti, l'aumento in un anno (fine agosto 2012-fine agosto 2013) è stato del 39%, per un totale di 1,6 milioni di container.

A favorire la crescita è stato, oltre al rilancio del commercio marittimo mondiale, anche il rapido risanamento dell'immagine del porto.

Oggi Tangeri Med I e II risulta una Hub di passaggio strategico, caratterizzata da rotte delle grandi navi verso i principali porti del Mediterraneo, europei ed Atalantici. Inoltre è un interessante polo per:

- nuovi hub di progetto;
- hubs di trasshipment_(MSC, Moller Maersk, Eurokai Contship, Cma Cgm);
- bunkeraggio navi
- stoccaggio e hub di cereali

Fig. 27 _ Immagini del cantiere di Tangeri Med II



Fonte: SRM su dati Assoporti e Autorità portuali, 2015

Grazie agli ottimi risultati conseguiti (1.240.000 teu di merci transitate nel 2015, Eurostat), il porto di Tangeri Med si conferma terzo porto africano dopo Port Said (Egitto) e Porto di Durban (Sud Africa) (fig.27).

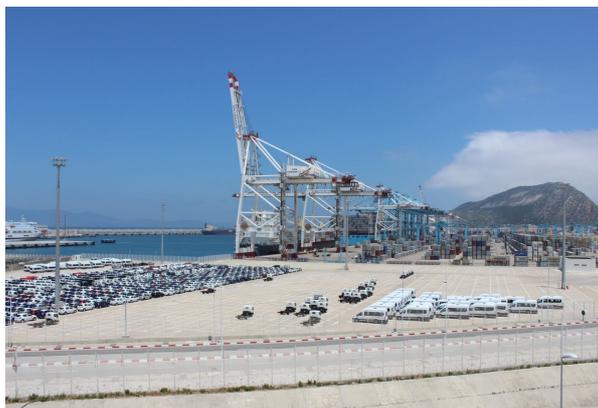
Le attività di Tanger Med I (fig. 28) e Tangeri Med II (fig. 29) hanno evidentemente tratto beneficio dall'espansione dello stabilimento Renault, la cui produzione è integralmente destinata all'esportazione in Europa e in America.

Va ricordato che il complesso portuale di Tanger Med si è trova in prima fila anche nell'operazione *Marhaba 2013*, iniziativa necessaria per accogliere, durante la stagione estiva, i milioni di emigrati marocchini che rientrano in patria per le vacanze e che vede mobilitata l'intera macchina organizzativa dello Stato.

Fig. 28 _ Polo di Tangeri Med I



a) ingresso al porto



b) panoramica sullo stabilimento Renault

Fig. 29 _ Immagini del cantiere di Tangeri Med II



a) ingresso al polo



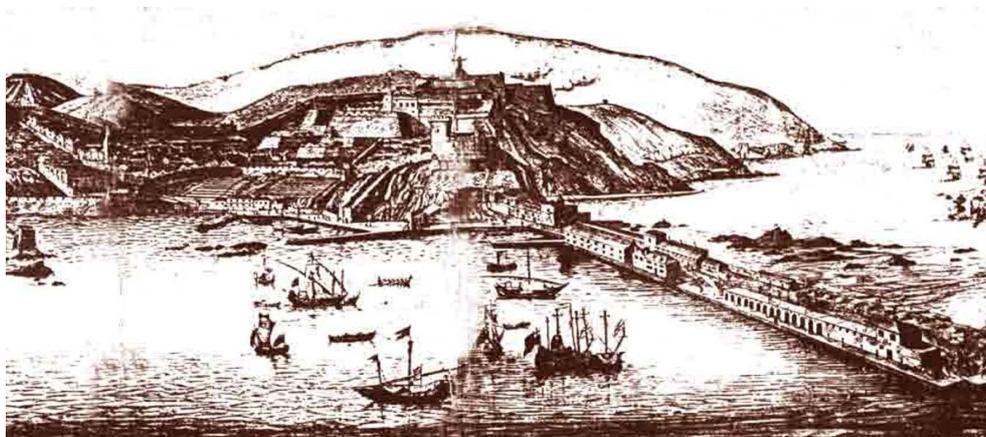
b) panoramica sul cantiere

Fonte: Carone, 2014

3.1.1 Analisi delle caratteristiche dell'area portuale storica

Per ciò che concerne il porto storico della città di Tangerang si può asserire che sin dalla prima edificazione come *molo degli inglesi* (435 metri di lunghezza costruito nella seconda metà del XVII secolo e poi distrutto pochi anni dopo) esso si è evoluto in funzione delle esigenze del traffico marittimo, in un costante rapporto armonico con la Medina (fig. 30). La presenza delle roccaforti portoghesi, la porta della Dogana e quella della Marina, più edifici come l'Hotel Continental ed il *Renschhausen*, ne testimoniano la stratificazione storica.

Fig. 30 _ Immagine storica del rapporto tra la Medina ed il porto



Fonte: SARPT, 2010

Nella seconda metà del XX secolo a causa della meccanizzazione relativa all'arrivo dei container ed alla creazione della zona franca, il porto si è progressivamente chiuso alla città. I container e le zone di servizio hanno sempre più invaso la città storica e la zona franca ha perimetrato lo spazio con muri che isolano la spiaggia dall'area portuale e dalla Medina stessa (fig. 31).

Attualmente, infatti, il porto storico si presenta caratterizzato da 3 aree principali:

1. a nord-est si trovano le banchine utilizzate per l'attracco delle grandi navi;
2. centralmente, in prossimità della porta *Bab Marsa*, insistono gli ormeggi dei piccoli natanti turistici e per la pesca;
3. a sud-est emerge un'area dedicata allo stoccaggio dei container.

Fig. 31 _ Panoramica del rapporto Medina -porto dalle mura perimetrali della città storica



Fonte: Carone, 2014

Inoltre la creazione dei due poli, prevalentemente commerciali e di trasbordo, Tanger Med 1 e 2 a 40 km dal centro città, ha contribuito a determinare ulteriori modifiche all'area portuale storica soprattutto per ciò che concerne l'aspetto funzionale, favorendo una nuova vocazione principalmente legata allo sviluppo turistico e culturale (fig. 32).

Fig. 32 _ Pannello propagandistico e pubblicitario del progetto di rigenerazione del porto storico



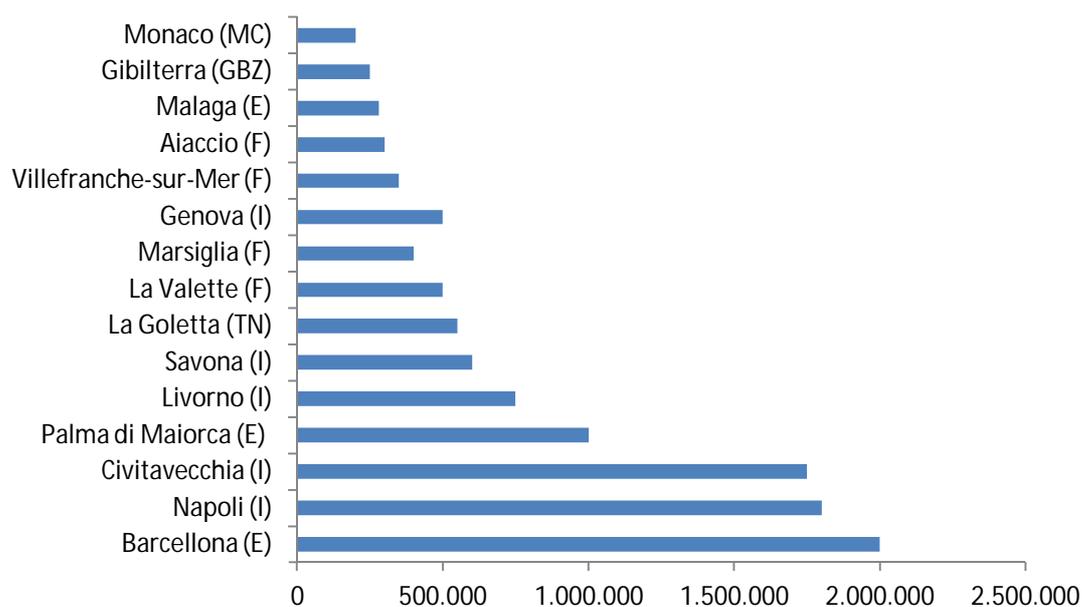
Fonte: Carone, 2014

La scelta di valorizzare i suddetti aspetti nasce dall'esame di dati hard riferiti al traffico turistico e crocieristico delle città del Mediterraneo Occidentale e dello stretto in particolare. Il progetto di riqualificazione del porto antico di Tangeri, avviato dal Re Mohammed VI, ha come principale obiettivo quello di rendere "la ville du Détroit" (SARPT, 2010) un faro di destinazione turistica a livello sia nazionale che

internazionale. Tale progetto vuole offrire una grande opportunità alle infrastrutture ed attrezzature portuali al fine di fornire alla città un'articolata offerta polifunzionale, provando a valorizzare sempre più il rapporto con la città storica.

Nel 2009, 4,6 milioni di turisti hanno attraversato il Mediterraneo, di questi 2,1 milioni nella parte occidentale ed il Porto Tangeri ha gestito circa 85 attracchi con 70.000 crocieristi e il volume ridotto è dovuto all'inadeguatezza dell'impianto (graf. 1, 2, 3). Alcuni approfonditi studi hanno però dimostrato il forte potenziale del porto, dovuto principalmente alla sua posizione geografica. A prescindere dal traffico attuale, studi tecnici e simulazioni hanno sottolineato che la riqualificazione può favorire appieno il traffico crocieristico e quindi essere in linea con il processo di rigenerazione funzionale del porto storico di Tangeri.

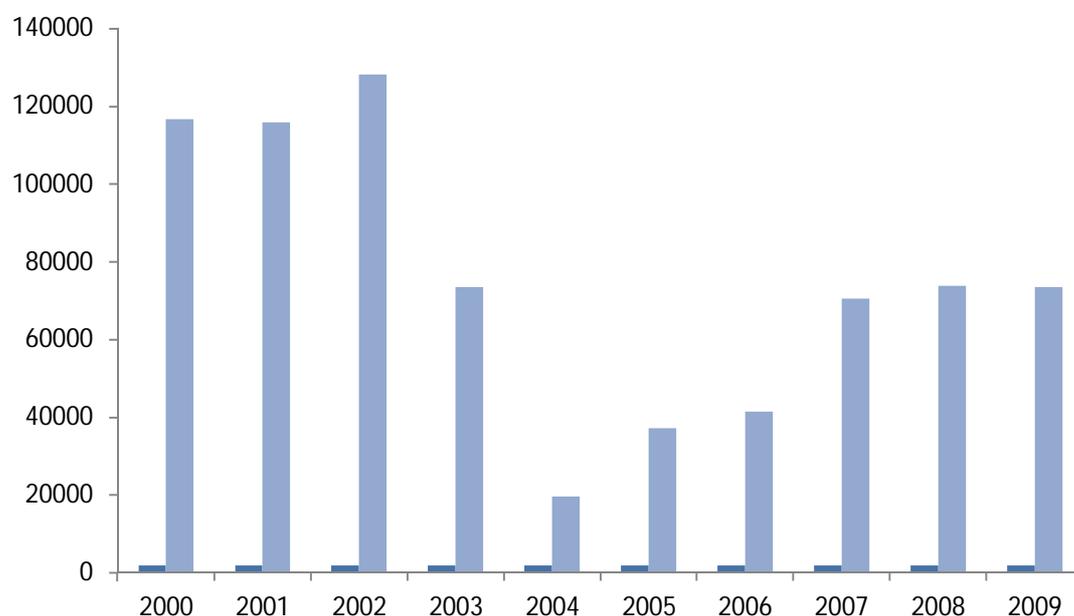
Grafico 1 – Principali destinazioni turistiche del Mediterraneo Occidentale, aggiornate al 2011



Fonte: elaborazione dati SARTP, 2011

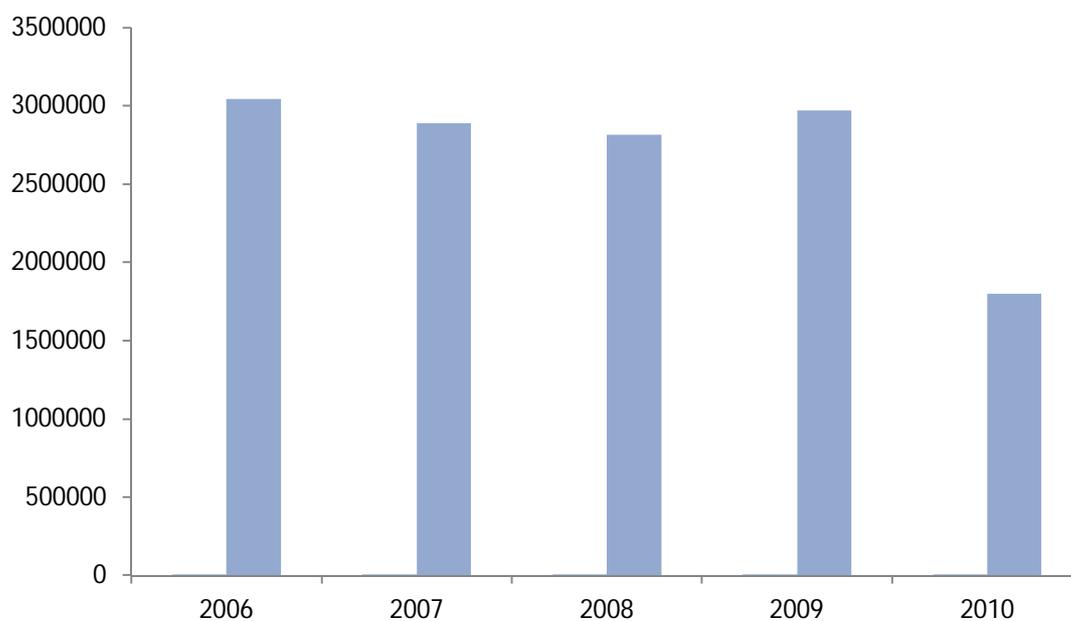
L'obiettivo desiderato è quello di ricevere 300.000 crocieristi nel 2016 per poi raggiungere i 750.000 nel 2020.

Grafico 2 – Traffico crocieristico nel porto di Tangeri, aggiornato al 2009



Fonte: elaborazione dati SARTP, 2011

Grafico 3 – Traffico passeggeri nel porto di Tangeri, aggiornato al 2010



Fonte: elaborazione dati SARTP, 2011

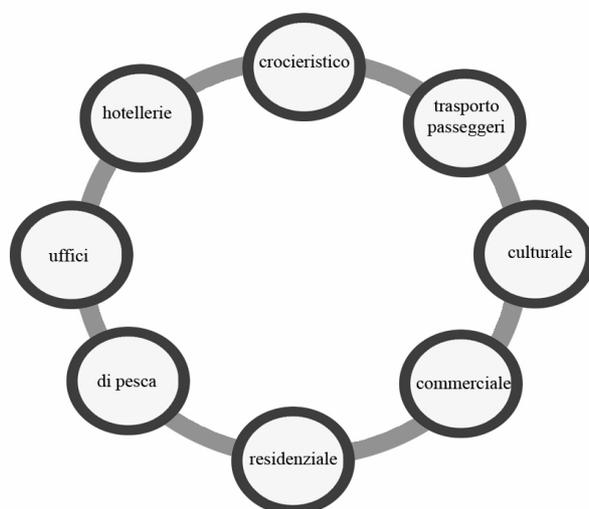
3.2. Progetto di rigenerazione dell'area portuale storica a cura della SARPT

Nella definizione delle scelte progettuali la SARPT (Società per la riconversione della zona portuale di Tangeri Città), attraverso il coinvolgimento di un team di esperti internazionali, ha proposto studi specifici volti all'approfondimento dell'aspetto tecnologico, economico ed ambientale.

Gli studi necessari al raggiungimento degli obiettivi elencati sono stati declinati in quattro macro aree e risultano di tipo: strategico; tecnico; di accompagnamento ed urbanistico. (SARPT, 2010) In particolare:

- I primi mirano ad individuare le necessità per le nuove attività del porto;
- I secondi prevedono un programma dettagliato sul piano geotecnico ed ambientale e risultano finalizzati a verificare la fattibilità delle opzioni di riqualificazione esaminate e del dimensionamento delle infrastrutture portuali;
- i terzi verificano che effettivamente il masterplan proposto rispetti l'ambiente e permetta la buona gestione dei flussi;
- gli ultimi provvedono a tradurre le indicazioni del masterplan nello spazio.

Fig. 33 _ Schema funzionale relativo al progetto di riqualificazione del porto



Fonte: elaborazione dati SARPT, 2011

La Società per la riconversione della zona portuale di Tangeri Città propone il raggiungimento di tali obiettivi declinando il progetto in diversi poli che ne sottolineano appieno la complessità polifunzionale (fig. 33).

Tra gli impatti positivi ipotizzati, che sottendono le scelte progettuali per la riconversione della zona portuale di Tangeri Città, vanno elencati:

- il miglioramento di natura economica, sociale e materiale finalizzato anche alla creazione di nuovi posti di lavoro;
- l'aumento dell'offerta turistica attraverso un potenziamento dell'attrattività della città e dell'intera regione;
- la diversificazione e l'aumento dell'offerta cittadina in termini di strutture culturali e spazi per eventi. Dal punto di vista morfologico l'articolata infrastruttura portuale si svilupperà su tre aree, in grado di ospitare l'ultima generazione di navi da crociera. La capacità di 1610 attracchi che dovrà avere il porto di Tangeri sarà realizzata con la creazione di 3 poli specifici, strutturati come segue:

1: un nuovo porto turistico nei pressi del molo commerciale ed adiacente al viale Mohammed VI che avrà una capacità specifica di 1.080 ormeggi che è attualmente quasi concluso nella sua strutturazione;

2: l'ampliamento dell'area portuale, in corrispondenza del molo esistente, con una capacità di 100 ormeggi;

3: la ridefinizione del vecchio porto da pesca e la riconversione a polo turistico potrà prevedere la realizzazione di una capacità di ulteriori 430 ormeggi.

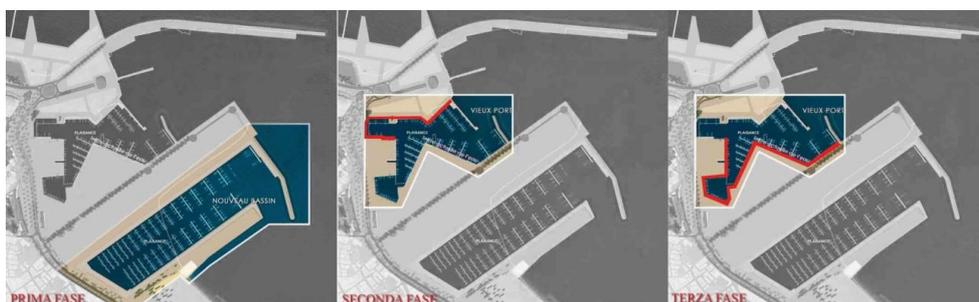
La conclusione dell'intero cantiere si prevede nel 2017, rispetto alla programmazione progettuale del 2010 che la prefigurava per fine giugno 2015.

L'idea principale, però, che sottende tutto il masterplan di progetto è creare un complesso articolato atto a ricongiungere la città al mare e riallacciare un dialogo con il tessuto urbano che negli ultimi anni è andato perso.

Questo obiettivo si materializza morfologicamente nella creazione di tre interventi nel sistema costiero e portuale che risultano (fig. 34):

- la darsena interna, che ospita il porto turistico attuale e che risulta il bacino portuale dell'inizio del secolo scorso, verrà ampliata e la si sposterà nei pressi della Medina e del Monumento della Porta della dogana;
- la nuova darsena creata a sud del molo peschiero attualmente attivo che consente l'ingresso dell'acqua in corrispondenza della vecchia stazione ferroviaria;
- la nuova area culturale e di divertimento, lungo la banchina Boulevard Mohammed VI che verrà ridefinita e potenziata nei pressi della baia di Tangeri.

Fig. 34 – Fasi di realizzazione nel nuovo sistema infrastrutturale



Fonte: elaborazione dati SARTP, 2011

Nella sua nuova configurazione, il porto di Tangeri occuperà 160 ettari di cui 76 legati ad infrastrutture marittime e 84 ettari a zone costruite. L'intero complesso si troverà in connessione diretta con Medina e la "nouvelle ville" in un'area di 2400 metri di lunghezza dall'estremità della Kasbah fino alla fine della spiaggia.

Nello specifico degli 84 ettari di territorio costruito, 30 saranno dedicati a funzioni portuali e 54 verranno declinati nelle seguenti funzioni (Grafico 5):

- 30 ettari, o il 55% del totale, assegnati alla realizzazione di spazi pubblici;
- 16 ettari, o il 30%, a parcheggi, strade primarie e secondarie;
- 8 ettari, ovvero il 15%, saranno occupati da spazi costruiti.

Questi ultimi contemplano attrezzature per: l'hotellerie; il commercio; le residenze turistiche; gli edifici per attività culturali etc. Nello specifico, Tangeri ha ora una capacità alberghiera di 7.400 letti e ha riscontrato un tasso di crescita molto basso negli ultimi dieci anni, malapena superiore all'1%.²

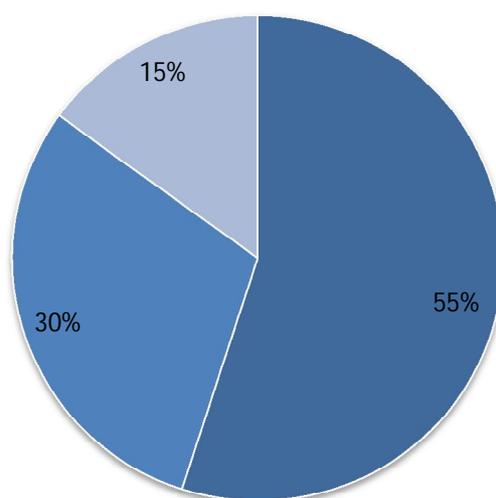
² ALLEGATO B: SARPT, Société d'Aménagement pour la Reconversion de la zone Portuaire de Tanger ville (2010) *Rendering del progetto di riqualificazione dell'area portuale storica*

Gli studi di fattibilità economica suggeriscono che l'area può essere in grado di offrire una capacità di 1600 posti letto distribuiti come segue:

1. 2 alberghi a cinque stelle (600 posti letto);
2. 1 a quattro stelle (400 posti letto);
3. 3 strutture ricettive (600 posti letto).

Grafico 5 – Distribuzione in percentuale delle funzioni legate agli interventi strutturali

■ spazi pubblici ■ strade primarie e secondarie ■ spazi edificati



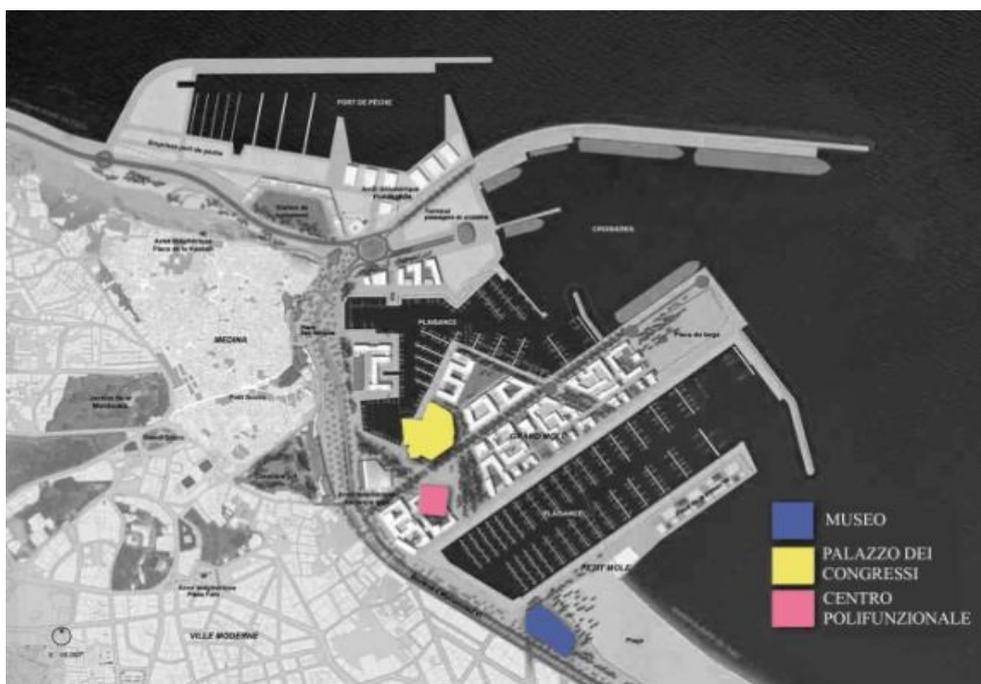
Fonte: elaborazione dati SARTP, 2011

Per tali interventi strutturali si deve prevedere un costo complessivo d'investimento di 0,9 miliardi di dirham (equivalenti a circa 580 milioni di euro) .

L'immagine seguente presenta il masterplan del progetto di riconversione del porto antico ed il rapporto di contiguità con l'impianto della città storica (fig. 35-36).

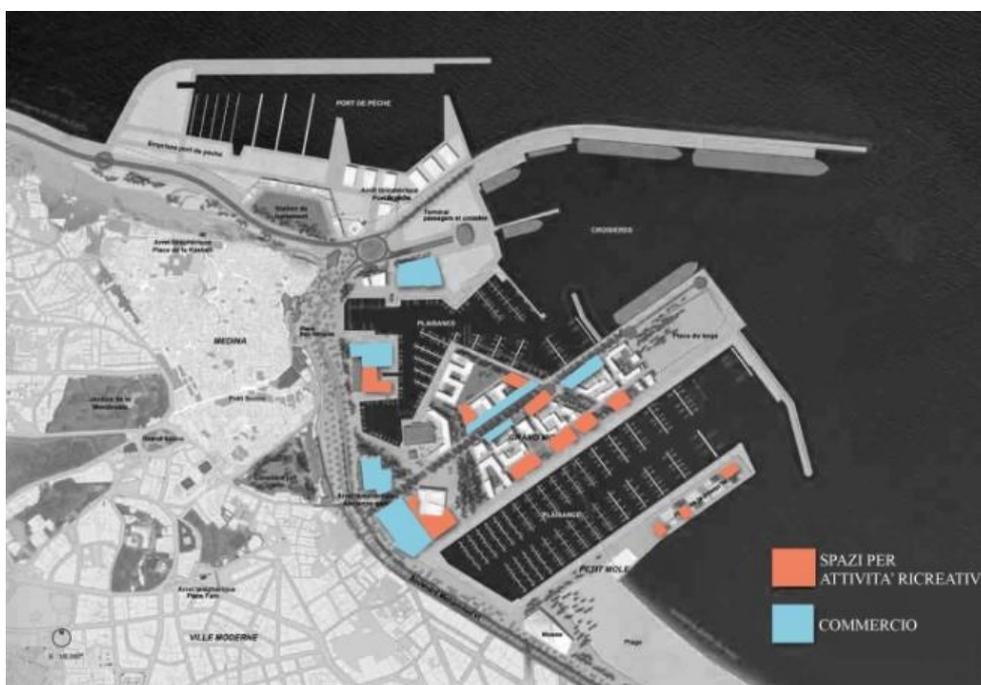
Sono presentate, inoltre, alcune mappe funzionali delle attrezzature previste declinate rispettivamente in: culturali; commerciali; residenziali ed hotellerie; spazi pubblici e trasporto (fig. 37,38,39,40,41,42).

Fig. 37 _ Mappa funzionale con attenzione specifica alle attrezzature culturali



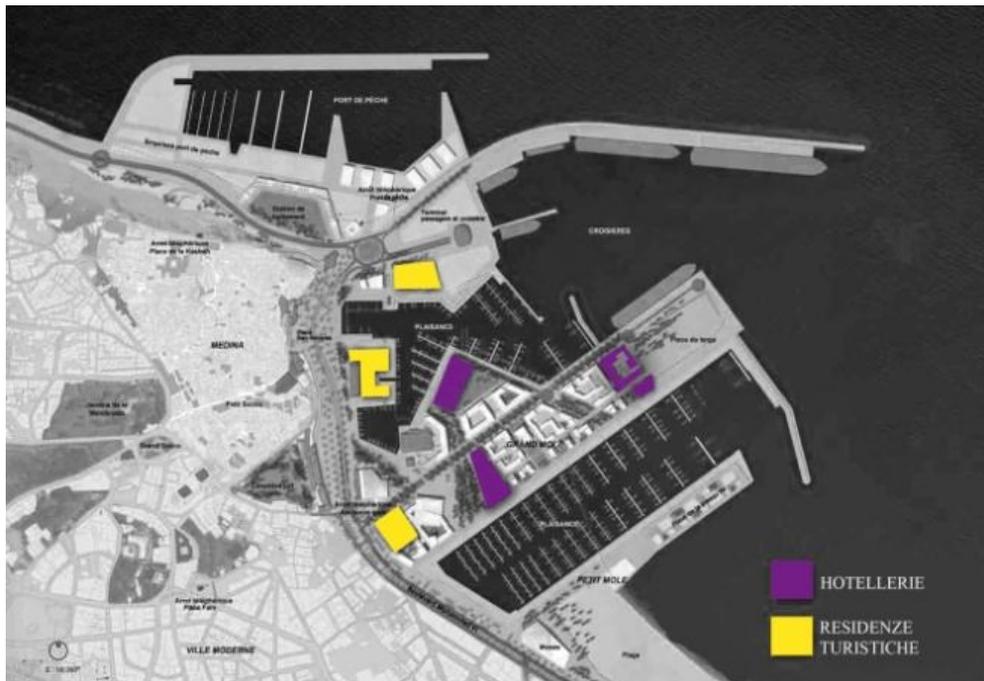
Fonte: elaborazione dati SARTP(2011)

Fig. 38 _ Mappa funzionale con attenzione specifica agli spazi per le attività commerciali



Fonte: elaborazione dati SARTP, 2011

Fig. 39 _ Mappa funzionale con attenzione specifica agli spazi per l'hotellerie



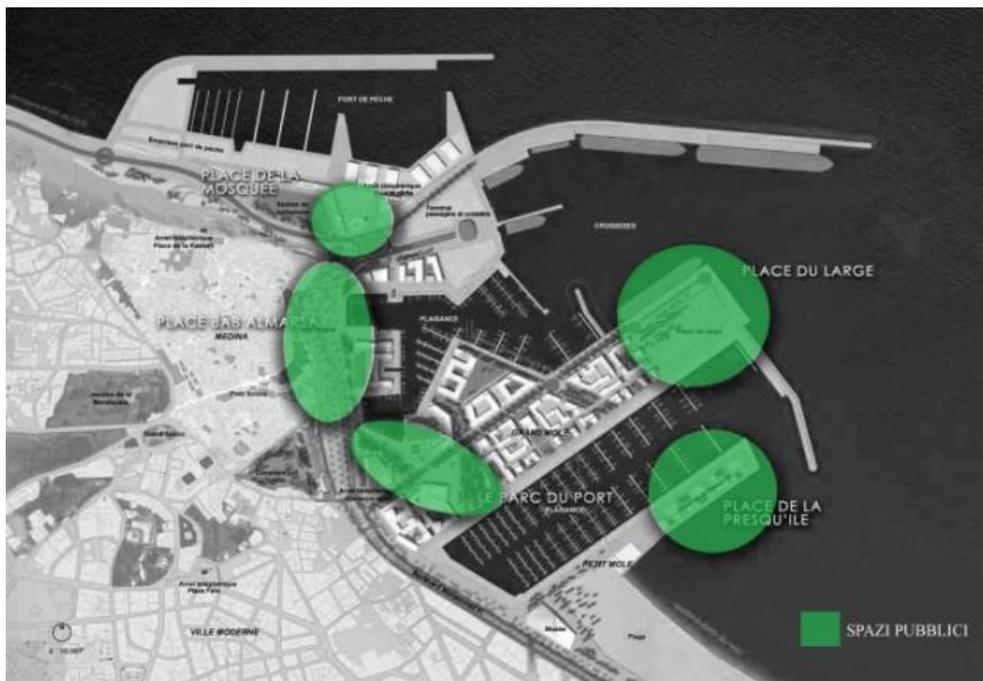
Fonte: elaborazione dati SARTP(2011)

Fig. 40 _ Mappa funzionale con attenzione specifica agli spazi per le residenze e gli uffici



Fonte: elaborazione dati SARTP, 2011

Fig. 41 _ Mappa funzionale con attenzione specifica agli spazi pubblici



Fonte: elaborazione dati SARTP(2011)

Fig. 42 _ Mappa funzionale con attenzione specifica alle stazioni della teleferica



Fonte: elaborazione dati SARTP, 2011

Un'altra operazione prevista dal progetto è la creazione di una teleferica atta a migliorare la gestione del flusso di turisti e residenti.

Secondo gli studi preliminari effettuati la scelta d'intervenire con un sistema di connessione di tipo teleferico produrrebbe dei vantaggi poiché:

- permette di connettere direttamente l'area portuale al centro della città;
- favorisce un collegamento diretto tra il centro della città, il porto turistico, il nuovo porto peschereccio e la Kasbah;
- consente una portata oraria di 2800 persone, un'alternativa efficace ai sistemi di trasporto esistenti;
- è ecologica;
- favorisce una vista panoramica della Medina, del porto turistico e del resto della città.

Questi studi prevedono che il sistema funivia composto da 90 cabine, con una capacità specifica dai 10 a 12 passeggeri e sarà definito da quattro stazioni:

- *Faro*, costruita per aumentare la superficie di detto spazio pur conservando intatta la vista mare;
- *Boulevard Mohammed VI*, che ospiterà al piano superiore il nuovo centro commerciale della città;
- La stazione in corrispondenza della spianata della grande moschea, nell'intersezione del porto peschiero e del terminal crociere;
- *Kasbah* sotto la porta di BAB ELBHAR.

L'impianto, inoltre, potrebbe essere tecnicamente espandibile attraverso l'inserimento di nuove stazioni. Il team di progettisti atto a valutare il livello di fattibilità del progetto ha proposto anche studi di natura ecologica per analizzare gli impatti delle soluzioni progettate sull'ambiente stesso. Le analisi hanno fatto emergere lievi tracce di metalli pesanti causate dal precedente insediamento portuale la cui operazione di bonifica sarà promossa ed eseguita con un importo di 5 milioni di dirham. Dal punto di vista ecologico il progetto prevede anche l'inserimento di una vegetazione dalle caratteristiche bioclimatiche proprie della regione di Tangeri: pini marittimi, palme delle Canarie; araucaria heretophylla, ficus e carrubi. Inoltre, al fine di preservare la

baia, la sabbia dragata durante la costruzione del nuovo porto turistico sarà restituita alla spiaggia il tutto con un costo di circa 15 milioni dirham (SARTP, 2011)

Per quanto riguarda le azioni volte a rafforzare il secondo obiettivo alla base del progetto di rigenerazione del porto storico, cioè: il rafforzamento del dialogo con la Medina, le azioni proposte e non ancora in fase operativa risultano le seguenti e riguardano unicamente il restauro:

1. di vecchie rampe e porte di accesso alla città storica (Bab Dar Dbagh, Bab Marsa, Bab Merican, Bab Rahbat Zraa, Bab Gzenaya; Bab Kasbah);
2. delle mura di cinta.

La città di Tangeri è divenuta oggi giorno sempre più un luogo di transito per coloro che provengono dalle zone rurali e per i sub-sahariani che cercano di emigrare verso il continente Europeo (Oussindhoun, 2015). Nel corso degli anni varie sono state le proposte di *restyling* della Medina volte a conferire un'immagine nuova e riconoscibile alla città storica, che non hanno però quasi mai considerato l'importanza dell'eterogeneità di stili che ne è il valore fondamentale. La municipalità nel 2010 propose, infatti, l'inserimento di elementi architettonici e decorativi non propri della tradizione, ma atti a creare un ambiente più uniforme, ad esempio l'imposizione del colore crema ovunque al fine di fornire un carattere di riconoscibilità ed unicità come si percepisce nelle città di Chefchauen o Asilah e Marrakesh (fig. 43). Il tutto con l'obiettivo di creare la percezione ed un'immagine da "mille ed una notte", non del tutto autentica e piuttosto stereotipata.

Tali operazioni di *restyling* hanno riscontrato molteplici e battute d'arresto nella fase attuativa. Il "*Plan de Aménagement et de Sauvegarde*" del 2010 (, infatti, ha previsto e realizzato solo il restauro di monumenti come la Grande Moschea, il Museo della Kasbah (precedentemente palazzo del sultano) e le antiche fontane, tutti gli altri interventi inerenti la riqualificazione del patrimonio storico urbano ad oggi non sono stati ancora né progettati e né strutturati.

Fig. 42 _ Toni cromatici caratteristici di alcune Medine Marocchine



a) azzurro di Chefchouen



a) blue e bianco con murales ad Asilah



b)ocra a Marrakesh

Fonte: Carone, 2014

Ritornando alle analisi del progetto, nonché dei dati forniti dal team dei progettisti atti ad avvalorare le scelte progettuali, è possibile riflettere su quanto le componenti sociali e culturali vengano trascurate sia nella fase ex ante sia in itinere, che ex post (fig. 44).

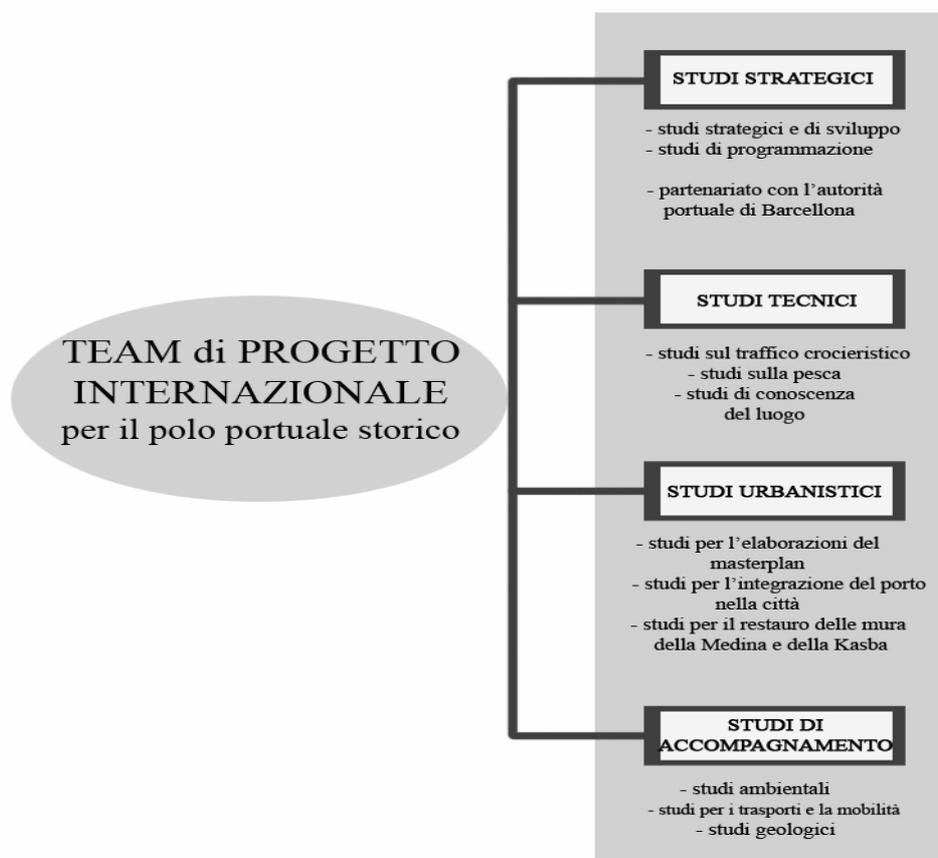
Il team internazionale si sofferma, infatti, su studi di natura economica, morfologica ed ambientale sottovalutando l'aspetto sociale che in un sistema polifunzionale e complesso come quello del progetto di riqualificazione del porto storico, che tra l'altro contempla come una delle *mission* principali dell'intervento il dialogo con la Medina, risulta determinante.

I progetti di cambiamento e gli strumenti strategici sono destinati a rimanere inefficaci se non fondati su una effettiva condivisione da parte degli abitanti.

Si ritorna pertanto al nodo nevralgico che è quello culturale. *«La cultura è l'energia chiave per lo sviluppo ... il futuro della città non è determinato solo dalle scelte urbanistiche o economiche o ambientali. Il futuro di una città dipende dal modo di pensare e di vivere di ciascuno dei suoi abitanti, dalle sue aspirazioni, dal suo lavoro, dalla vita e dallo stile che conduce: dalle priorità che lo guidano nelle scelte. La cultura*

è la vera forza che orienta il cambiamento e che può guidare le trasformazioni» (Fusco Girard, 2006, p. 56)

Fig. 44 – Schema degli studi preliminari per la definizione delle scelte progettuali



Fonte: elaborazione dati SARTP, 2011

Nei processi di rigenerazione del Paesaggio Storico Urbano, risulta, infatti, fondamentale riuscire a favorire un metabolismo di tipo circolare, in grado di integrare gli obiettivi della conservazione e della crescita economica con quelli sociali; ponendo particolare attenzione agli impatti diretti/indiretti/indotti.

Nello specifico dovranno essere prese in considerazione:

- la qualità del Capitale Umano e la sua creatività;
- l'empowerment del Capitale Sociale;
- le disuguaglianze tra i gruppi sociali;
- il benessere dell'individuo.

Sulla base di quanto detto risulta importante approfondire anche il benessere percepito dai fruitori del progetto.

La qualità percepita del patrimonio paesaggistico costituisce un importante indicatore dei beni e prodotti culturali tangibili e intangibili riconosciuti nel Paesaggio Storico Urbano ed è un indicatore "previsionale" dei potenziali impatti di crescita economica seguiti ad un processo di rigenerazione urbana fondato sull'elemento cultura.

«L'immagine della città va al di là della sua mera rappresentazione visiva - percettiva. La sua identità particolare, il suo volto non è fatto solo di pietre, ma soprattutto di capitale immateriale, culturale e spirituale. La particolare "atmosfera" di una città, il suo "carattere" dipende dalla sua umanità: dalla vita associata che vi si svolge, dalle tradizioni e consuetudini di vita: dai suoi valori.» (Fusco Girard, L. 2006, p. 58)

Non si tratta, quindi, solo di considerare le migliori condizioni affinché le persone possano percepire il Paesaggio Storico Urbano come un "luogo" vivibile e attraente, ma di favorire il rafforzamento di «comunità capaci di rispondere agli eventi» reagendo «proattivamente a situazioni nuove e avverse» e preparandosi «al cambiamento economico, sociale e ambientale e gestendo meglio la crisi e le difficoltà» (WHO, 2012). Il tutto al fine di contribuire all'identificazione dell'ambito urbano e dei fattori sociali/economici/fisici che determinano le condizioni di benessere in grado di elaborare nuove idee/visioni/obiettivi condivisi.

Nella definizione di scelte e strategie di sviluppo che prendono in considerazione anche l'aspetto sociale è auspicabile utilizzare un approccio *bottom-up* che prevede il coinvolgimento di persone portatrici di un sapere comune e di uno esperto al fine di:

- 1) far emergere i bisogni/desideri della comunità;
- 2) orientare la comunità nell'elaborazione di visioni di futuro desiderabile, coerentemente agli obiettivi internazionali di sviluppo sostenibile;
- 3) costruire obiettivi ed azioni strategiche nel medio - lungo termine da perseguire.

Diversi sono gli strumenti in grado di attivare efficaci metodologie di "progettazione partecipata"- workshop, living lab e focus - groups che mettono a confronto e in collaborazione gli stakeholders della comunità locale. Pertanto, tra le finalità degli "strumenti d'impegno civico" (Unesco, 2011, p.24a) c'è quella di stimolare gli stakeholders ad identificare i valori complessi dell'area urbana e "decifrare" tutti quei

fattori multidimensionali che, singolarmente o sinergicamente, possono incidere sulle condizioni di benessere della comunità (fig. 45). Sulla base di questi due aspetti sarà possibile proseguire nello sviluppo di visioni condivise atte a stabilire obiettivi ed azioni integrate per la salvaguardia del patrimonio e la promozione dello sviluppo sostenibile. L'obiettivo è proporre iniziative volte alla promozione di processi di conservazione integrata del patrimonio tangibile ed intangibile della Medina, definendo le priorità e provando a far emergere in maniera forte il carattere proprio di questa città marocchina, che ha visto "nell'incontro-confronto di identità" (Clemente M., Esposito G. 2008) un elemento chiave della costruzione di molteplici e variegate combinazioni spaziali spontanee o progettate.

Fig. 45 _ Framework teorico dei fattori multidimensionali per lo sviluppo sostenibile



Fonte: reinterpretazione personale di Hankok et al., 2000

In contesti appartenenti al Sud del Mondo appare una vera sfida strutturare strategie per la rigenerazione del patrimonio storico urbano che abbiano come *mission* fondamentale il benessere degli abitanti. Non esistono formule e logiche collaudate, ed i processi sono in continua sperimentazione, la proposta vede però il ragionare su un nuovo paradigma di sviluppo urbano. Si tratta di considerare il modello di "regenerative city" (Girardet, 2010) che implica la capacità di generare relazioni tra gli

abitanti, tra gli abitanti ed il sistema ecologico e tra gli abitanti ed il sistema economico, in rapporto circolare e sinergico. Il suddetto modello di "regenerative city" parte dalla rigenerazione degli spazi pubblici visti come spazi di attrattività economica e di beni comuni. «*The ecosystems health - and thus the health and (physical, psychological, cultural/spiritual) well-being of the population – depends on the quality of vital existing commons.* » (Fusco Girard, 2013, p. 11)

La pianificazione urbana dovrebbe pertanto farsi carico di aspetti innovativi che, coerentemente con un approccio sistemico e sinergico, finalizzino la connessione di flussi e risorse in un circolo virtuoso. Questo processo circolare deve risultare alla base di un nuovo metabolismo urbano al fine di favorire la rigenerazione del patrimonio culturale con la conseguente produzione di benessere e prosperità economica (Fusco Girard, 2013).

4. Description du contenu: *Évaluation des impacts et construction participative d'alternatives*

Repenser le réaménagement du waterfront historique de la ville de Tanger et sa relation avec la Médina, grâce à la participation de la communauté locale dans la définition des choix de caractère urbain, c'est un aspect intéressant et novateur pour assurer l'autodétermination et une plus grande participation dans la gestion et la protection du paysage. «La planification participative est un exercice potentiel pour prendre des décisions», en fait de plus en plus de nouveaux types et formes de participation se améliorent, pour encourager l'implication de la communauté dans la définition des choix. De cette façon c'est possible de promouvoir le développement réel des ressources locales qui, en subvertant le concept de croissance économique basée uniquement sur le PIB, considère le bien-être de la communauté dans un aspect fortement multidimensionnel.

Dans les systèmes nationaux et internationaux l'évaluation du paysage peut être classée en: évaluations monétaires et non - monétaires. Les premières visent à identifier les avantages que le paysage peut déterminer et ce sont fondées sur la balance des consommateurs et la demande, tandis que les secondes sont désignées dans le domaine de la philosophie, de la sociologie et de l'écologie humaine. À propos des approches de recherche liées à l'évaluation non - monétaires c'est intéressant d'analyser et de comprendre les rapports de l'homme placé en face aux divers paysages et de connecter ces réactions aux caractéristiques des paysages eux-mêmes.

Dans le cas où l'évaluation visent à établir des interventions efficaces pour la transformation et l'amélioration de la qualité du paysage, les perspectives se réfèrent à la construction des valeurs culturelles et symboliques partagées par un groupe particulier.

Pour augmenter les pratiques participatives dans la planification des paysages on le

considère comme une identité locale de référence et donc c' est nécessaire de examiner les préférences de la population locale, qui le produit et en fait partie, ça devient l'élément central de l'approche au paysage urbain historique. Sans la communauté locale n' est pas possible, ni comprendre les liens et les interdépendances entre patrimoine matériel et immatériel, ni gérer efficacement le changement. L'approche d'évaluation proposé dans la recherche est de type «intégré», c'est-à-dire qui examine les différentes options qui déterminent les impacts sur les différents secteurs et surtout «partecipative» qui est capable d'impliquer les différentes parties prenantes dans le processus décisionnel. La recherche donc vise à orienter les actions concrètes selon une logique de développement intégré, en tenant compte de la participation des citoyens et de la société civile dans le processus de changement pour un développement durable, qui tent à envisager également les différences culturelles et ethniques. L'ancienne ville de Tanger, comme la plupart des Medine arabe, est caractérisée par des rues étroites qui se croisent et qui démêlent entre les maisons et les bazars, au cœur d'une économie qui se développe sur le tourisme et une autre microéconomie, parallèlement, fait du travail non déclaré et de l'artisanat traditionnel. Tout caractérisé par un équilibre fragile et délicat qui menace aujourd'hui de disparaître avec ses acteurs toujours des cultures et des groupes ethniques différents. En effet c'est l'interculturalisme le caractère vibrant de la Médina de Tanger.

Le travail sur le terrain a duré un mois et a impliqué la participation de soixante stakeholders différenciés en: opérateurs; utilisateurs et promoteurs. Les questionnaires proposés prennent exemple d'un format utilisé pour une autre recherche intitulée: "Palermo città pioniera" née dans un projet de recherche plus complexe intitulé «Facebook 4 urban Facelift» (Nijkamp, et al., 2010) qui examine comment les caractéristiques visuelles sont cruciales pour les acterurs sociaux dans la régénération de la ville. Les questionnaires et des entretiens ont ensuite été traités par CATWOE (C-customers, A-actors, O-owners, E-environmental constraints) de Checkland qui, grâce à l'utilisation des "rich pictures" a rendu plus claires et immédiats les relations, les problèmes et les potentialités de trois scénarios préférés.

4. Approcci bottom-up finalizzati alla costruzione di strategie per città prospere, socialmente inclusive e resilienti

Per strutturare azioni necessarie all'attuazione di piani, programmi e progetti risulta particolarmente importante un *synergistic approach* (Ravetz, 2014, p. 252) in grado di considerare i sistemi reali, complessi ed interconnessi come manifestazione di fattori umani e sociali. A tal proposito le valutazioni non sono concepite più solo come *objective study* (Ravetz, 2014, p. 263) , ma risultano integrate a processi di riflessione, collaborazione ed apprendimento e soprattutto sempre più caratterizzate da una natura circolare determinata da continui feedback essenziali alla comprensione ed alla collaborazione sociale creativa (Ravetz, 2014). A tal proposito emerge la necessità anche di favorire l'integrazione e la formazione di un partenariato tra il settore privato e pubblico adoperando nuove risorse, accedendo a fondi finanziari, alle tecnologie innovative ed a specifiche competenze manageriali indispensabili per la realizzazione di progetti specifici (UN-Habitat, 2012). Le partnership con le comunità locali favoriscono delle sinergie virtuose atte a determinare processi più condivisi e pertanto di più rapida attuazione. Le strategie di pianificazione urbana, infatti, ingaggiano gli attori locali nella valutazione delle azioni riguardanti le trasformazioni dell'intera città, sia per ottenere una visione a lungo termine, sia per identificare la chiave di un orientamento strategico, poiché un approccio fondato sulla domanda può contribuire a modificare e a favorire dei servizi migliori (Cerreta e De Toro, 2012). A livello di pianificazione locale, quindi, i processi partecipativi consentono di adattare meglio le attività e le misure di un piano, un programma o un progetto alle condizioni locali; d'includere le persone coinvolte nel processo di progettazione e di favorire il consenso (De Rosa, 2013) il tutto finalizzato alla costruzione di *vision* coerenti con forme di sviluppo sostenibile. L'Un-Habitat nella pubblicazione "*Urban planning for cities leaders*" ha ragionato in maniera chiara sulle azioni alla base dello sviluppo sostenibile delle città e degli insediamenti urbani e nel 2012 ha formulato un manifesto: *The Sustainable Development Goals* (dal 2015 verrà sostituito dal MDG's) che esplicita in

maniera chiara la realizzazione del suddetto scopo riassunto nella *mission*: “*promuovere città che siano ecologicamente sostenibili, socialmente inclusive economicamente produttive e resilienti*”. Nella tabella seguente sono proposti i principali obiettivi, che declinano il tema della sviluppo sostenibile delle città in maniera multidimensionale.

Tab.11 _ Punti del Sustainable Development Goals

1. National Urban Policies	Entro il 2030 aumentare del 50% il numero di paesi che adottino ed attuino politiche urbane nazionali inclusive, al fine di coordinare gli sforzi ministeriali e settoriali a diversi livelli governativi per: uno sviluppo urbano sostenibile; per la coesione territoriale; per una migliore connessione urbano-rurale.
2. Urban Sprawl	Entro il 2030 dimezzare il tasso di aumento della copertura globale del suolo urbano.
3. Public Space	Entro il 2030 aumentare del 50% le città coinvolte nella regolazione del tessuto edificato e del 40% la percentuale di spazi pubblici.
4. Housing & Slums	Entro il 2030 dimezzare la percentuale di persone che vive nelle baraccopoli, favorendo il diritto ad un alloggio adeguato, senza ricorrere a sgomberi forzati.
5. Citizen participation	Entro il 2030 aumentare la percentuale dei votanti alle elezioni locali del 60% o più e aumentare il numero delle città interessate all'utilizzo di approcci partecipativi nelle scelte pubbliche.
6. Urban safety	Entro il 2030 dimezzare il tasso di crimine nelle città.
7. Urban Job Creation	Entro il 2030 aumentare del 50% il numero delle città che adottino specifiche politiche inclusive per migliorare la vita degli abitanti attraverso la creazione di posti di lavoro, prevalentemente per donne e giovani
8. Urban Mobility	Entro il 2030 raddoppiare la percentuale di trasporto pubblico a prezzi accessibili e dimezzare il numero d'incidenti automobilistici mortali.
9. Urban Energy	Entro il 2030 aumentare del 30% la quota delle fonti energetiche rinnovabili in città, aumentare del 40% la quota di rifiuti urbani riciclati, garantire l'accesso alle fonti di energia rinnovabile, migliorare l'efficienza energetica in tutti gli edifici pubblici del 50% e per quelli residenziali del 20%.
10. Urban Water and Sanitation	Entro il 2030 raggiungere l'accesso universale ed equo all'acqua potabile ed in città dimezzare la percentuale di acque reflue non trattate e dei rifiuti solidi urbani.
11. Urban Resilience_	Entro il 2030 aumentare del 20% il numero delle città che adottino ed attuino politiche e piani d'integrazione globale e multisettoriale con misure specifiche volte a rafforzare la resilienza.

Fonte: UN-Habitat, 2012

Il Benchmarking è un altro metodo proposto dall'UN-Habitat per la valutazione prestazionale di alcune soluzioni progettuali, infatti esso consente di mettere a confronto servizi e processi di una città rispetto ad esempi di casi più virtuosi, spesso con la formazione di un network.

Di seguito sono proposti alcuni esempi specifici di studi di benchmarking (tab. 12) il suddetto risulta uno strumento di comunicazione delle scelte progettuali ed un indicatore importante sul quale ragionare per analisi e proposte di miglioramento di aree specifiche.

Tab.12 _ Studi di Benchmarking

Esempi
1. Demographia International Housing Affordability Survey
2. Economist Intelligence Unit Quality of Life Index
3. Economist Intelligence Unit Worldwide Cost of Living Survey
4. GaWC World Cities Index
5. Jones Lang LaSalle City Governance Index
6. MasterCard Worldwide Centres of Commerce
7. Mercer Quality of Living Survey
8. Mercer Worldwide Cost of Living Survey
9. Monocle Global Quality of Life Survey
10. Siemens Green City Index

Fonte: UN-Habitat, 2012

Tra i più recenti documenti che i partners internazionali hanno prodotto, al fine di definire le priorità per lo sviluppo globale nei prossimi 20 anni, va ricordato quello relativo alla campagna "The city we need".

Nel settembre 2013 si è svolto un meeting in cui le Nazioni coinvolte hanno deciso di contribuire alla conferenza Habitat III per definire i punti salienti di una nuova Global Agenda, attraverso un documento di consenso che descrive i bisogni della città del futuro. Nello specifico 'Habitat III' sarà la terza conferenza delle Nazioni Unite sull'Housing e lo Sviluppo urbano sostenibile che si terrà nel 2016 in Perù. Nella conferenza Habitat III è prevista la costruzione di una *nuova agenda urbana* per il XXI secolo che riconosce le sempre più mutevoli dinamiche della città. I temi sui quali si concentrerà saranno legati alle politiche e le strategie che possono sfruttare efficacemente il potenziale dell'urbanizzazione per creare spazi urbani più sostenibili ed equi. In merito

alla conferenza sulla campagna *the city we need* il documento prodotto è stato poi lanciato nel mese di Marzo del 2014 e risulta un contributo collettivo caratterizzato da obiettivi condivisi per la costruzione di una visione comune di città del futuro. In linea con il manifesto del 2012 che valorizzava quanto i processi di trasformazione avvenissero nelle città «*the battle for a more sustainable future will be won or lost in cities*» (WUF, 2012) il documento sviscera in maniera puntuale i principi fondamentali e le linee guida per la costruzione di uno sviluppo armonico e sostenibile. I temi dell'inclusione, del benessere e della partecipazione sociale risultano punti fondamentali e decisamente determinanti per favorire ed innescare processi rigenerativi vincenti «*well- planned cities afford all residents the opportunity to lead safe, healthy, and productive lives. Well-designed cities present nations with major opportunities to promote social inclusion, resilience, and prosperity*» (UN-HABITAT, 2013). In tabella 13 emergono i principi fondamentali enunciati per il *new urban paradigm*.

Tab.13 _ Principi del documento *the city we need*

1. The city we need is socially inclusive	Una città che è in grado di offrire spazi e strumenti per la partecipazione della popolazione di tutte le fasce d'età ed in grado di eliminare forme fisiche e spaziali di segregazione ed esclusione.
2. The city we need is well planned, walkable, and transit-friendly	Una città dove le scuole sono raggiungibili a piedi o in bicicletta. Gli uffici sono situati in prossimità dei mezzi pubblici. I negozi per le necessità primarie risultano a pochi passi dagli edifici. Gli spazi pubblici sono in prossimità di scuole, luoghi di lavoro e residenze.
3. The city we need is regenerative city	Una città progettata per essere resiliente ed efficiente energeticamente, con basse emissioni di CO2 e sempre più legata alle fonti di energia rinnovabile. Recupera, riusa e ricicla i rifiuti, utilizza l'acqua, la terra e l'energia nel rispetto dell'ambiente.
4. The city we need is economically vibrant and inclusive	Una città che favorisce lo sviluppo economico locale del più piccolo imprenditore fino alla più grande corporazione, che riconosce e protegge i bisogni del settore informale dell'economia con strategie e politiche di sviluppo economico.
5. The city we need is singular identity and sense of place	Una città che riconosce la cultura come chiave fondamentale per la dignità e la sostenibilità umana coinvolge attori culturali per rilasciare il potenziale creativo di tutti i cittadini e consente di rafforzare i legami tra la città e l'hinterland circostante.
6. The city we need is a	Una città accogliente notte e giorno e che inviti tutte le persone a usare

safe city	le strade, i parchi senza paura. Propone una continua relazione tra i funzionari pubblici, i residenti ed i gruppi comunitari.
7. <u>The city we need is a healthy city.</u>	Una città dove i parchi ed i giardini sono oasi di pace e tranquillità, dove tutti i soggetti che forniscono servizi pubblici cooperano insieme ed hanno la salute pubblica come principale indicatore di performance.
8. <u>The city we need is affordable and equitable</u>	Una città dove la terra, le infrastrutture, gli alloggi ed i servizi di base sono pianificati con i gruppi a basso reddito e dove i servizi pubblici sono progettati con le comunità, contemplando le esigenze delle donne, dei giovani, e delle parti più vulnerabili.
9. <u>The city we need is managed at the metropolitan level</u>	Una città che coordina politiche settoriali ed azioni all'interno di una vasta e coerente struttura locale. Le comunità partecipano attivamente ai processi decisionali metropolitani.

Fonte: UN-Habitat, 2014

4.1 Valutazioni multicriterio e multigruppo: SMCE, *Social Multi Criteria Evaluation*

Il processo di valutazione necessita di una quantità di dati da trasformare in informazioni leggibili, le città inoltre non devono sottovalutare l'importanza di persone specializzate e delle risorse da dedicare ai processi valutativi. Diviene fondamentale una prospettiva di carattere multidisciplinare che preveda l'applicazione di tecniche di partecipazione in grado di creare un rapporto interattivo tra "*sapere esperto*" e "*sapere comune*" e definire processi decisionali in cui siano intrecciate due componenti valutative: (Cerreta *et al.*, 2013):

- gli *stakeholder*;
- la strutturazione del problema a livello strategico, multi-scala e multi-obiettivo.

Realisticamente si può affermare che un numero limitato di indicatori risulta essere funzionale al coinvolgimento anche di un'utenza non del settore nei processi di pianificazione.

Per procedere ad una concreta e corretta valutazione delle soluzioni legate alla pianificazione e progettazione risulta estremamente importante definire un carnet d'indicatori di natura sia qualitativa sia quantitativa. Ottenere una determinata tipologia d'informazioni può essere una sfida, soprattutto per le città appartenenti ai paesi del sud del mondo, in quanto molti indicatori, come quelli legati all'economia, alla produttività ed al prodotto interno lordo sono facilmente disponibili a livello nazionale, ma non a livello locale. Spesso in contesti legati ai PVS le città non posseggono un dipartimento di statistica nell'organico del settore amministrativo e ciò rafforza ulteriormente la necessità di essere prudenti nel selezionare il numero di indicatori per i processi valutativi.

Nelle strategie di progettazione urbana (UN-Habitat, 2013) in genere gli indicatori riguardano i seguenti aspetti (tab. 14):

1. **economico** (tassi di occupazione e di disoccupazione, reddito pro capite, produttività, tassazioni);

2. **sociale** (livello di istruzione, tassi di alfabetizzazione, misura della disuguaglianza, come il metodo GINI adoperato proprio per quantificare la concentrazione del reddito)
3. **ambientale** (qualità dell'aria e dell'acqua, tassi di consumo di acqua, livelli di inquinamento);
4. **percettivo**, barometro indispensabile nell'individuazione del livello di soddisfazione della comunità di riferimento.

Tab.14 _ Tipologia d'indicatori per la valutazione di progetti di trasformazione delle città

Dati	Risultati	Impatti
<ul style="list-style-type: none"> • terreno edificabile • permessi di costruire • budget di allocazione • infrastrutture costruite, lunghezza del trasporto. • terreno per uso pubblico • perdita di spazio pubblico • edilizia residenziale pubblica 	<ul style="list-style-type: none"> • mix di usi • consumo di terreno pro capite • area sviluppata per abitante • media zona residenziale pro capite • connettività stradale • uso di mezzi pubblici • velocità media • spazio pro capite per pedoni e biciclette • spazio pubblico e percentuale di parchi pro capite • percentuale di persone che hanno accesso ai servizi • variazione del valore di terreni • tasse riscosse • rifiuti riciclati • acque reflue riutilizzate • energia prodotta • reclami, proteste 	<ul style="list-style-type: none"> • popolazione • PIL • indice di attività economica • indicatori sociali tra cui tasso d'istruzione • Salute • indice di disuguaglianza GINI • Indicatori di partecipazione • qualità della vita • indagini sulle percezioni • accessibilità Housing • popolazione che vive in insediamenti informali • indicatori di performance ambientale –le emissioni, la qualità dell'aria, delle acque • indicatori di consumo, di energia, di acqua, di rifiuti generati • tasso di criminalità

Fonte: UN-Habitat, 2012

In merito all'individuazione dei criteri e degli indicatori specifici nel contesto di riferimento (Tangeri, *ville du Detroit*) bisogna provare ad interrogarsi innanzitutto su quali possono essere i valori nella realtà africana di riferimento. I contesti territoriali

del sud del mondo appaiono articolati e delicati, e pertanto occorre ragionare su strategie di pianificazione e rigenerazione del patrimonio sempre più sperimentali. Le aree urbane sono realtà complesse, dove un folto numero di persone con interessi e bisogni differenti vivono ed agiscono ed i cui comportamenti determinano degli impatti notevoli sulla conservazione e gestione del patrimonio. Pertanto risulta fondamentale in contesti Africani analizzare e prendere in considerazione, vista la vasta gamma di parti interessate direttamente o indirettamente coinvolte della definizione del patrimonio urbano, i seguenti aspetti: le caratteristiche; gli interessi; le percezioni.

Il tutto attraverso un percorso circolare di continua conoscenza che prevede:

1. l'individuare le preferenze e le aspirazioni delle parti interessate alla trasformazione;
2. il concordare azioni per salvaguardare patrimonio;
3. il definire il loro ruolo, funzione e coinvolgimento nell'intero processo.

Solo attraverso questa sequenza di azioni che sottendo altre specifiche operazioni e metodi, è possibile valutare se la conservazione del paesaggio storico urbano è garantita in modo adeguato e nel rispetto delle caratteristiche autoctone.

Il tema della conservazione del patrimonio storico urbano nei Paesi in via di sviluppo è oggetto d'interesse non solo per l'Unesco ma anche per altre organizzazioni internazionali che sottolineano sempre le potenzialità delle possibili ricadute virtuose sulla produttività economica del contesto urbano di riferimento (Candiracci, 2012).

Si tratta ad esempio della:

1. Banca Mondiale,
2. Agenzia Internazionale di Cooperazione allo sviluppo Svedese (SIDA);
3. Cooperazione Spagnola di Sviluppo Internazionale (AECID);
4. Fondazione Aga Khan;
5. La Banca di sviluppo Inter-Americana (IDB).

Spesso però gli approcci in voga sono fondati unicamente sulla valutazione dei benefici economici di una strategia, un processo o un progetto e pertanto risultano estremamente limitanti nella valorizzazione del carattere multidimensionale e qualitativo del patrimonio storico urbano in contesti del Nord come del Sud del Mondo «*to attribute monetary values to e.g. historical heritage implies to capture user (actual, option and bequest) and non-user (existential, symbolic, etc.) values*» (Munda, 2014, p. 271). Per le realtà africane occorre ragionare in maniera multidisciplinare al fine di percepire e meglio definire il significato del valore culturale che il cittadino attribuisce al paesaggio di riferimento. Nell'ottica della sostenibilità, infatti, la nozione di valore non può essere legata soltanto al concetto di scambio o di mercato, ma esiste anche una dimensione sociale da esplorare. Tra gli obiettivi della valutazione risulta interessante quello di correggere le inefficienze del mercato nella sistemazione delle risorse ed attribuire un valore alla qualità paesaggistica, interpretando tale valore sulla base anche di percezioni individuali. Tali principi teorici devono essere resi operativi attraverso lo sviluppo e la sperimentazione di toolkit strutturati e fattibili, con l'obiettivo di capire, quantificare ed adoperare i benefici economici e non economici del patrimonio urbano in un'ottica di sviluppo sostenibile (Candiracci, 2012). L'uso di metodi di valutazione sempre più multidimensionali e multi gruppo, riadattati ai contesti d'intervento sono strumenti strategici che meglio prevedono il raggiungimento del suddetto scopo. Anche la proposta di un quadro normativo specifico per i contesti africani andrebbe presa in considerazione per la conservazione, la rigenerazione, la tutela, la gestione e l'uso consapevole del patrimonio storico urbano. Le azioni strategiche proposte dovrebbero anche sostenere i governi nell'individuare ed attuare a livello locale soluzioni pratiche per mostrare l'impatto della conservazione del patrimonio storico urbano sullo sviluppo locale, sull'identità culturale, sull'inclusione sociale, ed il miglioramento della qualità della vita; al fine di creare consapevolezza, interesse ed impegno. Le valutazioni integrate si propongono di superare i limiti degli approcci tradizionali, che si fondano unicamente sulle priorità e le preferenze espresse dai saperi esperti, considerando anche le preferenze della

comunità locale. In tabella 15 sono presentati quattro casi studio che raccontano in maniera puntuale metodi e strumenti di coinvolgimento degli stakeholders nell'individuazione dei valori percettivi paesaggistici. Attraverso le valutazioni multicriterio e multigruppo è possibile riconoscere la centralità del conflitto e trovare delle soluzioni più soddisfacenti per la risoluzione, a tal proposito è importante che le valutazioni siano di tipo adattivo e partecipate, cioè tali da coinvolgere più punti di vista nei processi decisionali. Uno strumento molto efficace nella gestione della molteplicità dei pareri e di conflitti in vari contesti culturali e geografici è sicuramente il SMCE, Social Multi Criteria Evaluation (Cerreta e De Toro 2010).

Tab.15 _ Selezione di casi studio, atta ad individuare i valori percettivi del paesaggio

Luogo	scala attori	indicatori	metodi e strumenti	obiettivo	References
Giappone Tanushimaru	Territoriale 50,99 km ² 49 bambini 46 adulti (38 uomini e 8 donne selezionati tra gli insegnanti ed i genitori dei bambini stessi)	Portata Condizioni della superficie Qualità Uso	Sondaggio PPM (Photo Projective Method)	Sottolineare come la percezione e le valutazioni sull'acqua, in uno specifico paesaggio, varino a seconda del campione intervistato e soprattutto della fascia di età dello stesso	Yamashita, S, 2002, <i>Perception and evaluation of water in landscape: use of Photo-Projective Method to compare child and adult residents' perception s of a Japanese river environment</i> , Landscape and Urban Planning 62 (2002) 3–17
Portogallo regione dell'Alentejo	Territoriale circa 25 ettari cacciatori eco turisti proprietari di seconda casa contadini	Tutela Ricreazione Ambiente Qualità della vita Identità Bellezza	MCA Questionari Fotografie	Contribuire alla discussione in sulle metodologie utilizzate per valutare le preferenze di scenari in paesaggi mediterranei e dimostrare come l'utilizzo delle fotografie, possa essere uno	Barrosoa F. L., Teresa Pinto- Correiaa, Isabel L. Ramosb, Diana Surovóaa, Helena Menezesa, (2011), <i>Dealing with landscape fuzziness in user preference studies: Photo- based questionnaires in the Mediterranean context</i> , Landscape and Urban Planning 104 (2012) 329– 342

				strumento in grado di definirne i valori e gli indicatori da parte di specifici gruppi di stakeholders	
Tanzania Zanzibar	Territoriale 26 rappresentanti della comunità locale 218 membri della comunità locale rappresentanti dei 14 villaggi della regione	Alimenti, Risorse ornamentali, Risorse geologiche, Risorse medicinali, Combustibili, Materiali naturali Valore spirituale e religioso, Valore estetico, Valore sociale-relazionale, Valore intrinseco, Valore del patrimonio culturale materiale e immateriale	Interviste (0.45-1.5 ore) Mapping partecipativo Focus group con rappresentanti della comunità locale per classificare gli indicatori in ordine di priorità IBM SPSS19 (software per l'analisi di dati statistici) Excel ArcGIS 9.3/10	Sperimentare una metodologia partecipativa per identificare gli indicatori adeguati Evidenziare i valori indipendenti dall'uso e le percezioni della comunità rispetto ai servizi culturali del paesaggio	Fagerholm N., Käyhkö N., Ndumbaro F., Khamis M. (2012), Community stakeholders' knowledge in landscape assessments – Mapping indicators for landscape services, Ecological Indicators , n.18, pp.421-433.

Nuova Zelanda Akaroa Bannockbur	Territoriale Bannockbur 13 residenti 1 indigeno (maori) Akaroa: 14 residenti 4 indigeni (maori)	Morfologia del territorio relazioni pratiche	Interviste Cultural Values Model	Individuare i valori del paesaggio attraverso "l'esperienza dei fruitori locali" Esaminare i modi in cui, coloro che lo vivono attribuiscono valori culturali e quali aspetti del paesaggio sono considerati significativi.	Stephenson J. (2005) " Values in Space and Time. A framework for understanding and linking multiple cultural values in landscapes ". A thesis submitted for the degree of Doctor of Philosophy at the University of Otago, Dunedin, New Zealand.
Nuova Zelanda	Territoriale 608 residenti e non sono stati selezionati casualment e attraverso contatti mail e pubblicità	Qualità del paesaggio	Frequency counts Residual analysis Correspondenc e analysis Social landscape metrics	Esaminare le relazioni tra i valori del paesaggio ed i suoi aspetti fisici Implementar e un metodo di valutazione del paesaggio integrando la pubblica partecipazion e -attraverso il GIS (PPGIS)	Brown G., Braby L., (2012) " An analysis of the relationships between multiple values and physical landscapes at a regional scale using public participation GIS and landscape character classification ", Landscape and Urban Planning, Elsevier

Fonte: PRIN, Il paesaggio storico-urbano come risorsa per lo sviluppo locale un approccio innovativo per strategie smart di creazione di valore, 2014

Nello specifico lo si può definire come un processo in grado di affrontare questioni complesse attraverso conoscenze provenienti da discipline diverse. Si tratta, pertanto, di approcci di tipo multidisciplinare e gli obiettivi vengono costruiti attraverso il dialogo, il confronto e lo scambio tra le parti sociali che comunicano ed esplicitano i propri valori in un processo di apprendimento continuo, in grado di coinvolgere promotori, fruitori ed operatori chiamati ad esprimere giudizi di valore. Questo approccio che si fonda sui valori consente di focalizzare gli obiettivi strategici: il *pensare per valori* (Keeney, 1992) significa, infatti, ragionare sui principi che si vogliono

adoperare nella costruzione di una *vision* condivisa di società, città e territorio. La valutazione diventa, quindi, un processo di partecipazione creativo, di auto-apprendimento, di formazione/educazione e di identificazione collettiva attraverso cui si modificano i valori iniziali e si costruiscono/producono valori nuovi.

L'esplicitazione delle preferenze da parte delle parti coinvolte consente in tal modo di costruire una mappa dei valori percepiti e delle complesse interazioni tra di loro (Mason, 2002). In questa ottica s'introduce il concetto di *valutazioni multicriterio sociali* (Munda, 2004): «*social multi-criteria evaluation puts its emphasis on the transparency issue; the main idea being that results of an evaluation exercise depends on the way a given policy problem is structured and thus the assumptions used, the ethical positions taken, and the interests and values considered have to be made clear*». (Munda, 2014, p. 277)

La strutturazione di progetti, dove emergono in un rapporto di circolarità ed equilibrio: economia; ecologia; società e cultura, porta a riflettere però sull'assioma che non sempre è possibile massimizzare contemporaneamente tutte e quattro le dimensioni suddette e che l'obiettivo è sicuramente quello di pervenire a due forme di compromesso *Social compromise solution*, e *Technical compromise solution* (Munda, 2004). La gestione di un processo coinvolge molti settori e porta alla definizione di vari aspetti decisionali, richiede infatti la realizzazione di un dialogo tra vari attori, di natura individuale e collettiva, formale ed informale, locale e non. Il supporto decisionale multicriterio MCDA (Multi-Criteria Decision Analysis) prova ad inglobare la multidimensionalità di tali aspetti, ma Munda ne propone un'estensione valorizzando l'importanza del coinvolgimento degli stakeholders definendo il concetto di SMCE (*Social Multi-Criteria Evaluation*) che sottolinea sicuramente l'importanza dei processi partecipativi, intesi come necessari ma non sufficienti. Il suddetto metodo è proposto in alternativa al *Participative Multi-Criteria Evaluation* (PMCE) o allo *Stakeholders multi-criteria decision aid* (SMCDA). La principale differenza che persiste tra il *Social Multi-Criteria Evaluation* (SMCE) ed il *Participative Multi-criteria Evaluation* (PMCE) è nei pesi attribuiti ai criteri.

L'essenza del Social multi-criteria evaluation può essere quindi declinata nei seguenti assiomi:

- È un metodo multi-criterio efficace per la realizzazione un approccio multi/inter-disciplinare;
- le tecniche di partecipazione sono uno strumento per migliorare la conoscenza e non per acquisire in maniera acritica gli input usati nei processi di valutazione;
- la partecipazione sociale non implica mancanza di responsabilità;
- I giudizi etici sono componenti imprescindibili dell'esercizio di valutazione e influenzano fortemente i risultati;
- la trasparenza è essenziale;
- le aggregazioni matematiche (le componenti algoritmiche) sono fondamentali al fine di verificare che le graduatorie ottenute siano coerenti con le informazioni e le ipotesi formulate (Munda, 2008).

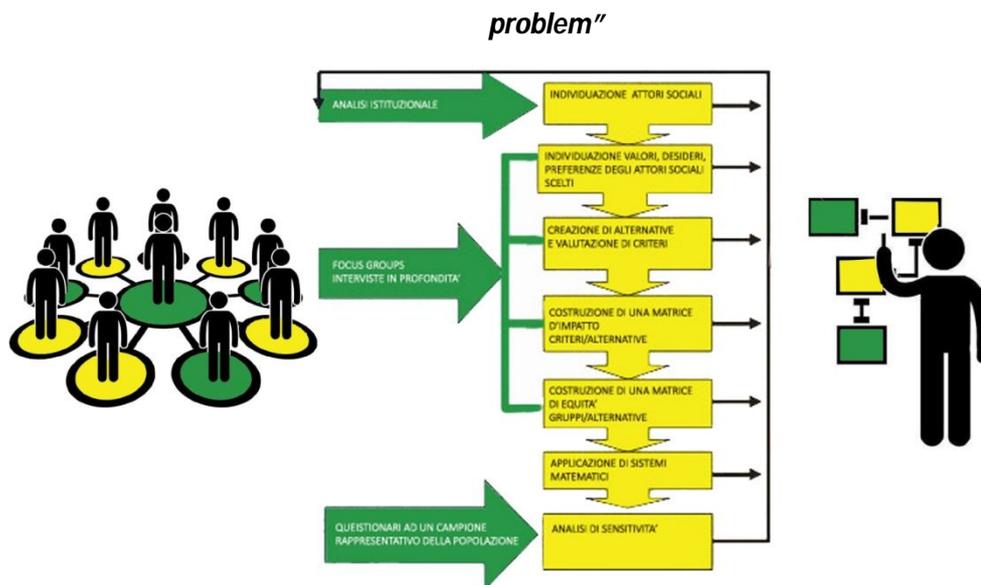
Il NAIAD (Novel Approach to Imprecise Assessment and Decision Environments) può essere un ulteriore interessante approccio per il benchmarking della sostenibilità (Munda, 2010), in quanto è un discreto metodo multi - criterio particolarmente flessibile per le reali applicazioni e la sua specifica peculiarità è l'analisi dei conflitti da integrare con i risultati multi- criterio. Il SMCE pertanto risulta metodo dinamico che per la sua specifica natura deve presentarsi adattivo, pertanto implica continui feedbacks tra le varie fasi del processo e tra gli attori coinvolti. L'immagine proposta in figura 46 interpreta in maniera personali l'*ideal SMCE process* di Munda e consente di sintetizzare quanto la conoscenza esperta/scientifica e sociale possono essere opportunamente combinate nel *Social Multi- Criteria Evaluation* in fasi e tempi assolutamente flessibili (Munda, 2008).

Il SMCE si può vedere caratterizzato da 3 steps operativi fondamentali, a loro volta declinati in altre fasi, (fig. 47) che prevedono:

- *approach* alla situazione in esame al fine d'identificare gli attori sociali coinvolti, capire le dinamiche socio-ambientali e definire il problema;

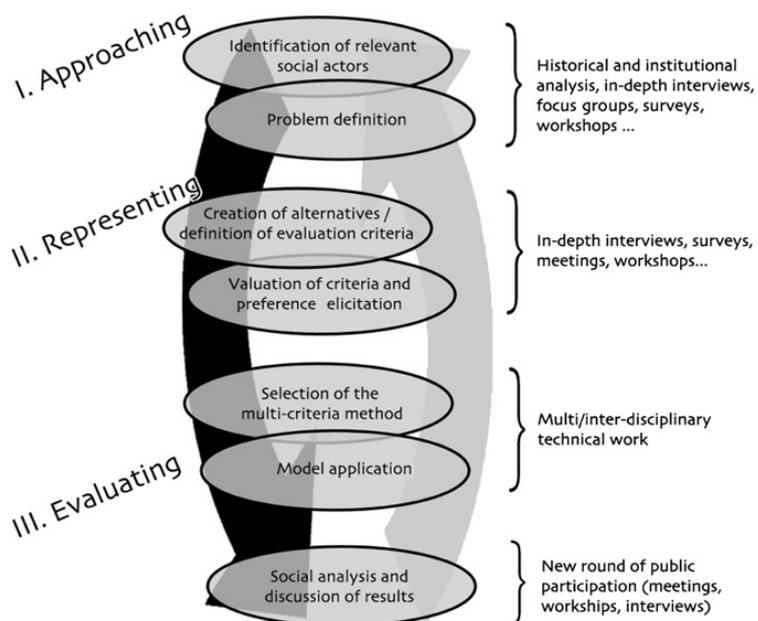
- *representation* del problema, nella definizione dei criteri di valutazione e delle preferenze
 - *evaluation* delle alternative emerse valutandole in termini tecnici e sociali.
- (Garmendia et al., 2010, p. 390)

Fig. 46 _ Interpretazione personale della flessibilità del SMCE, nella strutturazione del "ideal problem"



Fonte: Munda, 2008

Fig. 47 _ Struttura circolare del Social Multi-Criteria Evaluation



Fonte: Garmendia et al., 2010, p. 390

Il seguente capitolo, partendo dalle riflessioni emerse sull'utilizzo di valutazione multi criterio e multigruppo, propone nel primo paragrafo la disamina di due metodologie *Facebook 4 urban facelift* (Nijkamp e Kurtit, 2012) ed il *Catwoe's Chekland* (Chekland, 1999), la cui combinazione è stata oggetto di applicazione in altre ricerche che hanno portato alla definizione di microazioni trasformative sul patrimonio storico urbano della città di Palermo. Nel secondo paragrafo la suddetta combinazione è stata adattata e semplificata alla città di Tangerang, al fine di garantire il coinvolgimento sociale nel processo di valutazione degli scenari alternativi al progetto di rigenerazione dell'area portuale storica. Il capitolo si conclude con la definizione specifica di tre soluzioni, manifestazione chiara degli interessi specifici delle tre differenti categorie di stakeholders coinvolte nel processo.

4.2 Individuazione di scenari percepiti attraverso l'uso combinato di "Facebook for urban facelift" e il Checkland's CATWOE: raccolta sul campo di dati soft

«Valutare significa interpretare, prevedere e comparare impatti di differenti azioni in relazione agli specifici obiettivi. La ricchezza dei valori delle aree costiere/portuali permette interpretazioni multiple da parte di differenti soggetti e utenti.» (Fusco Girard, 2012, p.776)

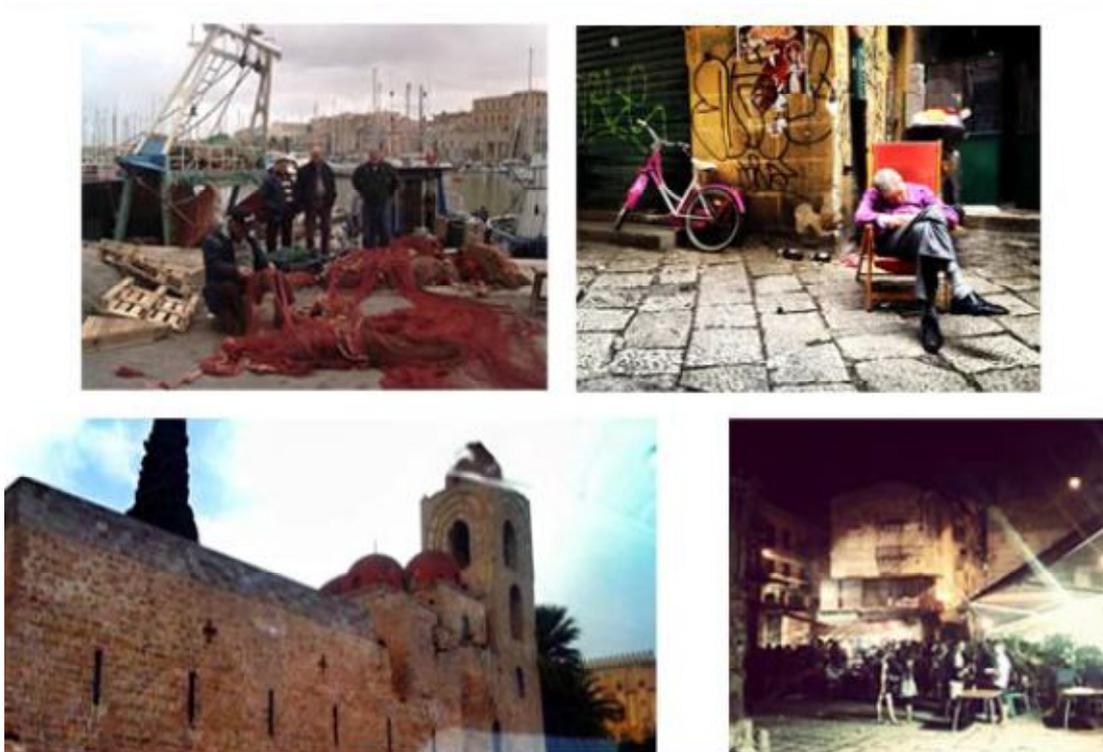
Nell'individuazione degli scenari alternativi al progetto di rigenerazione promosso dalla Société d'Aménagement pour la Reconversion de la zone Portuaire de Tanger Ville SARPT, ho scelto di adoperare la combinazione di due metodi per la strutturazione delle interviste e dei questionari da sottoporre alla comunità.

Nello specifico si tratta dell'utilizzo del *Facebook 4 Urban Facelift*³ integrato al CATWOE di Checkland, una soluzione già adoperata in maniera innovativa in una ricerca condotta in gruppo durante il XVII ciclo del dottorato in "Metodi di valutazione per la conservazione integrata, recupero, manutenzione e gestione del patrimonio architettonico, urbano ed ambientale", in partenariato con l'Università di Amsterdam, volta ad indagare le immagini future preferite per la città di Palermo 2050.

Fig. 48 _ Immagini del contest fotografico promosso sul profilo Facebook "PALERMO PIONIERA"



³ ALLEGATO C: pubblicazione Borriello et al. (2015), *Design and use of a Facebook 4 Urban Facelifts* Int. J. Global Environment al Issues, Vol. 14, Nos. 1/2, 2015, pp. 89-112, Copyright © 2015 Inderscience Enterprises Ltd.



Fonte: Borriello et al., 2014

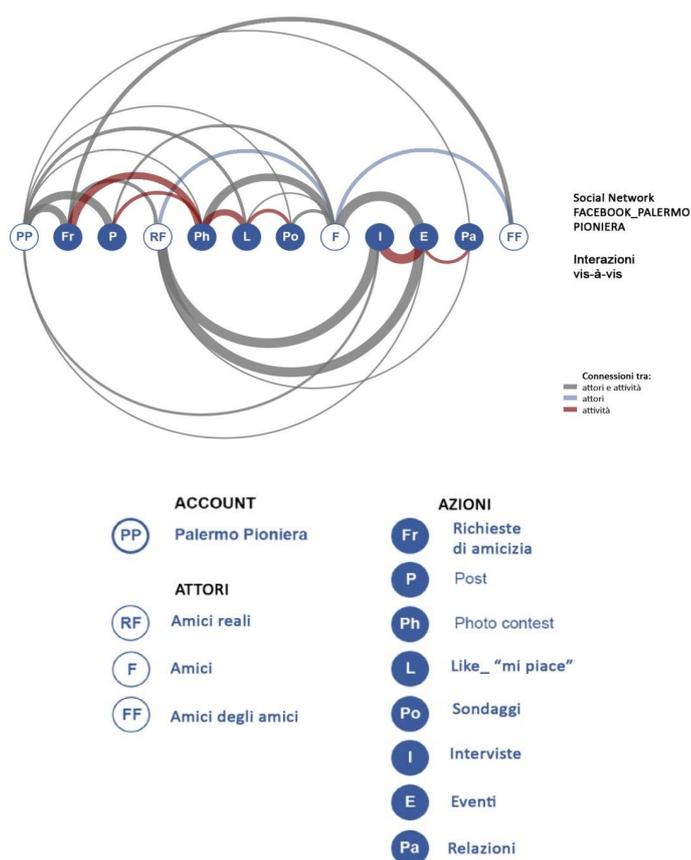
In merito al suddetto studio, denominato *Palermo città pioniera 2050*, va sottolineato che nel triennio di ricerca la disamina ha visto oltre all'applicazione del F4UF (*Facebook for urban facelift*) ed il CATWOE anche l'uso integrato del social network FACEBOOK, il quale ha consentito di agevolare la condivisione delle informazioni nonché le interazioni tra gli stakeholders coinvolti, sul tema della rigenerazione del patrimonio storico urbano della città di Palermo⁴ (fig. 48).

Infatti oggi, il web offre sempre più la possibilità di interagire direttamente con i gruppi di utenti selezionati, attraverso i social network, tanto da poter essere definito uno strumento atto a favorire un processo di *empowerment*, che cerca di rispondere alle richieste e alle esigenze dei cittadini, con la diffusione di un nuovo tipo di linguaggio e comunicazione. I social network non sono solo in grado di abbattere la barriera della distanza fisica tra le persone, ma anche quella culturale, consentendo una maggiore libertà di espressione e condivisione d'idee ed opinioni. Questi sistemi di

⁴ ALLEGATO D: Carone et al. (2013) *The Role of Social Networks for New Strategies of Urban Regeneration*, ICCSA 2013, Part IV, LNCS 7974, pp. 515–527, 2013, Copyright © 2013 Springer-Verlag Berlin Heidelberg

comunicazione, applicati alla progettazione nella definizione di piani strategici e progetti partecipativi, risultano particolarmente efficaci per la diffusione delle informazioni e per la valutazione delle risposte degli attori che cooperano al processo decisionale. Nella pianificazione strategica, un social network può essere un valido strumento di partecipazione pubblica in maniera attiva e veloce, consentendo di abbattere un'ulteriore barriera disciplinare tra progettisti e cittadini. Lo schema seguente consente di avvalorare quanto detto e soprattutto permette di confrontare graficamente "lo spessore" delle relazioni virtuali e fisiche tra gli stakeholders coinvolti nel progetto di ricerca su *Palermo città pioniera 2050*⁵ (fig. 49)

Fig. 49 _ Grafico delle relazioni fisiche e virtuali tra le 3A: account, attori, attività



Fonte: Carone Panaro, 2014

⁵ ALLEGATO E: Carone, Panaro (2014) *New images of city through the social network*, *International Journal of Web Information Systems* Vol. 10 No. 2, 2014 pp. 209-223 © Emerald Group Publishing Limited 1744-0084 DOI 10.1108/IJWIS-11-2013-0034

Per ciò che concerne la ricerca svolta a Tangerang lo studio non ha previsto l'utilizzo integrato del social network FACEBOOK poiché in molti casi la selezione dei *social actors* (Munda, 2008) si è concentrata su categorie il cui accesso alla piattaforma multimediale non è stato e non è tuttora sempre fattibile (fig. 50).

La ricerca sul campo quindi si è sviluppata con interviste e sondaggi vis-à-vis strutturate secondo il modello proposto da F4UF (Facebook for Urban facelift) adeguato al contesto specifico, il tutto spesso affiancato da mediatori linguistici che mi hanno aiutata nella relazione con la comunità in maniera meno invasiva e formale.

Fig. 50 _ Immagine del focus group con le utenti della Fondation Tanger Medina



Fonte: Carone, 2014

In merito allo strumento Olandese citato (F4UF) si tratta di una metodologia di ricerca innovativa promossa dall'Università di Amsterdam, che si propone di analizzare quanto le qualità visive di determinati distretti urbani possano influenzare le scelte di localizzazione di attività da parte degli imprenditori creativi. Essa sostiene che l'identità di un luogo ed i suoi caratteri tangibili ed intangibili influenzano sempre più gli imprenditori nella scelta di localizzazione delle attività. Il tutto perfettamente in linea

con i filoni di ricerca che da tempo indagano sull'importanza dell'aspetto estetico percettivo di un paesaggio. In ambito valutativo tale concetto risulta ampiamente valorizzato anche da T. Tempesta, che nel suo testo *"Economia del paesaggio rurale"* lo rafforza citando Taylor (1987) nel punto in cui egli enuncia che *«gli uomini sono creature pensanti che non si limitano a rispondere passivamente a stimoli esterni, ma selezionano aspetti del paesaggio che hanno valore per loro. La qualità del paesaggio, quindi, è essenzialmente una costruzione mentale dell'individuo, realizzata usualmente sulla base di informazioni visive.»* (Tempesta, 2010, p. 46). Da ciò emerge che l'aspetto visivo del quartiere contribuisce ad aumentarne la creatività con delle ripercussioni positive sulla produttività economica poiché la comunità risulta più predisposta alle idee, ai prodotti ed alle azioni proposte. Oggi, molte città cercano di attrarre imprenditori creativi nei distretti dedicati alla produzione culturale. In realtà, essi sono visti come agenti di rivitalizzazione urbana atti a migliorare la competitività delle città, il tutto sempre più basato sull'economia della conoscenza. In questo contesto, i fattori di scala e la qualità visiva giocano un ruolo diverso e necessitano di studi ed approfondimenti, poiché possono rappresentare punti di partenza per un ulteriore ed innovativo modo di promuovere lo sviluppo urbano. La ricerca si propone di esaminare e valorizzare quei luoghi in grado di esprimere valori culturali e simbolici, dove è chiaramente espressa la capacità di combinare interessi soggettivi e valori sociali. Si parla pertanto di *« (...) spazi della comunicazione orizzontale, della partecipazione nella quale si realizza la capacità di stare insieme.»* (Fusco Girard, 2006, p. 49). Nuovi investimenti nella città consentono d'incrementarne il valore attraverso la combinazione di bellezza, creatività, conoscenza, milieu sociale ed economia.

Le strategie urbane, concentrate sulla promozione dello sviluppo umano, possono favorire la produttività economica che a sua volta consente di determinare l'attrattività ed il carattere competitivo del paesaggio, orientando azioni in grado di gestire/conservare/valorizzare anche lo spazio urbano fisico. Il tutto in grado di favorire un gioco a somma positiva (win - win) che sia in grado di alimentare un processo virtuoso e sostenibile.

Si favorisce a tal proposito una *economia dei luoghi* in grado di integrarsi con l'*economia dei flussi* (nuova economia, economia della conoscenza legata alle esportazioni, alla internazionalizzazione, etc.) (Fusco Girard, 2006).

Dal punto di vista metodologico, "Facebook 4 urban Facelift" è sviluppato su una sequenza di fasi che prevedono:

1. un'intervista;
2. un'analisi SWOT;
3. l'individuazione delle tipologie di trasformazioni per la rigenerazione urbana.

La prima fase prevede la somministrazione di un'intervista semi-strutturata al fine di rilevare i fattori visivi e culturali utili alla definizione di criteri per la localizzazione delle imprese creative (fig. 51)

Fig. 51 _ Prima parte dell'intervista, valutazione dei criteri collegati alle immagini urbane

Criteria: <i>Visual assets of neighborhoods contribute to location decisions or work of various stakeholders</i>		Urban faces			
		A	B	C	D
1	Cultural amenities				
2	Accessibility				
3	Business climate				
4	Criminality				
5	Demography				
6	Facilities				
7	Creative image				
8	Waterfronts, bridges, wharfs, and views on the water				
9	Quality of urban life				
10	Independence ultimate events venue (art and nightlife venues)				
11	Dynamic 'oasis'				
12	Traditional workspaces and activities				
13	Strong cultural and creative profile				
14	Independence & creative atmosphere				
15	Long-term strategies				
16	Urban design and architecture				
17	Price				
18	Etc.				

Fonte: Karima Kourtit, Peter Nijkamp and Maurice de Kleijn, 2012

L'intervista è progettata per sottolineare ed evidenziare quali risultano i caratteri spaziali dell'identità di un quartiere e quali le relazioni importanti per gli imprenditori creativi, partendo dallo stato di fatto. Agli stakeholders intervistati viene richiesto di

esprimere una preferenza (da 1_basso a 10_ alto) su ogni criterio specifico alla luce delle immagini urbane emerse e selezionate. In seguito viene costruita una matrice d'impatto (fig.52) che mette a sistema le *urban faces* emerse con le quattro *future urban images* proposte (Kurtit et al., 2012).

Le quattro *future urban images* sulle quali si strutturano le prospettive della città ideali del 2050 risultano:

- **"Entrepreneurial" Città Imprenditoriale**

La cui immagine presuppone che nella competizione globale e locale attuale e futura, le città possano sopravvivere solo se in grado di massimizzare il potenziale creativo per l'accesso ai mercati emergenti mondiali;

- **"Connected" Città connessa**

Si riferisce ad una città interconnessa (dal locale al globale), essa non è più concepita come un' isola economica ma sempre più legata allo sviluppo di tecnologie avanzate, d' infrastrutture di trasporto, di sistemi logistici intelligenti e sistemi di comunicazione accessibili;

- **"Pioneer" Città pioniera**

La cui immagine prevede una visione innovativa del "*melting pot*", atta a mostrare una diversità culturale senza precedenti, evitando frammentazione e segregazione; ciò richiede non solo grandi sfide, ma anche grandi opportunità per iniziative intelligenti e creative;

- **"Liveable" Città vivibile**

Dove si considera l'importanza di iniziative di natura ambientale ed energetica (il riciclaggio, il recupero dei rifiuti, ecc), le quali agiscono come motori per strategie volte allo sviluppo di una città sempre più ecologica.

Fig. 52 _ Matrice che mette a sistema le "urban faces" con le "future urban images"

Urban faces	Reference	Future Urban Images			
		<i>The Entrepreneurial City 2050</i>	<i>The Connected City 2050</i>	<i>The Pioneer City 2050</i>	<i>The Liveable City 2050</i>
A					
B					
C					
D					
E					

Fonte: Karima Kourtit, Peter Nijkamp and Maurice de Kleijn, 2012

Una volta costruita l'intervista, e raccolti i dati atti a far emergere le preferenze dichiarate e rilevate, si procede con la seconda fase: l'analisi SWOT dove emergono con chiarezza i punti di forza, di debolezza, le opportunità e le minacce per ogni "urban face" proposta (fig.53) .

Fig. 53 _ Analisi SWOT

STRENGTHS		WEAKNESSES	
S1: urban benefits 'melting pot'	*/**	W1: ethnic social tensions	**
S2: creativity	*	W2: quality of life	**
S3: socio-cultural enrichment	*/**	W3: dual society	*
S4: melting pot/diversity	*/**	W4: lost of social trust	*
S5: strong social networks	*	W5: neighbourhood criminality	**
OPPORTUNITIES		THREATS	
O1: internationalization of the city	*	T1: emergence of ethnic enclave	**
O2: product variety	*	T2: participation labour market	*
O3: knowledge orientation	**	T3: language skills	**
O4: reinforcement internationalization	*	T4: social cohesion	*
O5: economic profile business	*	T5: social solidarity	*
O6: innovativeness	**		

Fonte: Karima Kourtit, Peter Nijkamp and Maurice de Kleijn, 2012

Infine emersi tali aspetti si procede con l'individuazione delle trasformazioni possibili che secondo il modello della ricerca possono essere di quattro tipologie specifiche (fig. 54):

1. **“Small revitalisation” piccola rivitalizzazione;**

Si tratta di un tipo di trasformazione che si verifica quando si assiste al degrado fisico degli spazi e degli edifici pubblici. In questo caso c'è un mantenimento delle funzioni e si verifica solo il miglioramento delle qualità fisico-spaziali del luogo

2. **“High revitalisation” grande rivitalizzazione;**

Si tratta di una trasformazione che prevede una riorganizzazione spaziale dell'impianto urbano ed architettonico, ma le funzioni sono conservate.

3. **“Reprofilng” riprofilatura**

In questa tipologia di trasformazione oltre ai cambiamenti morfologici relativi all'architettura e all'urbanistica si assiste anche al cambiamento di alcune principali funzioni, restano garantite quelle economiche.

4. **“Transformation” trasformazione**

L'area in questione sarà caratterizzata da una trasformazione radicale sia morfologica che di tutte le funzioni preesistenti.

Fig. 54 _ Immagine simbolica delle trasformazioni contemplate dal metodo olandese “F4UF”



Fonte: Karima Kourtit, Peter Nijkamp and Maurice de Kleijn, 2012

Un'interessante applicazione del suddetto metodo si è avuta su tre quartieri distinti di tre città dei Paesi Bassi (fig.55):

1. Eastern Docklands ad Amsterdam;
2. il Distretto Lloyd a Rotterdam;
3. il Distretto di Hortus a Groningen).

Fig. 55 _ Localizzazione geografica dei tre distretti



Fonte: Annet Jantien Smit, 2011

Nello specifico il caso studio olandese è stato condotto a scala di quartiere, scala poco esplorata rispetto al rapporto qualità visive e scelte di localizzazione degli imprenditori creativi. L'aspetto innovativo di tale metodo è che al centro dell'indagine emergono con chiarezza le percezioni degli imprenditori creativi, finalizzate a cogliere le motivazioni principali che effettivamente orienteranno le scelte economico-finanziarie. Tra gli obiettivi, va ricordato che uno dei principali è indagare sui fattori intrinseci, impliciti ed intangibili che influenzano la libera scelta degli imprenditori e verificarne un'eventuale relazione con gli aspetti visivi del quartiere stesso.

Per tutte le categorie di stakeholders, opportunamente selezionate, è stato chiesto di riportare le immagini ed i criteri urbani per la localizzazione delle loro attività.

I criteri di **selezione riscontrati risultano:**

- 1) numero d'impresе creative in settori creativi (arti visive, architettura, desing, media digitali).
- 2) caratteristiche visive identitarie (morfologia urbana, architetture, waterfront, caratteri storici).
- 3) caratteristiche visive che influenzano una popolazione più ampia di quella del distretto o quartiere.

Il risultato finale ottenuto, dall'applicazione del suddetto metodo nei tre distretti creativi olandesi, è stato una sequenza di topics sulle quali indagare per promuovere una strategia di pianificazione adeguata e decisamente più condivisa e partecipata.

4.2.1 Applicazione del metodo di valutazione integrato sull'area portuale storica di Tangeri: costruzione di alternative

Rispetto alla ricerca olandese, lo studio su Tangeri si è fortemente arricchito di elementi legati al contesto culturale e morfologico della città, che per posizione geografica è cerniera tra Africa ed Europeo e aspira a valorizzare questo ruolo proponendosi anche come città d'integrazione socioculturale. L'indagine sulle relazioni tra i caratteri identitari, le qualità visive ed i valori percepiti è stata condotta tenendo conto di queste peculiarità e della vocazione che da sempre ha contraddistinto la città portuale dello stretto.

«Una costa è la linea limite del mare che si affronta con la terra. E viceversa è la linea della terra che s'inabissa sotto il mare. Due aspetti: dietro la costa c'è il mare o la terra e d'avanti ad essi la terra o il mare» (Febvre, 1922)

Tangeri città multietnica grazie ad una serie di politiche sociali ed economiche acquista sempre più il carattere di città di transito. Il rischio è quello che oggi, spinta da forti interessi economici multinazionali, possa vivere un processo di omologazione e di perdita d'identità (fig.56)

Fig. 56 _ Speculazione edilizia a Tangeri



Fonte: Carone, 2014

Pertanto per innescare processi di trasformazione condivisi che rispettino i caratteri autoctoni del paesaggio storico urbano va considerato che *«il pluralismo dei punti di vista è un elemento che arricchisce la costruzione della nozione di bene comune, a condizione che vi sia effettivo dialogo/confronto sugli elementi fondanti di un comune interesse, pur nel rispetto delle differenze di un contesto multiculturale, plurivaloriale, plurireligioso. Da questa “visione comune”, che può costituire il motore dell’incontro e dell’interazione, discende la capacità di co-ordinare interventi e con-dividere scelte, pur in un contesto complesso e spesso fortemente conflittuale»* (Fusco Girard, 2008, p. 20). Su questo concetto si fondano gli input metodologici del percorso di ricerca le cui fasi risultano essere le seguenti:

- **definizione ed esplicitazione problema**
 - approfondimento e presentazione dei dati hard relativi al progetto di rigenerazione dell’area portuale storica di Tangeri
 - analisi critica degli obiettivi specifici

- **definizione dei sistemi rilevanti**
 - Individuazione delle diverse prospettive: mappa degli stakeholders
 - comprensione del livello di conoscenza del progetto di rigenerazione del porto storico da parte degli stakeholders coinvolti: sondaggio
 - indagine dei valori percettivi: interviste attraverso l’integrazione della struttura del “F4UF”, elaborata da P. Nijkamp e Karima Kurtit, ed il CATWOE di Checkland [C (vantaggi/svantaggi) A (attori) T (trasformazioni) W (visioni future) O (ostacoli) E (vincoli ambientali)]

- **sviluppo del modello**

Relazione tra gli elementi emersi: elaborazione ragionata delle interviste, costruzione di una rich picture in grado di mettere a sistema in maniera chiara i criteri, le trasformazione, le opportunità, gli ostacoli e le visioni future per il sistema Medina_porto storico.

- **individuazione degli scenari desiderabili**

esplicitazione delle alternative attraverso una sequenza ragionata di azioni strategiche, emerse in seguito all'elaborazione delle interviste e dei sondaggi, che contemplano interventi sul patrimonio socioculturale, fisico ambientale ed economico.

Confrontando le applicazioni del metodo F4UF emerge chiaramente che nella ricerca sui distretti delle tre città dei Paesi Bassi (Jantien Smit, 2011) gli intervistati appartengono tutti alla classe degli operatori del settore artistico - creativo (architetti, agenzie pubblicità, grafici, registi, fotografi, arti visive) che producono prevalentemente valore estetico e simbolico. Nel caso marocchino, vista la necessità di coinvolgere un sistema sociale quanto più variegato possibile gli intervistati sono stati divisi in tre categorie opportunamente declinate e dettagliate nei seguenti gruppi:

- **promotori**

- enti locali (urbanistica, turismo, politiche sociali, politiche del lavoro)

- **operatori**

- imprenditori creativi: architetti, fotografi, etc.

- commercianti: (artigianato locale)

- operatori culturali: (integrazione culturale, arte, sociale, immigrazione)

- cittadinanza attiva: (integrazione, solidarietà)

- **fruitori**

- residenti nel quartiere (campione per fasce d'età)

- residenti in altri quartieri (campione per fasce d'età)

- turisti

- studenti

- lavoratori

Fig. 57 _ Classificazione dei *social actors* intervistati a Tangeri



Fonte: Carone, 2015

L'immagine proposta (fig. 57) consente di nominarli con maggiore precisione e la planimetria seguente prova anche a georiferirli rispetto al territorio (fig. 58).

Un'analisi visiva della mappa esplicita che la maggior parte delle categorie di stakeholders intervistata è localizzata all'interno delle mura storiche della città di Tangeri, una scelta strategica proprio per l'obiettivo della ricerca finalizzato a fornire dei feedback innovativi in risposta alla domanda: "*le projet de réaménagement du vieux port de Tanger: comment va-t-il changer l'image de la Médina? Experiences de participation*" (il progetto di rigenerazione del porto storico come cambierà per te l'immagine della Medina? Esperienze di partecipazione) (Carone, 2014).

La selezione dei *social actors* (Munda, 2008) soprattutto per la categoria degli operatori, si è incentrata sulla ricerca e mappatura di una serie di associazioni, fondazioni ed enti che lavorano attivamente sul tema dell'integrazione e dell'interculturalità nella città, al fine di far emergere un tessuto relazionale che crea sistemi in grado di favorire e valorizzare il carattere proprio della città di Tangeri: l'interculturalità. Le città, infatti, sono concepite come spazi privilegiati per la creazione di nuove forme di cultura in continuo divenire ed evoluzione, dove il dialogo tra

identità e diversità risulta il punto di partenza per la costruzione di città prospere, resilienti ed inclusive.

Fig. 58 _ Mappa dei social actors coinvolti nella ricerca



Fonte: Carone, 2015

«Cities and local spaces are a privileged setting for cultural invention which is in constant evolution, and provide the environment for creative diversity, where encounters amongst everything that is different and distinct (origins, visions, ages, genders, ethnic groups and social classes) are what makes full human development possible. Dialogue between identity and diversity, individual and group, is a vital tool for guaranteeing both a planetary cultural citizenship as well as the survival of linguistic diversity and the development of cultures. » (Agenda 21 per la Cultura, 2008 art.7).

Le tabelle seguenti, inoltre, presentano alcune informazioni sull'utenza coinvolta nel processo *bottom-up* di valutazione e costruzione di alternative al masterplan di progetto (tab. 16).

Tab. 16 _ Informazioni demografiche sulle categorie di stakeholders intervistate

Categoria di stakeholders	Fasce d'età					Genere	
	(18-24)	(25-34)	(35-44)	(45-54)	55<	F	M
Fruitori	30%	31%	7%	23%	9%	73%	27%
Operatori	7%	20%	46%	20%	7%	40%	60%
Promotori	-	10%	40%	40%	-	30%	70%

<u>Fruitori</u>	Numero %	<u>Operatori</u>	Numero %	<u>Promotori</u>	Numero %
COMMERCIANTI	17,0 %	ABITANTI 18-34	31,0 %	SARPT	23,0 %
CARITAS	11,0 %	ABITANTI 35-70	23,0 %		
FONDAZIONE "TANGERMEDINA"	28,0 %	TURISTI	23,0 %		
ASSOCIAZIONE CULTURALE "TABADOUL"	28,0 %	STUDENTI	8,0 %	AGENCE D'URBANIS ME DE TANGER	67,0 %
GALLERIA D'ARTE MODERNA	5,0 %	LAVORATORI	15,0 %		
COOPERATIVA SOCIALE "DARNA"	11,0 %				

Le interviste ed i sondaggi, per ogni utente coinvolto, hanno avuto la durata di un'ora circa e sono state organizzate con la modalità vis-à-vis.

Con due realtà è stato inoltre possibile imbastire un *focus group* sul tema, e si tratta:

- della *Fondation Tanger Medina*;
- dell'associazione culturale *Tabadoul*.

Il *focus group*, infatti, è uno strumento in grado di dedurre i valori e le priorità di un gruppo in maniera dialogica e favorisce la costruzione di strategie di transizione verso

scenari sostenibili di trasformazione e rigenerazione del patrimonio (De Rosa, 2014). Nello specifico è stato scelto per i due casi suddetti proprio al fine di far emergere in maniera condivisa, intuitiva e libera i valori economici e meta-economici.

La prima realtà, la Fondation Tanger Medina, è sita nel cuore della città storica, in un edificio che è sede della Delegazione Americana di studi islamici, e nei pressi della porta *Bab Merican*, è attiva dal 1999 ed offre un programma di alfabetizzazione e d'inserimento lavorativo per le donne disoccupate della città storica, che vivono in condizioni di disagio, spesso sono immigrate dalle zone rurali del Marocco o dalle nazioni sub-sahariane .

La *vision* della Fondazione è rendere la Medina un quartiere attrattivo, prospero e dove ogni persona si riconosca e scelga consapevolmente di stanziarvisi, pertanto essa si pone come catalizzatore per attività ed azioni finalizzate al miglioramento delle condizioni di vita nella Medina stessa. Il *focus group* con le utenti è stato agevolato da una mediatrice che ha favorito la comprensione linguistica traducendo le domande e le tematiche dall'arabo (molto spesso anche dall'amazigh/berbero) al francese e viceversa.

Tra gli obiettivi specifici della Fondazione vi è l'istruzione la formazione e l'educazione su temi civici nonché la possibilità di migliorare le relazioni tra privato e pubblico agevolando così l'accesso alle informazioni di base. (fig.59)

Fig. 59 _ Attività proposte dalla Fondation Tanger Medina



Fonte: Carone, 2014

La seconda realtà coinvolta, il Tabadoul, parola che in arabo significa "scambi", è un centro polifunzionale volto a promuovere scambi culturali tra artisti contemporanei Marocchini, Europei e del mondo. Il centro è localizzato sempre nel quartiere storico della città, ma non all'interno delle mura antiche, la sua posizione è in rue Magellan a ridosso dell'area portuale. «*Tabadoul è un palcoscenico, un forum, un luogo di espressione che coinvolge il dibattito e il confronto delle idee, crocevia di linguaggi artistici e varie conoscenze pratiche*» (Coarelli, 2014). Il Tabadoul è uno spazio polifunzionale disponibile per convegni, conferenze, dibattiti, serate a tema, concerti, passeggiate, spettacoli, danze, proiezioni, degustazioni, mostre, spettacoli e vari altri eventi atti a favorire la cooperazione e collaborazione tra gli artisti (fig. 60).

L'obiettivo principale che sottende questa struttura culturale è quello di fornire una piattaforma, reale e virtuale, finalizzata alla ricerca ed alla trasmissione di conoscenze. Può essere definito una specie di "palestra" (Coarelli, 2014) di formazione e di incontri, in cui gli artisti, il pubblico e vari partner possono scambiarsi le conoscenze e saperi e soprattutto condividere esperienze.

Fig. 60 _ Attività proposte dal centro Tabadoul, più schizzo di localizzazione



Fonte: Tabadoul, 2014

La fase di raccolta dei dati soft è stata costruita attraverso la realizzazione di un'intervista esemplificata, che ha integrato il modello *Facebook 4 urban face lift* ed il CATWOE di Chekland (Rosenhead e Mingers, 2001).

Quest'ultimo indaga molto più in profondità le opinioni degli intervistati poiché consente di comprendere le questioni prevalenti ed esplicitare le possibili strategie che si articolano secondo i punti seguenti:

- **Customers:** chi potrebbe ottenere vantaggi o svantaggi?
- **Actors:** chi è attivamente coinvolto nel processo di trasformazione?
- **Trasformation process:** quali sono gli interventi in termini di trasformazioni proposti?
- **Owners:** chi o cosa potrebbe ostacolare tale vision?
- **Weltanschauung:** qual è la visione di futuro coerente con l'obiettivo proposto?
- **Environmental constraints:** quali sono i vincoli di carattere ambientale?

La sequenza d'immagini presenta un estratto dell'intervista, sottoposta, che è interamente presentata in allegato⁶, dove emergono chiaramente i punti enunciati.

Nella costruzione delle domande è stato necessario riconoscere i fattori "chiave" (materiali e immateriali, economici, sociali, fisici, culturali, ecc.), ovvero i "determinanti sociali" (Carone, P. Franciosa, A, 2015) attraverso i quali rintracciare i valori complessi del benessere di una popolazione, riconosciuti mediante un approccio all'indagine di tipo community-based.

Si è costruita una matrice con l'obiettivo di evidenziare i fattori multidimensionali che, coinvolti nei «*processi sociali, culturali ed economici della conservazione dei valori urbani*» (Unesco, 2011, p.4a), possono produrre effetti outcome sulla vivibilità nel paesaggio quotidiano; la convivialità e vitalità sociale, la prosperità economica e sostenibilità delle risorse materiali; l'abitabilità dei luoghi e l'equità di godimento dei diritti.

La selezione dei criteri è una fase estremamente importante del processo valutativo poiché da questi discendono in maniera estremamente operativa i valori per le *vision* nel lungo periodo e consentono di gestire e monitorare le dinamiche che sottendono lo sviluppo, scegliendo poi indicatori opportuni tarati sulla situazione reale. Anche la fase di definizione degli indicatori risulta un processo complesso e delicato, poiché

⁶ ALLEGATO F: **format dell'intervista e del questionario proposti**

richiedono una precisa misurabilità che impone una disponibilità d'informazioni e di accesso ai dati non sempre fattibile. Considerando una ricca bibliografia di studi accademici e casi studio applicativi è stato selezionato un folto carnet ⁷di macrocriteri, criteri ed indicatori, che una volta confrontata con al realtà marocchina ho opportunamente scremato al fine di garantire una migliore e più proficua applicazione del metodo. I *critères* o *determinanti sociali* , infatti, proposti nell'intervista contemplano l'importanza del benessere di una comunità in maniera olistica cioè strettamente collegato al benessere in un paesaggio produttivo/attraente. Essi provano a sottolineano :

1. l'offerta di servizi a supporto dei bisogni per lo svolgimento delle attività quotidiane;
2. la formazione del Capitale Umano e dalla coesione del Capitale Sociale nella partecipazione ai processi decisionali;
3. il diritto al lavoro;
4. diritto ad alloggi decenti;
5. l'accessibilità agli spazi pubblici e al patrimonio culturale/paesaggistico;
6. la vitalità di attività culturali e per il tempo libero,

il tutto calato nella realtà marocchina all'interno del paesaggio costruito e naturale, in cui si sviluppano dinamiche e relazioni.

La tabella 17 consente di esplicitare tali concetti in maniera più chiara e di anticipare la strutturazione dell'intervista proposta.

Tab. 17 _ Definizione di: obiettivi; macrocriteri e criteri

	OBIETTIVI	MACROCRITERI	DETERMINANTI SOCIALI
1	Tutela	Ambientale	<ul style="list-style-type: none"> • Gestione dei rifiuti • Qualità degli spazi pubblici • Mobilità sostenibile • Qualità degli spazi verdi

⁷ ALLEGATO G: Matrice dei criteri ed indicatori, Franciosa, Carone (2015) position paper: **LA VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI SULLA SALUTE NELL'APPROCCIO ALL'HUL**, Towards operationalising UNESCO Recommendation on HUL, 2-3 march2015, Naples

2	Coesione	Sociale	<ul style="list-style-type: none"> • Qualità della vita • Criminalità • Partecipazione della comunità • Integrazione etnica e culturale • Coesione sociale
3	Efficienza e produttività	Economico	<ul style="list-style-type: none"> • Servizi culturali • Produttività dell'impresa
4	Valorizzazione	Culturale	<ul style="list-style-type: none"> • Percezione dell'identità culturale
5	Pianificazione	Territoriale	<ul style="list-style-type: none"> • Gestione del patrimonio storico ed artistico • Design urbano e architettonico • Luoghi di scambio • Accessibilità • Trasporto e gestione

La prima parte della disamina, infatti, chiede *"partendo dalla situazione attuale – la relazione tra il porto storico e la Medina - per ogni criterio esprimete che tipo di trasformazione desiderate"* (fig. 62)

Manipolando, semplificando ed adattando il format dell'intervista "F4Uf" si propongono all'intervistato 3 possibili livelli di trasformazione, partendo dallo stato di fatto, per la città di Tangeri da scegliere in associazione ad ogni singolo *"critère"* enunciato, che risultano:

- 1) **T1**, azioni strategiche specifiche che non cambiano radicalmente lo status quo;
- 2) **T2**, interventi che determinano dei cambiamenti morfologici molto forti, ma le funzioni, le relazioni e le attività economiche non cambiano;



3) **T3**, interventi radicali che modificano completamente l'immagine, proponendo nuove attività, funzioni e modi di vivere.



Fig. 62 _ Matrice che associa i criteri-“determinanti sociali del benessere” alle trasformazioni

[E]

A) En référence à la situation actuelle (l' actuelle relation entre le vieux port et la ville historique de la Medina de Tanger) pour chaque critère, indiquez par un X les transformations que vous souhaitez possibles.

Critères	Transformations		
1) Gestion du patrimoine artistique et historique			
2) la productivité de l'entreprise			
3) Qualité des Espaces verts (maintenance - gestion-usage)			
4) Qualité des espaces publics			
4) La mobilité durable (piétons - vélos)			
5) Flux dynamiques			
6) Cohésion sociale			
7) L'intégration ethnique et culturelle			
8) Perception de l'identité culturelle			
9) Présence de endroits d'échange			
10) Qualité de vie			
11) Participation			
12) Accessibilité			
13) design urbain et architecture			
14) Crime			
15) Services culturels			
16) Transport			
17) autre...			
18)...			

LIVELLI DI TRASFORMAZIONE

- Azioni strategiche specifiche che non cambiano radicalmente lo status quo
- Interventi che comportano grandi cambiamenti morfologici, ma le funzioni, le relazioni e le attività non cambiano
- Interventi radicali che cambiano vivamente l'immagine, offrendo nuove attività, funzioni e nuovi modi di vivere.

TRASFORMAZIONI DESIDERATE PER OGNI CRITERIO

Una volta espressa la preferenza sulla natura della trasformazione, l'intervistato è invitato anche ad attribuirne un peso da 1 (molto alto) a 4 (debole).

Rispetto al punto "Weltanschauung: qual è la visione di futuro coerente con l'obiettivo proposto?"

Coerentemente alle "four urban future images" proposte dal metodo "F4UF" (Nijkamp, Kurtit, 2012) si considera per Tangerang la "future urban image" di città pioniera "pioneer", scelta che nasce dall'esame delle stratificazioni storiche e dal carattere proprio della città. Su questa *vision* si struttura un elenco di caratteri propri di una città interculturale, che prendono spunto da studi e letture in merito alla progettazione per una città con tali caratteristiche.

La *mission* di una città interculturale, infatti, è quella di essere in grado di soddisfare i bisogni dei diversi utenti rispettando l'identità culturale, gli usi, i costumi e le tradizioni di tutti. Il concetto si ritrova in sintesi nel secondo principio della Carta per la Città Interetnica e Cablata: la Città dell'Integrazione. «La città interetnica cablata persegue l'integrazione. Le diversità, per convivere, devono avere un comune sistema di valori che realizza l'integrazione, attraverso la mediazione culturale nel rispetto dell'alterità» (Beguinot, 2006, p. 28).

Questa carta si sviluppa in due parti e relaziona parole chiave, che con pesi e priorità differenti intervengono nei discorsi sulla costruzione di una città interetnica. Nello specifico si tratta di: **identità; integrazione; interazione; partecipazione; mediazione; alloggio; lavoro; accessibilità**. Le prime cinque sono relative alla sfera sociale le ultime a quella di carattere architettonico - urbanistico.

Le suddette parole chiave vengono proposte agli intervistati, relativamente al punto *Weltanschauung*, come caratteri propri di una città interculturale. Viene chiesto loro di sceglierne 4 e per ognuna di attribuire un peso (da **1**_elevato a **4**_debole) espressione dell'intensità della trasformazione desiderata.

Il tutto sempre alla luce del progetto di rigenerazione del porto storico e della sua relazione con la Medina.

Fig. 63 _ Selezione delle caratteristiche per un'immagine di Tangeri interculturale

[W]

CARATTERI PREFERITI
PER UNA CITTA' INTERCULTURALE

C) Choisissez quatre parmi les suivantes caractéristiques d'une ville multiculturelle que vous souhaitez être garanties dans la Médina et donc pour Tanger, tenu compte du projet de réaménagement du vieux port

Caractéristiques "ville de..."	Transformation
▲ Interaction	
▲ Participation	
▲ Identité	
▲ Intégration	
▲ Médiation	
▲ Accessibilité	
▲ Accueil	
▲ Travail	
▲ Logement	

Fonte: Carone, 2014

Fig. 64 _ Esplicitazione del [C-customers, A-actors, O-owners, E-environmental constraints]

[CAOE]

ALTRI ASPETTI
DELLA TRASFORMAZIONE

F) Quels sont les acteurs, les obstacles et les ressources pour la transformation possible de la Médina, en accord avec vos attentes et désirs, considéré le projet de réaménagement du vieux port

Avantages	
Acteurs	
Obstacles	
Ressources	

Fonte: Carone, 2014

L'ultima parte dell'intervista, consente di collezionare le percezioni e le opinioni degli stakeholders in maniera aperta, al fine di mettere a sistema una serie di input per proposte di azioni strategiche.

Questa porzione rappresentata in figura 64 risulta l'esplicitazione di CAOÉ [C-customers, A-actors, O-owners, E-environmental constraints] cioè risponde alla domanda *"alla luce del progetto di riqualificazione del porto storico, in accordo con le vostre preferenze rispetto ad un'immagine di futuro per la Medina quali sono: i vantaggi; gli svantaggi; i vincoli e gli attori"*.

Molti sono gli input ottenuti ed i commenti emersi che sottolineano una forza propulsiva al cambiamento dal basso. *"Medina et vieux port et le paysage comme un grand angle chacun complete l'autre. Chacun a besoin de l'autre pour un développement durable"*. (La Medina, il vecchio porto ed il paesaggio con un grandangolo, ognuno completa l'altro. Ognuno a bisogno dell'altro per uno sviluppo sostenibile) (operatore, commerciante, uomo, 34 anni, giugno 2014, Tangeri).

4.1.2 Elaborazione delle interviste e costruzione di scenari alternativi

Lo step di elaborazione delle interviste prevede l'utilizzo di una "rich picture" e consente di esplicitare: le immagini future per Tangeri; le problematiche; i vantaggi; gli svantaggi; le azioni e le trasformazioni, relative al progetto di rigenerazione dell'area portuale storica nel suo *dialogo* con la Medina.

La RP "rich picture" come descrive nel SSM "soft system methodology" Peter Chekland (Chekland 1981, Chekland et al. 1990, Davies et al 1990, Dunning-Lewis 1992, Wilson 1990) è una tecnica grafica molto flessibile e libera in grado di rappresentare in maniera intuitiva una soluzione, un problema o un concetto. A differenza di altre tecniche d'information system (IS) come i diagrammi di flusso (DFDs) la RP non ha regole precise, può contenere ogni forma di rappresentazione grafica e simbolica e anche delle parti di testo. La concretezza e l'immediatezza dello strumento incoraggia la condivisione e la partecipazione trasversale in gruppi di discussione.

Prima di procedere all'analisi delle interviste, presento di seguito due grafici (graf. 4-5), che esplicitano rispettivamente: il livello di conoscenza e comprensione del progetto di rigenerazione del porto storico da parte degli stakeholders intervistati ed un confronto in merito alle quattro preferenze sui caratteri futuri per *Tangeri città interculturale* (**interazione, partecipazione, identità, integrazione, mediazione, accessibilità, accoglienza, lavoro, alloggio**)

Grafico 4 - Percentuale di conoscenza del progetto di riqualificazione del porto storico

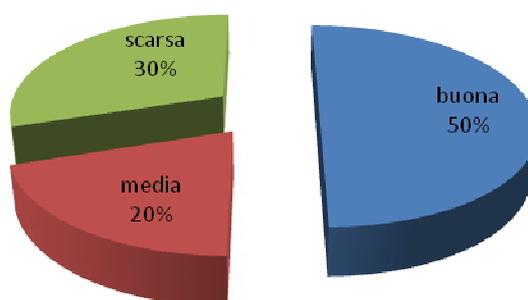
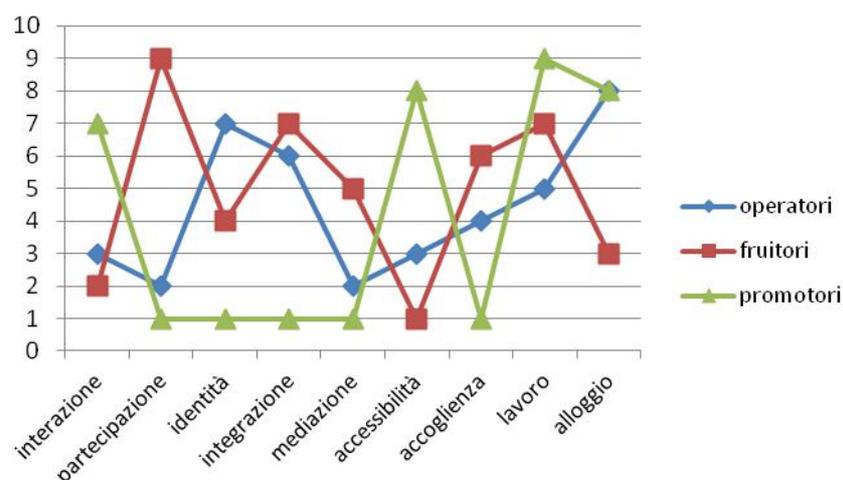


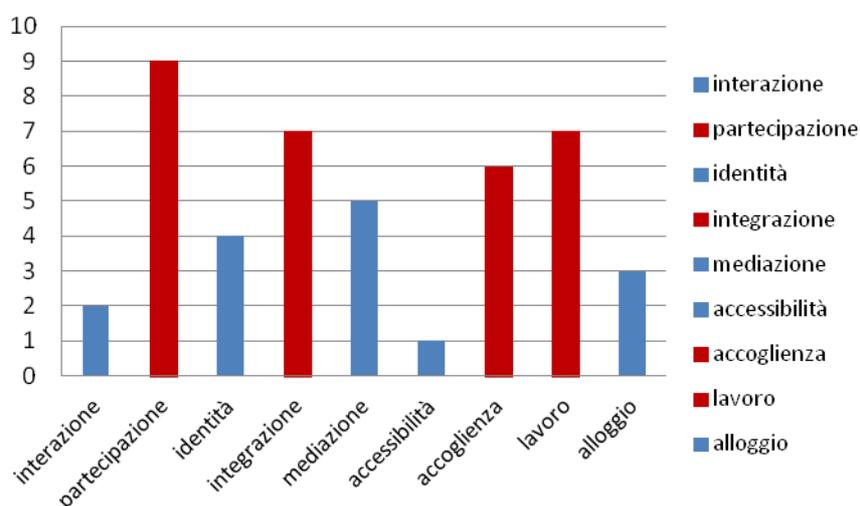
Grafico 5 - Preferenze dei caratteri per una città interculturale



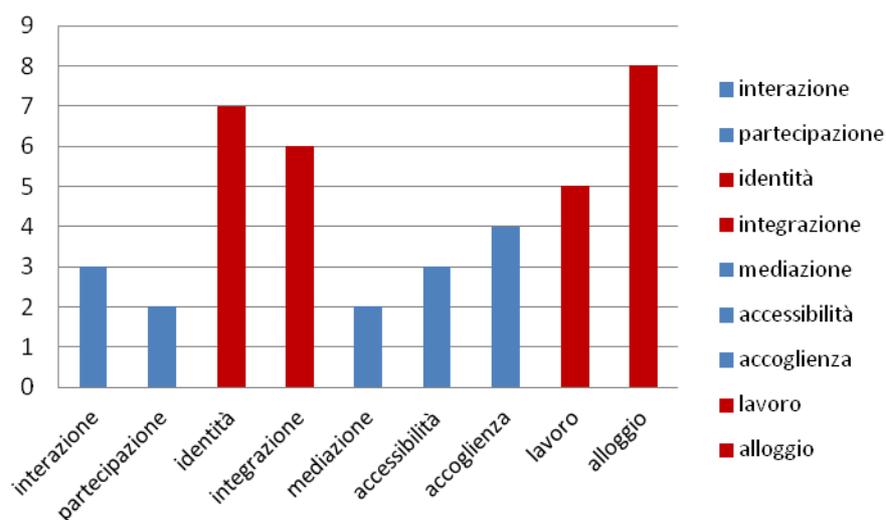
Il primo grafico esplicita che il livello di conoscenza del masterplan di progetto da parte della comunità è discreto. Il secondo, invece, confronta le preferenze degli stakeholders sulle caratteristiche scelte per una *Tangeri interculturale*.

Tali preferenze è possibile analizzarle relativamente ai singoli gruppi di stakeholders coinvolti ed a tal proposito si evidenzia che per:

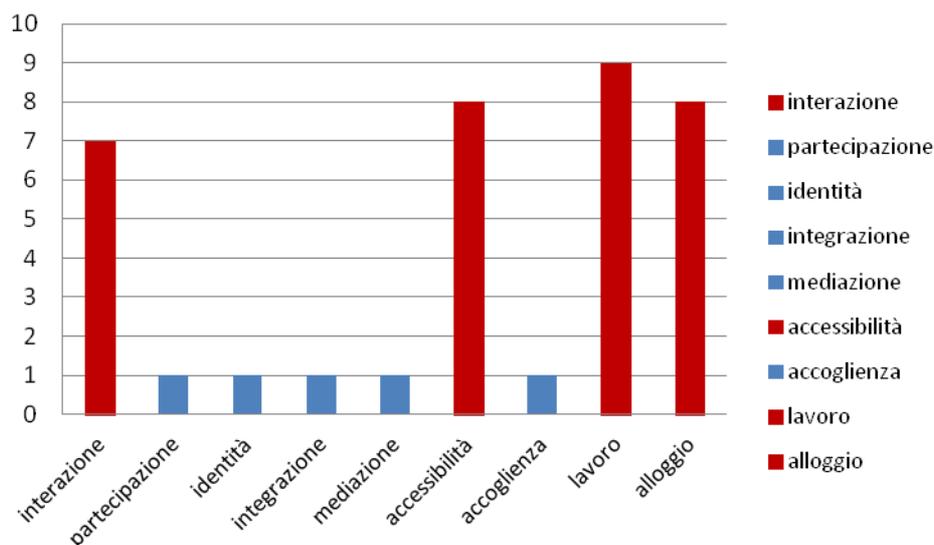
1. i fruitori risultano = partecipazione, integrazione, accoglienza e lavoro



2. gli operatori = identità, integrazione, lavoro e alloggio



3. i promotori = **interazione, accessibilità, lavoro, alloggio**



Il processo valutativo messo in atto contempla contributi di differenti saperi e discipline e prova a sviluppare in maniera sperimentale un sistema innovativo di supporto alle decisioni. Il punto di partenza è sicuramente il riconoscimento della complessità del contesto marocchino esaminato e l'obiettivo è quello d'individuare nuovi valori tangibili ed intangibili dai quali partire per proporre strategie, che tengano conto delle diverse componenti multidimensionali del paesaggio.

In quest'ottica s'individuando i pesi specifici per i criteri selezionati, si riconoscono le priorità e si selezionando micro-azioni per la costruzione di una visione di futuro condivisa ed a lungo termine.

Tale processo prevede una sinergia creativa tra *governance* e *leadership*, cioè contempla una comunità che con creatività riesce a tramutare i problemi in risorse e a fare sintesi, intrecciando gli elementi della tradizione che costituiscono l'identità della città con le spinte della modernizzazione manifestazione di un una realtà sempre più globalizzata (Fusco Girard, 2006).

L'accelerazione della mobilità di persone sta mutando il sistema di valori delle città e queste trasformazioni si rendono visibili nelle nuove configurazioni degli spazi e nella ri-territorializzazione dei luoghi fisici e culturali dei sistemi urbani.

Una città come Tangeri che è ed è sempre stata cerniera fisica e culturale tra due mari (Oceano Atlantico e Mar Mediterraneo) e soprattutto tra due continenti così differenti (Africa-Europa), si è misurata con il potere trasformativo dei transiti (Oussindhoum, 2015) ed oggi, visti gli assetti e le pressioni geopolitiche attuali, deve provare a perfezionare strategie per uno sviluppo urbano ecologicamente, economicamente e socialmente sostenibile, che rispetti il carattere autoctono e che veda nella cultura *l'energia chiave* (Fusco Girard, 2012, p. 56).

Pertanto l'obiettivo principale da perseguire è che le visioni alternative riescano ad innescare un processo in cui il sistema locale possa divenire effettivamente auto-sostenibile e vitale; dove gli investimenti siano finalizzati alla creatività ed i processi di valorizzazione e rigenerazione non siano visti solo come forme di estetizzazione e spettacolarizzazione. (Fusco Girard, 2012).

L'elaborazione delle interviste, attraverso l'utilizzo delle *rich pictures*, ha permesso di creare una sorta di mappe cognitive in grado di strutturare i contributi verbali contenuti nelle interviste ed analizzare i dati di natura qualitativa emersi. La *rich picture* consente di esplicitare i concetti e prova ad elaborare le relazioni tra di essi al fine di rappresentare il problema decisionale, sottolineandone le specifiche implicazioni. Per ogni categoria di stakeholders sono stati raccolti i dati, riportati in una

tabella excell, dove è stata calcolata la frequenza con cui ogni elemento viene posizionato, al fine di far emergere un ordine di preferenza delle alternative nelle scelte di trasformazione. Il calcolo ha previsto l'applicazione della seguente formula a tutte le categorie di risposte del questionario:

$$\left\{ \begin{array}{l} \text{RATING} = [(\text{frequenza nella posizione } 1 * 1) + (\text{frequenza nella posizione } 2 * 2) + \\ (\text{frequenza nella posizione } 3 * 3) + (\text{frequenza nella posizione } 4 * 4)] / \text{n. rispondenti totale} \end{array} \right\}$$

Nel caso in esame (1, 2, 3, 4) sono i pesi attribuiti alle singole alternative proposte (1=molto alto- 2= alto- 3= medio- 4=debole)

In questo modo si è costruito un embrione di mappa cognitiva in grado di valorizzare i concetti suddetti. L'aver associato ad ogni "critère" una tipologia di trasformazione desiderata ha consentito per ogni voce di poter costruire, in concerto con la comunità, delle proposte specifiche di microazioni alternative. L'aspetto del *fare insieme*, punto essenziale sul quale è stata costruita tutta la ricerca è ampiamente valorizzato anche nell'articolo "*The city between conflicts contradictions and projects*" (Fusco Girad, 2006) dove viene sottolineata una definizione di città intesa come progetto comune «*La città rappresenta il progetto di vita che si costruisce insieme con l'altro. Esprime un progetto di umanità in termini di relazionalità. È l'espressione fisica, concreta, spaziale dell'idea di persona che si relaziona ad altre persone: dell'uomo nella sua dimensione relazionale*» (Fusco Girad, 2006, p. 46)

Procedendo per categorie di stakeholders e partendo dai **fruitori**, la figura 59 consente di chiarire le preferenze, i pesi per ogni singolo *critère* proposto, le immagini di futuro previste, i vantaggi, gli svantaggi, le risorse e gli attori coinvolti nel processo per la costruzione di alternative alle soluzioni progettuali del masterplan della SARPT inerente l'area portuale storica, indagata nel rapporto con la Medina.

La *rich picture* presenta a sinistra i macrocriteri declinati poi in opportuni *critères* o determinanti sociali e a destra le future immagini di città proposte dai fruitori; CAOE [C-customers, A-actors, O-owners, E-environmental constraints]. I colori, nelle

differenti nuances, vengono adoperati per distinguere ed esplicitare le questioni. Il rosso è usato per definire il peso delle trasformazioni proposte, il verde per le immagini di futuro ed il blu per i determinanti sociali, i *critères* e l'intensità cromatica è espressione del peso attribuito (più scuro molto alto, più chiaro debole). Ogni criterio, associato ad un livello di trasformazione e ad un punteggio, è stato dettagliato da risposte aperte, collezionate poi in un telaio di riferimento per la costruzione ragionata di alternative. In allegato. è possibile prendere visione di un esempio d'intervista compilata in ogni sua parte.

L'analisi critica dei risultati consente di evidenziare che per i **fruitori** i macrocriteri ed i determinanti sociali più importanti risultano (fig. 65):

- **sociale** ("*partecipazione della comunità*" ed "*integrazione etnica e culturale*")
- **territoriale** ("*luoghi di scambio*").

In merito alle "*future urban images*" proposte, le preferenze emerse riguardano:

- **la partecipazione;**
- **integrazione.**

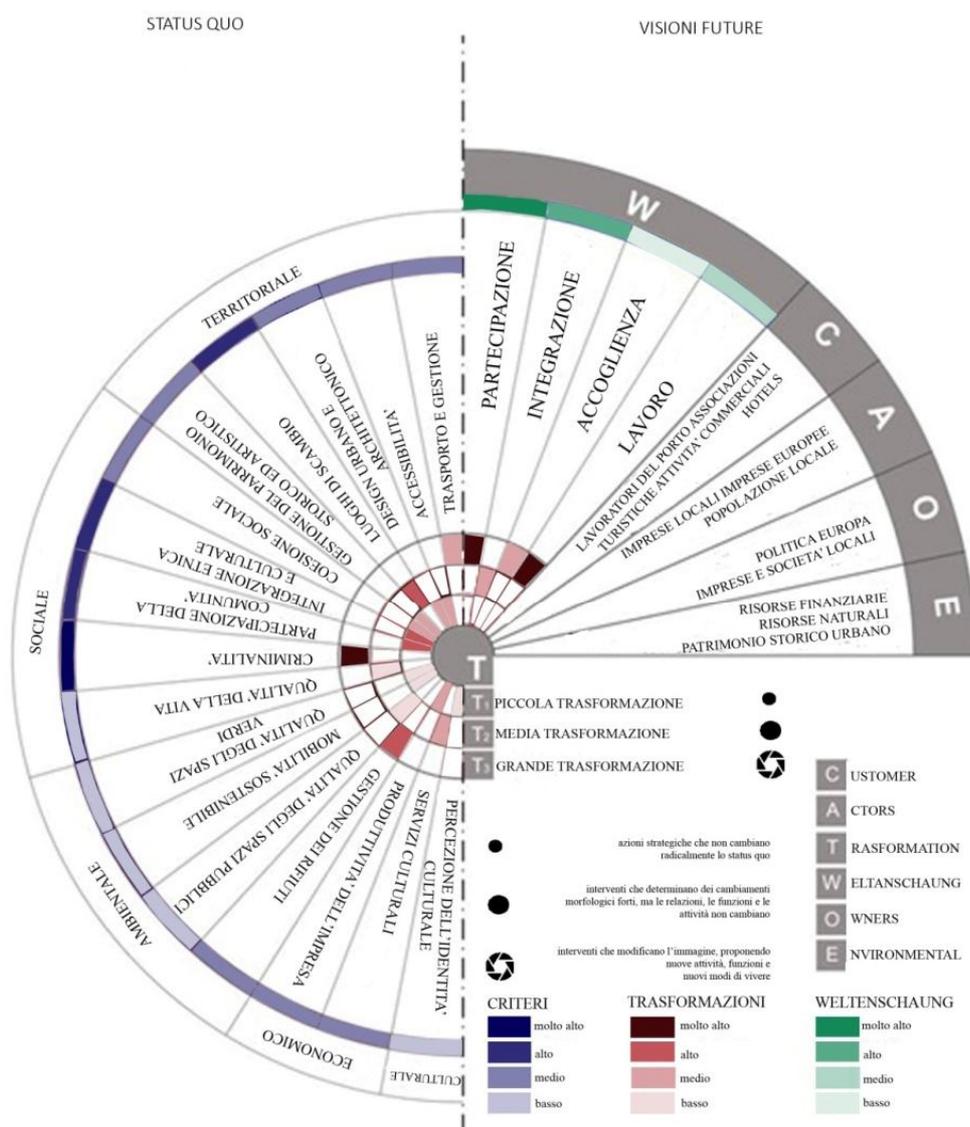
Per il primo carattere si prevede una trasformazione "**T3**" (*interventi che modificano l'immagine attuale, proponendo nuove attività, funzioni e nuovi modi di vivere*) di grande intensità: **1**

Mentre per il secondo (*integrazione*), si contempla una trasformazione "**T2**" (*interventi che determinano dei cambiamenti morfologici forti, ma le relazioni, le funzioni e le attività non cambiano*)

di media intensità: **2**

«*J'aimerais bien que dans la Medina il y aura des lieux auto-organisés où les gens locaux peuvent se rencontrer se changer des idées et vendre les produits typiques qu'il vont faire, comme ça les touristes qui viennent du port peuvent acheter.* »

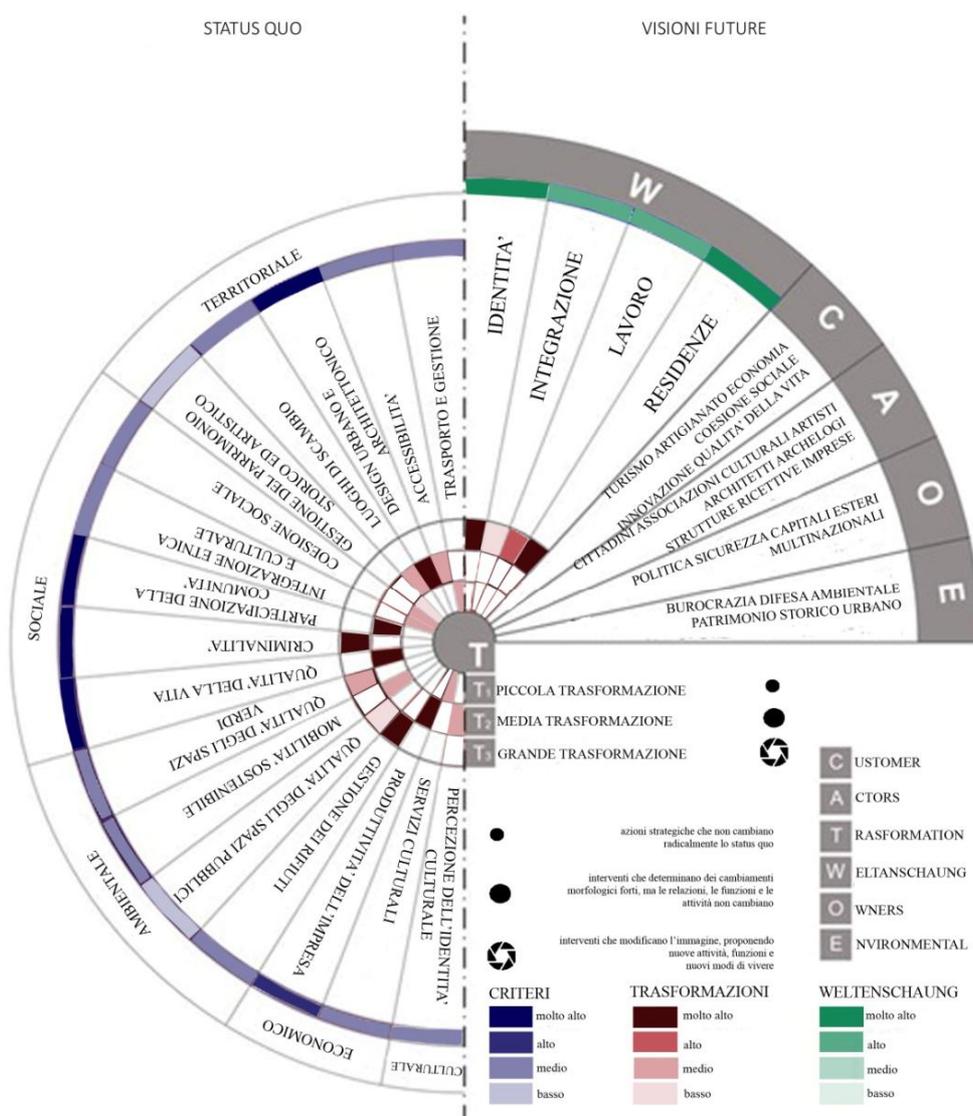
Fig. 65 _ Elaborazione interviste fruitori



(Mi piacerebbe che nella Medina ci siano luoghi autogestiti dove le persone locali possano incontrarsi, scambiare idee, vendere prodotti tipici autoprodotti, in questo modo i turisti dal porto possono comprarli.)

(fruitore – residente – donna - 28 anni - giugno 2014 - Tangeri).

Fig. 66 – Elaborazione interviste operatori



Per ciò che concerne la valutazione degli input forniti dagli **operatori** la *rich picture*, proposta in figura 66, sottolinea quanto segue e cioè che per la suddetta categoria i macrocriteri ed i determinanti sociali preferiti risultano:

- **sociale** (" *qualità della vita*" e " *lotta alla criminalità*");
- **economico** (" *la produttività dell'impresa*");
- **territoriale** (" *design urbano ed architettonico*");

In merito alle "future urban images" proposte, le preferenze emerse riguardano:

- **identità;**
- **alloggio.**

Per entrambi i caratteri è prevista una trasformazione "**T3**" (*interventi che modificano l'immagine attuale, proponendo nuove attività, funzioni e nuovi modi di vivere*) di grande intensità: **1**

«J'aime bien vivre dans la Medina, ça fait 50 ans que moi et ma famille vivons ici, mais je voudrais que les maisons étaient plus belle, il y en a beaucoup dégradées, regarde! »

(Mi piace vivere nella Medina, sono cinquant'anni che io e la mia famiglia viviamo qui, ma vorrei che le case fossero più belle, ce ne sono molte degradate, guarda!)

(operatrice- cuoca - 60 anni – donna - luglio 2014 - Tangeri)

L'ultima categoria di stakeholders coinvolta nel processo di costruzione di scenari alternativi dal basso riguarda i **promotori**, anche in questo caso la rich picture presentata di seguito (fig. 67) esplicita in maniera chiara quali risultano i macrocriteri ed i determinanti sociali preferiti:

- **economico** ("produttività dell'impresa");
- **ambientale** ("qualità degli spazi pubblici");
- **sociale** ("lotta alla criminalità");
- **territoriale** ("design urbano ed architettonico")

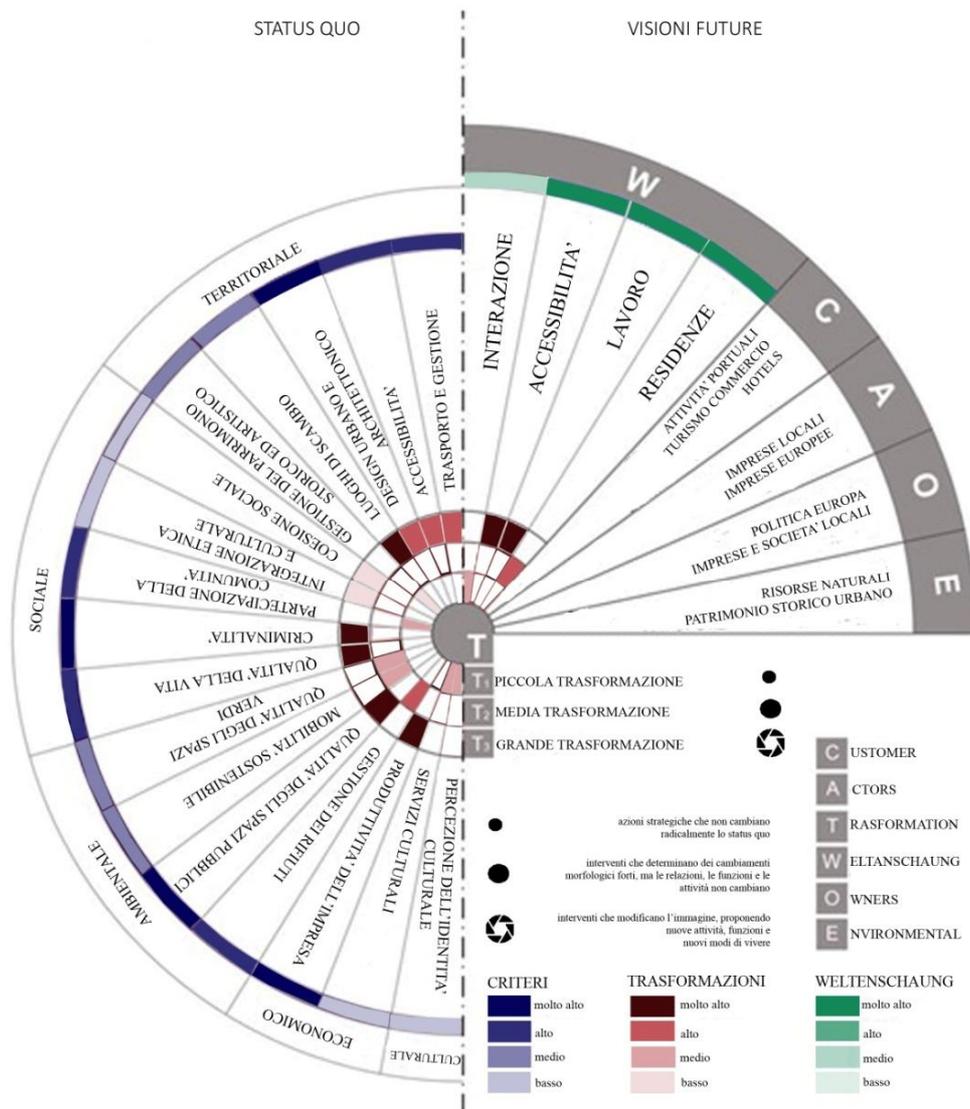
In merito alle "future urban images" proposte, le preferenze emerse riguardano:

- **accessibilità;**
- **lavoro.**

In entrambi i caratteri è prevista una trasformazione "**T3**" (*interventi che modificano l'immagine attuale, proponendo nuove attività, funzioni e nuovi modi di vivere*)

di grande intensità: **1**

Fig. 67 – Elaborazione interviste promotori



«On veut que Tanger soit une petite ville du monde, une ville de plus en plus cosmopolite et misterieuse, une ville d'échange et surtout on veut rendre l'eau à la cité et unir le port à la ville»

(Vogliamo che Tangeri sia una "piccola città del mondo", una città sempre più cosmopolita e misteriosa, una città di scambi e soprattutto vogliamo ricongiungere l'acqua alla città ed unire il porto alla città)

(promotore - 55 anni circa - uomo - giugno 2014 -Tangeri)

Dall'elaborazione ragionata dei dati sono emerse le linee guida per la strutturazione di scenari distinti che restituiscono i diversi punti di vista in base agli obiettivi previsti, considerata la principale *mission* che sottende l'intero percorso di ricerca: "*le projet de réaménagement du vieux port de Tanger comment va-t-il changer l'image de la Médina? Expériences de participation*" (il progetto di riqualificazione del porto antico di Tangeri, come cambierà l'immagine della Medina? Esperienze di partecipazione).

Nello specifico si tratta di:



1. **SCENARIO A: Tangeri città d'identità**, che vede nel rafforzamento dei caratteri identitari propri della città, il motore propulsivo di scelte per la rigenerazione del patrimonio storico urbano, inteso nella sua multidimensionalità (tab. 13);



2. **SCENARIO B: Tangeri città di partecipazione**, propone un prospetto di microazioni volte a favorire la condivisione e la coesione sociale, potenziando la progettazione di "*luoghi del dialogo*" (Clemente, M dove si agevola lo scambio ed il confronto sociale (tab. 14);



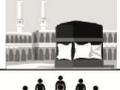
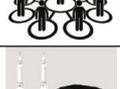
3. **SCENARIO C: Tangeri città d'innovazione**, presenta soluzioni in genere più orientate verso la trasformazione radicale dell'immagine attuale della città, che azioni attente alla del paesaggio storico urbano, inteso come patrimonio vivo. Le proposte in questo caso sono finalizzate a creare un'immagine nuova e cosmopolita della "*ville du Detroit*" (tab. 15).

Le tabelle seguenti (tab.17, 18, 19) consentono di declinare meglio i concetti espressi, attraverso un telaio di microazioni, costruite in concerto con i *social actors* coinvolti,

attivando pertanto una prima forma di processo di partecipazione della popolazione di Tangeri alla gestione del patrimonio culturale (*e-participation*). Oltre alle proposte strategiche, il risultato è stato soprattutto quello di stimolare il riconoscimento, l'identificazione e la valorizzazione di una cultura locale sulla quale basare strategie sinergiche di sviluppo sostenibile, in grado di produrre valori culturali (conoscenza critica) e sociali (relazionali) (Chiabai *et al.*, 2007, Mitsche *et al.*, 2009).

Tab. 17 _ Scenario A: Tangeri città d'identità



1		Mappatura degli edifici di culto e rifacimento delle facciate	●
2		Riutilizzo di aree abbandonate nella città storica e a ridosso dell'area portuale per la costruzione di mercati tradizionali	●●
3		Miglioramento della qualità della vita attraverso iniziative ed azioni volte alla valorizzazione del benessere dell'individuo	●●
4		Riqualificazione delle porte storiche della Medina, miglioramento delle indicazioni legate agli itinerari turistici all'interno della città storica e valorizzazione del rapporto città/porto	●●
5		Potenziamento del trasporto pubblico e della connessione tra porto e Medina: Bus, navette	●
6		Restauro degli edifici storici di pregio all'interno della Medina	●●
7		Valorizzazione dell'esistente carattere interculturale della città	●
8		Promozione e valorizzazione del dialogo tra la comunità e le istituzioni	●●
9		Miglioramento della sicurezza cittadina attraverso controlli e sistemi di video sorveglianza	⊗
10		Realizzazione di nuovi spazi verdi nella Medina per l'intrattenimento dei bambini	⊗
11		Strutturazione di nuovi spazi pubblici nella Medina e maggiore controllo di quelli preesistenti	⊗
12		Miglioramento della connessione tra la Medina, il porto e la città nuova	●●
13		Miglioramento nella gestione dei rifiuti	⊗
14		Realizzazione di nuove attività commerciali a servizio dell'area portuale	●●
15		Potenziamento della coesione tra gli attori culturali della città	●
16		Valorizzazione dei suk all'interno della città storica e dei mercati agroalimentari informali a ridosso delle porte	●●

Tab. 18 _ Scenario B: Tangeri città di partecipazione



<u>1</u>		Restauro degli edifici storici della Medina	●
<u>2</u>		Valorizzazione delle attività commerciali site all'interno della Medina e a ridosso dell'area portuale	●
<u>3</u>		Miglioramento nella gestione delle aree verdi cittadine	●
<u>4</u>		Manutenzione e valorizzazione degli spazi pubblici attraverso sistemi d'illuminazione adeguati ed opportuni arredi urbani	●●
<u>5</u>		Valorizzazione degli itinerari turistici all'interno della Medina	●
<u>6</u>		Realizzazione di una piattaforma fisica e virtuale che consorzi i promotori culturali della città di Tangeri	●●
<u>7</u>		Iniziative volte a favorire la collaborazione tra cittadini ed istituzioni	●
<u>8</u>		Valorizzazione del patrimonio storico-artistico interculturale, stratificato, nella Medina	●
<u>9</u>		Realizzazione di spazi dove emergano i caratteri autoctoni della città di Tangeri: creazione di spazi dedicati alle attività culturali, rifunzionalizzazione di edifici dismessi da dedicare all'artigianato locale	●●
<u>10</u>		Miglioramento delle qualità della vita attraverso il potenziamento di attività culturali e sociali	●●
<u>11</u>		Valorizzazione del dialogo tra comunità ed istituzioni attraverso la creazione di living-lab o strumenti affini di programmazione e pianificazione partecipata	●
<u>12</u>		Miglioramento della gestione del traffico automobilistico, valorizzazione e riqualificazione dei percorsi pedonali di accesso alla città storica	●
<u>13</u>		Restauro e riuso degli edifici abbandonati della Medina	●
<u>14</u>		Miglioramento del livello di sicurezza in città attraverso adeguati sistemi di sorveglianza	●●
<u>15</u>		Gestione della pulizia stradale e della raccolta differenziata dei rifiuti	●●
<u>16</u>		Miglioramento del trasporto pubblico e creazione di un sistema atto a connettere il porto e le principali stazioni con la Medina	●●

Tab. 19 _ Scenario C: Tangeri città d'innovazione



<u>1</u>		Restauro delle mura perimetrali, delle scale e delle porte di accesso alla Medina	●
<u>2</u>		Realizzazione di nuove strutture legate: all'hotellerie; agli eventi culturali; alle residenze e agli uffici	
<u>3</u>		Piantumazione di nuove essenze arboree negli spazi pubblici previsti dal progetto	●
<u>4</u>		Rigenerazione degli spazi pubblici preesistenti sul perimetro esterno della Medina e a ridosso dell'area portuale oggetto dell'intervento progettuale di riqualificazione	
<u>5</u>		Miglioramento della mobilità sostenibile attraverso la creazione di aree parking sotterranee, semisotterranee e a cielo aperto	●
<u>6</u>		Realizzazione di spazi polifunzionali dedicati al commercio, caffè e ristoranti	●
<u>7</u>		Realizzazione di edifici atti ad agevolare lo scambio culturale e la coesione sociale	
<u>8</u>		Realizzazione di un museo a ridosso della Medina	
<u>9</u>		Realizzazione di un palazzo per congressi ed un centro commerciale	
<u>10</u>		Strutturazione di un'area dedicata a nuove residenze ed uffici	
<u>11</u>		Previsto inserimento della popolazione locale nella gestione e manutenzione degli spazi, degli edifici e delle attrezzature contemplate dal progetto	
<u>12</u>		Realizzazione di un progetto architettonico ed urbano complesso, a servizio della città storica e dell'area portuale	
<u>13</u>		Proposta di una migliore gestione dei rifiuti	
<u>14</u>		Maggiori e più incisive iniziative nella gestione della lotta al crimine	
<u>15</u>		Realizzazione di una teleferica atta a connettere la Kasbah, il porto storico e la città nuova	

5. Description du contenu: Développement d'une stratégie de transformation alternative pour le projet de régénération du port historique de Tanger

Le paysage n' est plus conçu que dans son aspect seulement esthétique ou fonctionnel, mais aussi dans ceux qui sont ses composantes éthiques et culturelles. L'expérience sur le terrain m' a permis de recueillir des données hard et soft sur le projet de régénération du port historique de Tanger, surtout dans sa relation dialogique avec la ville historique (la Médina) L'utilisation d'instruments de "évaluations intégrées" m'a permis de mettre en évidence la solution préférable, en favorisant également la transparence, le partage des connaissances et la résolution des conflits.

Dans la recherche j'ai appliqué la méthode spécifique du SMCE, Social Multi-Criteria Evaluation, (Munda, 2008) pour identifier le scénario préféré de transformation.

L'élaboration des questionnaires et des entrevues a révélé trois scénarios distincts et l'application du NAIADÉ, Novel Approach to Imprecise Assessment and Decision Environments (Munda, 1995) a traité une matrice d'impacts (critères-alternatives) et une autre d'équité (groupes-alternatives) en permettant de parvenir à un ordre de solutions préférables et à un niveau d'accord pour chaque scénario particulier.

Le résultat a été une stratégie de microactions constituée par la combinaison des deux scénarios distincts sortis de deux matrices spécifiques (impacts, équité).

5. Elaborazione di una strategia di trasformazione per soluzioni alternative al progetto di rigenerazione dell'area portuale storica di Tangeri

Nel seguente capitolo sono messi a sistema i tre scenari alternativi che provano ad interpretare le percezioni degli stakeholders, collezionate sul campo, ed elaborate in micro-azioni strategiche. Il percorso metodologico si propone d'individuare le relazioni tra le diverse soluzioni al fine di creare una strategia condivisa e sostenibile per la rigenerazione del patrimonio storico urbano della città di Tangeri.

Come è emerso nel precedente capitolo, l'esperienza sul campo mi ha consentito di prospettare 3 visioni distinte e in alcuni punti conflittuali.

- **A: Tangeri città d'identità;**
- **B: Tangeri città di partecipazione;**
- **C: Tangeri città d'innovazione.**

L'applicazione delle valutazioni integrate favorisce l'individuazione di un'alternativa preferibile attraverso un processo di negoziazione che, con trasparenza, permetta la risoluzione dei conflitti e consenta di delineare una scelta in grado d'interpretare le aspettative di tutte le parti coinvolte.

Il metodo adoperato, per classificare le soluzioni sulla base delle loro prestazioni in riferimento a specifici criteri, è il NAIAD (Novel Approach to imprecise assessments and decision environments). La costruzione delle due matrici specifiche - **quella degli impatti** (criteri-alternative) e **quella di equità** (gruppi-alternative) - ha consentito di definire uno scenario in grado di ridurre il livello di conflitto e di raggiungere un determinato grado di consenso, finalizzato a garantire un'idea di città inclusiva. Il suddetto metodo è stato utile anche per far emergere un ordine di preferibilità tra le soluzioni proposte ed un dendrogramma

delle coalizioni atto ad evidenziare il livello di consenso per ciascuna delle alternative.

La scelta di adoperare tale strumento (NAIADE) nasce allo scopo di creare una sorta di piattaforma comune di conoscenza che agevola:

1. la partecipazione degli attori di una città;
2. la condivisione d'informazioni;
3. l'analisi dei conflitti spesso latenti;
4. la trasparenza del percorso valutativo;
5. la costruzione di scelte in grado di rispondere a specifiche aspettative.

I processi di rigenerazione e di riqualificazione devono avere la capacità non solo di creare una nuova domanda turistica (*mission* del progetto proposto dal SARPT), ma anche di attrarre attività economiche innovative in grado di agevolare l'esportazione di beni e prodotti tradizionali all'estero, favorendo in tal modo le risorse necessarie per ulteriori processi di riqualificazione del paesaggio culturale urbano (Fusco Girard, 2013). Il tutto all'interno di un circuito virtuoso atto a proporre un nuovo metabolismo urbano che rigenera le relazioni sistemiche e ne costruisce delle nuove. Su questo punto s'inserisce l'importanza di un processo valutativo integrato con tecniche ed approcci delle valutazioni multi criterio e multi gruppo esaminate, in quanto la valutazione non è più concepita solo come un processo atto a comparare le soluzioni ma funge da incentivo per l'elaborazione di nuove.

«La valutazione è motore di creatività nella pianificazione, progettazione e gestione... come esperienza interpretativa e di giudizio critico è una fondamentale componente per migliorare la resilienza culturale degli abitanti. » (Fusco Girard, 2012, p. 7)

5.1 Definizione di uno scenario condiviso per la rigenerazione dell'area portuale storica di Tangeri

Le strategie volte alla creazione di un efficace progetto integrato (rigenerazione/restauro/riuso/nuova edificazione) risultano vincenti solo se in grado di riconoscere la combinazione di valori d'uso e di non uso (intrinseci ed estrinseci). Sempre più ci s'interroga su approcci innovativi finalizzati ad orientare la trasformazione del patrimonio storico urbano in un'ottica nettamente più umana, *«che non separa ma che integra, che valorizza ogni componente in una prospettiva sistemica; in cui ogni soggetto si possa sentire a casa propria perché ha accesso effettivo al lavoro, ai servizi etc. e perché sono presenti spazi di accoglienza, di solidarietà, reti civili e sociali»* (Fusco Girard, 2006). Pertanto *«tutte le esperienze di sviluppo urbano indicano che c'è stato un cambiamento solo quando si sono mossi associazioni/movimenti caratterizzati da forte capitale civile/sociale/spirituale.»* (Fusco Girard, 2006, p. 47).

La gestione e la pianificazione per lo sviluppo della città in un'ottica di sostenibilità comporta il coinvolgimento delle comunità e l'uso delle valutazioni multi criterio e multi gruppo hanno lo scopo di far emergere le relazioni specifiche che intercorrono tra di esse.

Il mese intenso di ricerca sul campo è stato orientato alla definizione di uno scenario partecipato e *bottom-up* che si ponesse o come soluzione alternativa o integrativa al progetto di riqualificazione del porto storico, gestito dalla SARP.

L'obiettivo principale è stato far emergere uno scenario in grado di valorizzare il carattere interculturale, proprio e peculiare, della città portuale di Tangeri nel suo rapporto con il porto storico.

Grazie all'elaborazione delle interviste e sondaggi, puntualmente descritta nel precedente capitolo, sono emerse delle azioni specifiche che rispondono in maniera chiara agli obiettivi e criteri scelti.

Per far emergere le alleanze ed i conflitti tra le parti coinvolte nell'indagine per una *vision* di Tangeri coerente e condivisa, i tre scenari preferiti emersi sono stati opportunamente confrontati attraverso il Novel Approach to Imprecise Assessments and Decision Environments (NAIADE). (Munda, 1995)

Il NAIADÉ è un software adoperato per elaborare in maniera critica i risultati ottenuti dai focus groups e dalle interviste al fine di supportare la classificazione degli scenari emersi, con l'obiettivo d'individuare le relazioni che intercorrono tra gli stakeholders, potenziandone le alleanze e riducendo i conflitti. L'efficacia di questo strumento è legata al fatto che esso riesce a gestire dati sia di natura qualitativa che quantitativa (Munda, 1995).

Le analisi proposte sono di due tipi:

1. una **multicriteriale**, su una matrice d'impatto che porta alla definizione di priorità e scenari;
2. una di **equità**, su una matrice di equità fa emergere potenziali "alleanze" o "conflitti".

I risultati ottenuti risultano fondamentali per i planner ed i decision maker al fine di raggiungere di un livello di consenso elevato tra gli stakeholders. **La matrice d'impatto**, che risulta l'input di base del NAIADÉ, mette a sistema criteri e specifiche alternative e prevede punteggi manifestati nelle seguenti forme:

- numeri crisp;
- elementi stocastici;
- elementi linguistici (perfect, very good, good, etc.);
- elementi fuzzy.

Al fine di confrontare gli scenari proposti viene adoperato il concetto di **distanza semantica** in grado di valutare la distanza di due funzioni mediante la quale vengono espressi i punteggi degli scenari alternativi (Stratigea, Papadopoulou, 2009).

La classificazione avviene sulle informazioni della matrice d'impatto confrontando:

1. ogni coppia di alternative per tutti i criteri di valutazione considerati;
2. calcolando **l'indice di credibilità** per ognuno dei confronti proposti, es: uno scenario "*migliore/peggiore*" di un altro;
3. indice d'intensità della preferenza $m^*(a,b)^*$ che confronta un'alternativa rispetto ad un'altra per tutti i criteri, associando il concetto di entropia $H^*(a,b)$;
4. classificazione degli scenari sulla base di tutte le informazioni raccolte.

La classificazione finale si basa sull'intersezione di due categorie differenti ed inverse definite da:

- (F+) che confronta risultati "*migliore*" e "*decisamente migliore*" ;
- (F-) che confronta risultati "*peggiore*" e "*decisamente peggiore*".

La matrice di equità ha lo scopo di analizzare le alleanze e gli specifici conflitti tra i vari gruppi di stakeholders, la sua costruzione prevede elementi che riportano in maniera qualitativa i pareri degli stakeholders sui singoli scenari. L'elaborazione della matrice determina una matrice di similarità in cui emerge il livello di similarità di ciascuna coppia di gruppi di stakeholder (Stratigea, Papadopoulou, 2009).

Le fasi della costruzione della matrice possono essere sintetizzate nei seguenti punti:

1. strutturazione della matrice di equità
2. calcolo delle matrice di similarità;
3. costruzione di un dendogramma, che graficamente sottolinea le alleanze ed i conflitti specifici tra i singoli gruppi.

Nell'individuazione di un'alternativa che possa rispondere in maniera chiara e condivisa all'obiettivo di riallacciare il porto alla Medina, che è una delle mission

fondamentali del progetto di riqualificazione del porto storico, si costruisce la **matrice d'impatto** (Munda, 1995).

Fig. 68 - Matrice degli impatti

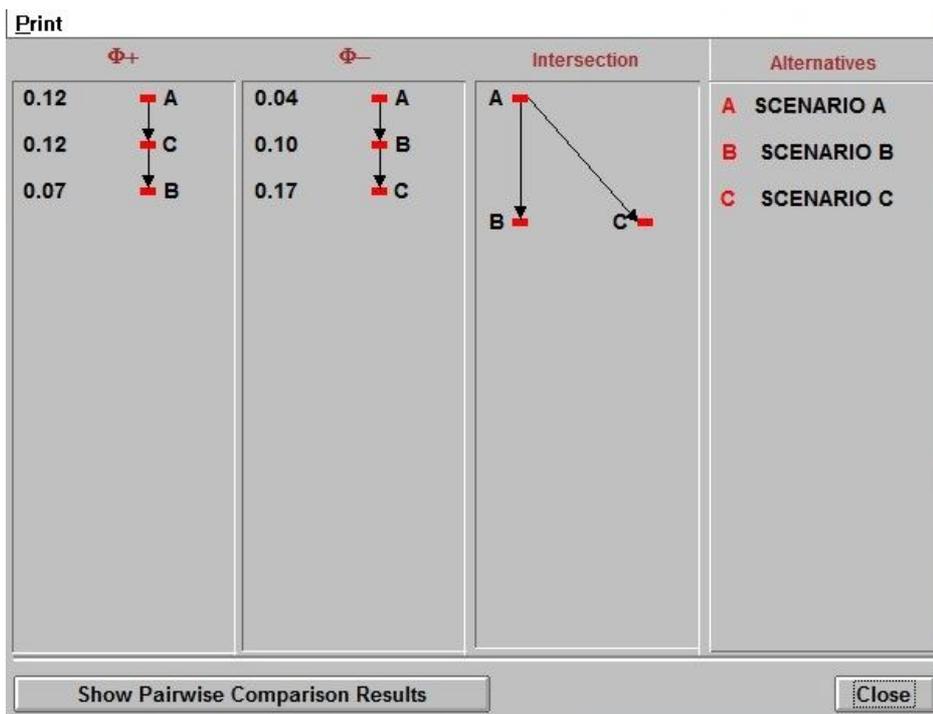
Matrix type	Impact	Case Study	RIGENERAZIONE DEL PORTO STORICO DI TANGERI		
Criteria	Alternatives	SCENARIO A	SCENARIO B	SCENARIO C	
		gestione dei rifiuti	More or Less Good	More or Less Good	Good
qualità degli spazi pubblici	More or Less Good	More or Less Bad	More or Less Good		
mobilità sostenibile	Moderate	Moderate	Moderate		
qualità degli spazi verdi	More or Less Good	Moderate	More or Less Good		
qualità della vita	Moderate	Moderate	More or Less Good		
criminalità	Very Good	Very Good	Very Good		
partecipazione della comunità	Very Good	Perfect	Moderate		
integrazione etnica e culturale	Perfect	Very Good	Bad		
coesione sociale	Very Good	Good	More or Less Bad		
servizi culturali	Good	More or Less Good	Moderate		
produttività dell'impresa	Moderate	Moderate	Very Good		
percezione dell'identità culturale	More or Less Good	Moderate	More or Less Bad		
gestione del patrimonio storico ed artistico	Moderate	More or Less Good	More or Less Good		
design urbano e architettonico	Moderate	Moderate	Good		
luoghi di scambio	Perfect	Good	Moderate		
accessibilità	Good	Moderate	Very Good		
trasporto e gestione	Moderate	Moderate	Good		

Per ogni criterio, associato ad uno scenario, si esprime un giudizio (perfect, very good, good, more or less good, moderate, more or less bad, bad, very bad) (fig. 68), il calcolo della matrice consente di farne emergere una classificazione⁸. Nel caso specifico risulta predominante lo scenario "A" (**Tangeri città d'identità**) mentre gli scenari "B" (**Tangeri città di partecipazione**) e "C" (**Tangeri città d'innovazione**) appaiono equivalenti (fig. 69).

L'analisi di equità, invece, mette a sistema gli stakeholders e gli scenari suddetti, nella matrice sono proposti i 12 gruppi intervistati che esprimono giudizi solo di natura qualitativa in merito agli scenari costruiti (fig.70).

Fig. 69 _ Output della matrice: preferibilità degli scenari

⁸ ALLEGATO H: output matrice d'impatto e matrice di equità, software NAIADÉ



Gli stakeholders sono stati selezionati sulla potenzialità che essi hanno di modificare gli obiettivi e gli scopi del progetto in questione.

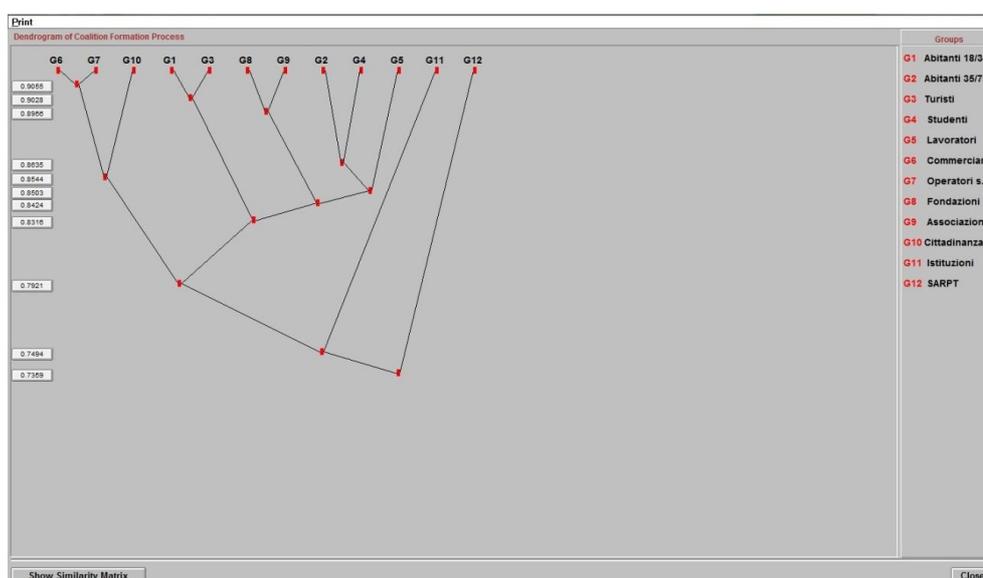
Fig. 70 _ Matrice di equità

Matrix type	Equity	Case Study	RIGENERAZIONE DEL PORTO STORICO DI TANGERI		
Alternatives	Groups	SCENARIO A	SCENARIO B	SCENARIO C	
	Abitanti 18/34	Good	Perfect	Good	
	Abitanti 35/70	Good	Good	More or Less Good	
	Turisti	Good	Very Good	Good	
	Studenti	More or Less Good	Good	More or Less Good	
	Lavoratori	Good	More or Less Good	Good	
	Commercianti	Good	Very Good	Moderate	
	Operatori sociali	Good	Very Good	Moderate	
	Fondazioni	Very Good	Good	More or Less Good	
	Associazioni culturali	Very Good	Good	More or Less Good	
	Cittadinanza attiva	Very Good	Very Good	Moderate	
	Istituzioni	Moderate	Good	Very Good	
	SARPT	More or Less Bad	Moderate	Perfect	

I risultati della matrice di equità consentono di esaminare possibili alleanze o conflitti tra le singole categorie di stakeholders.

Nel caso studio in corrispondenza del livello di consenso più alto (**0,9055**) si percepisce un livello di coalizione solo tra il gruppo G6 (lavoratori) e G7 (operatori sociali), mentre per il livello di consenso più basso (**0,7359**) risultano concordi tutti gli stakeholders coinvolti. In corrispondenza di ciascun livello si denota una specifica classificazione degli scenari che è il risultato dei giudizi dei *social actors* coinvolti, i quali raggiungono il consenso in corrispondenza di ciascun livello esaminato.

Fig. 71 _ Output della matrice di equità: livelli di consenso



Le tabelle seguenti sintetizzano e classificano gli scenari preferiti in corrispondenza dei due livelli di consenso limite (il più alto =0,9055 ed il più basso= 0,7359) (tab. 20a-20b).

Tab. 20 _ Risultati della matrice di similarità: coalizioni per il livello di consenso (più alto e più baso)

a) Livello di consenso più alto (0,9055)										
G7- G6	G9	G11	G12	G10	G3	G1	G8	G2	G4	G5

B (0.05)	A (0.04)	C (0.04)	C (0.00)	B (0.04)	B (0.04)	B (0.00)	A (0.04)	B (0.07)	B (0.07)	C (0.07)
A (0,23)	B (0.16)	B (0.16)	B (0.50)	A (0.04)	C (0.16)	C (0.20)	B (0.16)	A (0.07)	C (0.12)	A (0.07)
C (0,65)	C (0.25)	A (0.46)	A (0.70)	C (0.46)	A (0.16)	A (0.20)	C (0.25)	C (0.12)	A (0.12)	B (0.12)

b) Livello di consenso più basso (0,7359)										
G7-G6- G9 - G11-G12-G10-G3-G1-G8-G2-G4-G5										
B										
(0.59)										
A*										
(0.91)										
C*										
(0.91)										
* alternative su cui è posto il veto da questa coalizione										

Dall'analisi della matrice di equità deriva quella di similarità, attraverso la quale è possibile analizzare il grado di convergenza per ogni coppia di stakeholders, costruito partendo dai giudizi dati su ogni specifico scenario proposto (fig. 72).

Fig. 72 _ Output della matrice di equità: livelli di consenso

	Abitanti 18/34	Abitanti 35/70	Turisti	Studenti	Lavoratori	Commercianti	Operatori sociali	Fondazioni	Associazioni culturali	Cittadinanza attiva	Istituzioni	SARPT
Abitanti 18/34	1.0000	0.8037	0.8980	0.7925	0.7590	0.7636	0.7636	0.7812	0.7812	0.7470	0.7191	0.5749
Abitanti 35/70	0.8037	1.0000	0.8250	0.8589	0.8422	0.7936	0.7936	0.8388	0.8388	0.7728	0.7162	0.6026
Turisti	0.8980	0.8250	1.0000	0.8140	0.7872	0.7645	0.7645	0.8004	0.8004	0.7478	0.7304	0.5851
Studenti	0.7925	0.8589	0.8140	1.0000	0.8248	0.7821	0.7821	0.7838	0.7838	0.7383	0.7537	0.6331
Lavoratori	0.7590	0.8422	0.7872	0.8248	1.0000	0.7162	0.7162	0.8116	0.8116	0.7045	0.7365	0.6335
Commercianti	0.7636	0.7936	0.7645	0.7821	0.7162	1.0000	0.9014	0.7731	0.7731	0.8507	0.6389	0.5422
Operatori sociali	0.7636	0.7936	0.7645	0.7821	0.7162	0.9014	1.0000	0.7731	0.7731	0.8507	0.6389	0.5422
Fondazioni	0.7812	0.8388	0.8004	0.7838	0.8116	0.7731	0.7731	1.0000	0.8945	0.7988	0.6561	0.5635
Associazioni cult	0.7812	0.8388	0.8004	0.7838	0.8116	0.7731	0.7731	0.8945	1.0000	0.7988	0.6561	0.5635
Cittadinanza att	0.7470	0.7728	0.7478	0.7383	0.7045	0.8507	0.8507	0.7988	0.7988	1.0000	0.6020	0.5163
Istituzioni	0.7191	0.7162	0.7304	0.7537	0.7365	0.6389	0.6389	0.6561	0.6561	0.6020	1.0000	0.7323
SARPT	0.5749	0.6026	0.5851	0.6331	0.6335	0.5422	0.5422	0.5635	0.5635	0.5163	0.7323	1.0000

■ livello di consenso più elevato
■ livello di consenso più basso

Select Matrix Type
 Normalised Similarity Matrix
 Min-Max Transitive

Close

Esaminando la suddetta matrice si può constatare che il livello di consenso più elevato si ottiene tra la seguente coppia di attori : G7(operatori sociali) e G5 (lavoratori) mentre il più basso si percepisce tra G12 (SARPT = Società per la riconversione della zona portuale di Tangeri Città) e G7 (cittadinanza attiva) chiara manifestazione delle divergenze in termini d' intenti, interessi e prospettive dei due gruppi considerati.

Fig. 73 _ Output della matrice di equità: scenario preferito



Dalla lettura critica della matrici emerge che l'alternativa "B": **Tangeri città di partecipazione** consente di raggiungere il consenso tra le parti interessate e contribuisce alla riduzione del conflitto tra gli stakeholders coinvolti (fig. 73).

La fase conclusiva del processo considera i risultati specifici delle due matrici (matrice d'impatto e matrice di equità) combinando in maniera accurata le proposte emerse dallo scenario "A": **Tangeri città d'identità** con quelle dello scenario "B": **Tangeri città di partecipazione**. Le integrazioni critiche dei due scenari hanno favorito la costruzione della mappa strategica, proposta in figura 74, dove sono localizzate le microazioni sul paesaggio storico urbano relativo alla Medina declinate in azioni sul patrimonio:

- fisico/ambientale;
- economico/finanziario;
- sociale culturale.

La mappa è stata costruita in maniera intuitiva utilizzando lettere, numeri e simboli che sono opportunamente declinati in tabella 16. Per agevolare la lettura e la comprensione dello schema si propone di seguito un esempio, riferito ad un'area specifica della mappa.

AREA: D, BORJ DAR BARAUD

AZIONI PREVISTE: 1-2-3-12-15-16

(corrispondenti alle microazioni proposte in tabella 16)



NATURA DELLE AZIONI:



sociale/culturale

{ 6 }



economico/finanziario

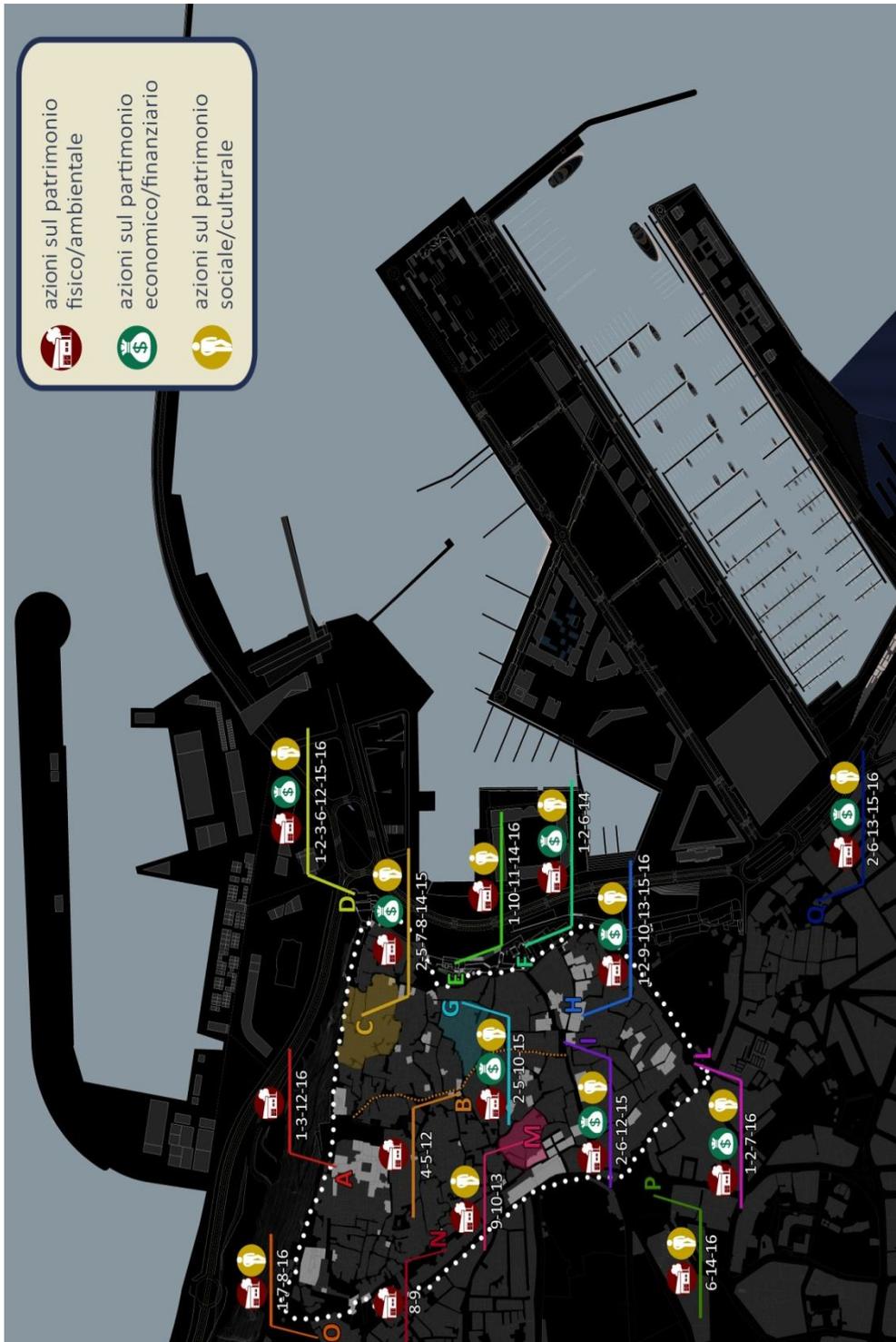
{ 2 }



fisico/ambientale

1 { 3-12-15-16 }

Fig. 74 - Mappa strategica dello scenario percepito



Tab. 21 - Elenco delle microazioni preferite

A				1	Restauero degli edifici storici della Medina
				3	Miglioramento nella gestione delle aree verdi cittadine
				12	Miglioramento della gestione del traffico automobilistico, valorizzazione e riqualificazione dei percorsi pedonali di accesso alla città storica
				16	Miglioramento del trasporto pubblico e creazione di un sistema atto a connettere il porto e le principali stazioni con la Medina
B				4	Manutenzione e valorizzazione degli spazi pubblici attraverso sistemi d'illuminazione adeguati ed opportuni arredi urbani
				5	Valorizzazione degli itinerari turistici all'interno della Medina
				12	Miglioramento della gestione del traffico automobilistico, valorizzazione e riqualificazione dei percorsi pedonali di accesso alla città storica
C				2	Valorizzazione delle attività commerciali site all'interno della Medina e a ridosso dell'area portuale
				5	Valorizzazione degli itinerari turistici all'interno della Medina
				8	Valorizzazione del patrimonio storico-artistico interculturale, stratificato, nella Medina
				14	Miglioramento del livello di sicurezza in città attraverso adeguati sistemi di sorveglianza
				15	Gestione della pulizia stradale e della raccolta differenziata dei rifiuti
7	Realizzazione di una piattaforma fisica e virtuale che consorzi i promotori culturali della città di Tangeri				
D				1	Restauero degli edifici storici della Medina
				3	Miglioramento nella gestione delle aree verdi cittadine
				12	Miglioramento della gestione del traffico automobilistico, valorizzazione e riqualificazione dei percorsi pedonali di accesso alla città storica
				15	Gestione della pulizia stradale e della raccolta differenziata dei rifiuti
				16	Miglioramento del trasporto pubblico e creazione di un sistema atto a connettere il porto e le principali stazioni con la Medina
				2	Valorizzazione delle attività commerciali site all'interno della Medina e a ridosso dell'area portuale
	6	Realizzazione di una piattaforma fisica e virtuale che consorzi i promotori culturali della città di Tangeri			
E				1	Restauero degli edifici storici della Medina
				14	Miglioramento del livello di sicurezza in città attraverso adeguati sistemi di sorveglianza
				16	Miglioramento del trasporto pubblico e creazione di un sistema atto a connettere il porto e le principali stazioni con la Medina
				10	Miglioramento delle qualità della vita attraverso il potenziamento di attività culturali e sociali
				11	Valorizzazione del dialogo tra comunità ed

					istituzioni attraverso la creazione di living-lab o strumenti affini di programmazione e pianificazione partecipata
F				1	Restauro degli edifici storici della Medina
				14	Miglioramento del livello di sicurezza in città attraverso adeguati sistemi di sorveglianza
				2	Valorizzazione delle attività commerciali site all'interno della Medina e a ridosso dell'area portuale
				6	Realizzazione di una piattaforma fisica e virtuale che consorzi i promotori culturali della città di Tangeri
G				15	Gestione della pulizia stradale e della raccolta differenziata dei rifiuti
				5	Valorizzazione degli itinerari turistici all'interno della Medina
				2	Valorizzazione delle attività commerciali site all'interno della Medina e a ridosso dell'area portuale
				10	Miglioramento delle qualità della vita attraverso il potenziamento di attività culturali e sociali
H				1	Restauro degli edifici storici della Medina
				9	Realizzazione di spazi dove emergano i caratteri autoctoni della città di Tangeri: creazione di spazi dedicati alle attività culturali, rifunzionalizzazione di edifici dismessi da dedicare all'artigianato locale
				13	Restauro e riuso degli edifici abbandonati della Medina
				15	Gestione della pulizia stradale e della raccolta differenziata dei rifiuti
				16	Miglioramento del trasporto pubblico e creazione di un sistema atto a connettere il porto e le principali stazioni con la Medina
				2	Valorizzazione delle attività commerciali site all'interno della Medina e a ridosso dell'area portuale
I				12	Miglioramento della gestione del traffico automobilistico, valorizzazione e riqualificazione dei percorsi pedonali di accesso alla città storica
				15	Gestione della pulizia stradale e della raccolta differenziata dei rifiuti
				2	Valorizzazione delle attività commerciali site all'interno della Medina e a ridosso dell'area portuale
				6	Realizzazione di una piattaforma fisica e virtuale che consorzi i promotori culturali della città di Tangeri

L				1	Restauro degli edifici storici della Medina
				16	Miglioramento del trasporto pubblico e creazione di un sistema atto a connettere il porto e le principali stazioni con la Medina
		2	Valorizzazione delle attività commerciali site all'interno della Medina e a ridosso dell'area portuale		
			7	Iniziative volte a favorire la collaborazione tra cittadini ed istituzioni	
				9	Realizzazione di spazi dove emergano i caratteri autoctoni della città di Tangeri: creazione di spazi dedicati alle attività culturali, rifunzionalizzazione di edifici dismessi da dedicare all'artigianato locale
		13		Restauro e riuso degli edifici abbandonati della Medina	
			10	Miglioramento delle qualità della vita attraverso il potenziamento di attività culturali e sociali	
				8	Valorizzazione del patrimonio storico-artistico interculturale, stratificato, nella Medina
		9		Realizzazione di spazi dove emergano i caratteri autoctoni della città di Tangeri: creazione di spazi dedicati alle attività culturali, rifunzionalizzazione di edifici dismessi da dedicare all'artigianato locale	
O				1	Restauro degli edifici storici della Medina
				8	Valorizzazione del patrimonio storico-artistico interculturale, stratificato, nella Medina
		16	Miglioramento del trasporto pubblico e creazione di un sistema atto a connettere il porto e le principali stazioni con la Medina		
		7	Iniziative volte a favorire la collaborazione tra cittadini ed istituzioni		
P				14	Miglioramento del livello di sicurezza in città attraverso adeguati sistemi di sorveglianza
				16	Miglioramento del trasporto pubblico e creazione di un sistema atto a connettere il porto e le principali stazioni con la Medina
		6	Realizzazione di una piattaforma fisica e virtuale che consorzi i promotori culturali della città di Tangeri		
				13	Restauro e riuso degli edifici abbandonati della Medina
	15			Gestione della pulizia stradale e della raccolta differenziata dei rifiuti	
	16			Miglioramento del trasporto pubblico e creazione di un sistema atto a connettere il porto e le principali stazioni con la Medina	
			2	Valorizzazione delle attività commerciali site all'interno della Medina e a ridosso dell'area portuale	
				6	Realizzazione di una piattaforma fisica e virtuale che consorzi i promotori culturali della città di Tangeri

Conclusion

La recherche sur Tanger, mais surtout l'expérience sur le terrain, m' ont permis de structurer un chemin méthodologique où il y a les interprétations, le partage des connaissances et des valeurs associées aux différents acteurs sociaux impliqués dans le processus. L'utilisation des évaluations intégrées, pensées dans une façon plus facile pour «être adaptées» à un contexte étranger à ces formes de participation aux décisions bottom-up, a favorisé la capacité de faire sortir la proposition d'une solution alternative au projet de régénération du port historique, certainement en augmentant la transparence et le sentiment d'appartenance de la communauté.

Le processus d'évaluation appliqué a permis de construire des solutions conjointes qui combinent les connaissances et l'apprentissage différents, tous visant à l'amélioration des initiatives pour la reconstruction du "dialogue" physique et métaphysique entre le port et la ville historique, mission très importante parmi les objectifs de la SARPT, mais qui résulte inexprimée dans la pratique.

La flexibilité du SMCE (Multi-critères sociaux d'évaluation) a été un bon avantage pour le processus d'évaluation, qui est définitivement indiqué dans des contextes comme ceci de Tanger où la diffusion de l'information, l'accès aux données et surtout les stratégies de participation ne sont pas du tout considérées dans les politiques de planification urbaine. Le carnet de microactions est proposé comme une d'intégration stratégique ou (pour certains microactions spécifiques) en variante au masterplan de projet proposé par la SARP.

Conclusioni

La ricerca sulla realtà di Tangerang, ma soprattutto l'esperienza sul campo, mi hanno consentito d'imbastire la strutturazione di un percorso metodologico dove emergono le interpretazioni, la condivisione di saperi ed i valori propri dei diversi stakeholders coinvolti nel processo. L'utilizzo delle *valutazioni integrate*, ripensate in maniera sempre più esemplificativa proprio per "adattarle" ad un contesto tendenzialmente estraneo a queste forme di coinvolgimento alle decisioni *bottom-up*, ha favorito la possibilità di far emergere la proposta di una soluzione alternativa al progetto di rigenerazione del porto storico, incrementando sicuramente la trasparenza ed il senso di appartenenza della comunità coinvolta. La rigenerazione urbana che suggerisce l'approccio HUL deve fare leva sul patrimonio culturale, riconosciuto dalla comunità, come "driver" in grado di condizionare virtuosamente azioni volte al benessere di un sistema urbano. Pertanto, la sfida che l'approccio dovrebbe mettere in campo è legata, sia nei Paesi del Nord che in quelli del Sud del mondo, a quanto si riescano a favorire azioni per un nuovo metabolismo nella città consolidata. Tali azioni devono essere in grado di promuovere il benessere, la prosperità, la resilienza e l'equità sociale, riducendo pertanto i conflitti tra i vari gruppi sociali, al fine di coniugare processi conservativi sul patrimonio fisico che incrementino la crescita economica in un'ottica di sostenibilità a 360° (UN-HABITAT, 2014). Vengono pertanto proposte forme di *economia relazionale* che consentono di trasformare le catene del circuito tradizionale in spirali virtuose (Fusco Girard, 2014) concependo sempre più un modello di città di tipo sinergico, dove i processi di rigenerazione del Paesaggio Storico Urbano sono di natura circolare e puntano alla tutela ed alla conservazione coniugate alla produttività. Infatti le strategie di riqualificazione e rigenerazione urbana, concentrate anche sulla promozione dello sviluppo umano, possono determinare delle interessanti ricadute anche sulla produttività economica. Il restauro e la conservazione del patrimonio culturale divengono elementi chiave della "*economia creativa*" (Florida, 2005) in

quanto contribuiscono ad incrementare il valore dei luoghi, rigenerandoli in maniera circolare e determinando quindi nuove relazioni ed interazioni in grado di trasformarsi e modificarsi in combinazioni sempre nuove. Inoltre le qualità spaziali percepite dagli stakeholders possono favorire quelle “*capability*” (Sen, 1999) che producono azioni in grado di determinare il benessere individuale, collettivo e pertanto vanno indagate in maniera accurata e sperimentale. Un paesaggio di qualità, infatti, è un acceleratore ed un catalizzatore di capacità attrattive e produttività ed è il risultato di processi di natura culturale e della combinazione mutuale di differenti forme di capitale (Fusco Girard, 2014). Il metodo di valutazione SMCE, applicato a Tangerang, ha permesso di costruire soluzioni in grado di combinare conoscenze e saperi differenti, il tutto finalizzato alla realizzazione di strategie condivise per la ricostruzione del dialogo tra porto e città storica (Médina), *mission* che sottende gli obiettivi del progetto della SARPT (Société d’Aménagement pour la Reconversion de la zone Portuaire de Tangerang Ville), ma che risulta inespresso nella pratica.

L’area portuale *Tangeroise*, infatti, necessita di ricostituirsi come il luogo d’identità della comunità, caratteristica che la contraddistingueva ma che risulta aver perso dall’epoca in cui era sottoposta a regime Internazionale. Le città portuali sono catalizzatori di esperienze urbane ed attivatori di valori (Carta, 2008), il porto storico di Tangerang è un luogo denso e fortemente ibrido, ricco di potenzialità dove le risorse, le opportunità, le prospettive e le tendenze delle città tutta “*si fanno visione, nuove relazioni e progetto*” (Carta, 2008, p.7). Un approccio multidimensionale, multicriterio e multigruppo può consentire di valorizzarne le vocazioni culturali, turistiche e produttive intercettando pertanto i valori materiali ed immateriali, che la caratterizzano.

A livello strategico, infatti, la valutazione è concepita come un atto di *comunicazione critica* (De Rosa, 2014, p. 67), finalizzato alla costruzione del consenso tra i gruppi coinvolti, quindi la si può definire un processo atto a produrre *capitale sociale*, favorendo sia la comunicazione che la definizione di decisioni. Le valutazioni integrate permettono la scelta e l’esplicitazione degli obiettivi della comunità, orientando il

cambiamento attraverso la partecipazione attiva dei diversi soggetti pubblici e privati, prevedendo pertanto: la manifestazione dei valori e loro strutturazione secondo una graduatoria di priorità; la trasformazione dei valori generali in criteri in grado di renderli operativi; la costruzione del consenso tra soggetti e gruppi differenti, portatori d'interessi conflittuali e la definizione di una soluzione preferita (Zeleny, 1993).

L'applicazione del SMCE, *Social Multi- Criteria Evaluation*, al caso studio non ha solo consentito di verificare la fattibilità tecnica e la preferibilità sociale delle soluzioni (Munda, 2004), ma è stato un metodo di continuo apprendimento e conoscenza. La sua flessibilità è un vantaggio per il processo di valutazione, che si è rivelato sicuramente indicato in contesti come quello di Tangeri dove la diffusione delle informazioni, l'accesso ai dati e soprattutto le strategie di coinvolgimento e partecipazione non sono sempre contemplate a sostegno delle politiche di pianificazione urbana. Il telaio di azioni, sinteticamente presentate in tab. 16, risultato di un'accurata combinazione di due scenari preferiti "A: *Tangeri città d'identità*" e "B: *Tangeri città di partecipazione*" (ottenuti attraverso l'elaborazione della matrice d'impatto e di equità con il software NAIADE), si riferisce ad azioni specifiche sul patrimonio socio/culturale, economico/finanziario e fisico/ambientale quasi tutte concentrate all'interno delle mura storiche della Medina, nucleo dal forte carattere interculturale. Infine l'embrione di masterplan prodotto potrebbe essere proposto come mappa strategica integrativa o (per alcune specifiche microazioni) anche in alternativa all'articolato progetto proposto dalla SARPT, soprattutto per le soluzioni inerenti uno dei due fondamentali obiettivi, che nello specifico risulta: *le projet doit promouvoir aussi l'intégration et la mise en valeur du quartier historique de la Médina* (SARPT, 2010, p. 5).

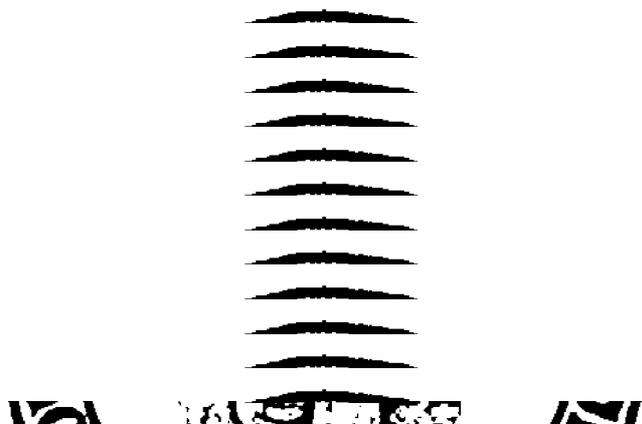
BDC

Università degli Studi di Napoli Federico II

14

numero 2 anno 2014

**Towards an Inclusive,
Safe, Resilient and
Sustainable City:
Approaches
and Tools**



BDC

Università degli Studi di Napoli Federico II

Via Toledo, 402
80134 Napoli
tel. + 39 081 2538659
fax + 39 081 2538649
e-mail info.bdc@unina.it
www.bdc.unina.it

Direttore responsabile: Luigi Fusco Girard
BDC - Bollettino del Centro Calza Bini - Università degli Studi di Napoli Federico II
Registrazione: Cancelleria del Tribunale di Napoli, n. 5144, 06.09.2000
BDC è pubblicato da FedOAPress (Federico II Open Access Press) e realizzato con Open Journal System

Print ISSN 1121-2918, electronic ISSN 2284-4732

Editor in chief

Luigi Fusco Girard, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy

Co-editors in chief

Maria Cerreta, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Pasquale De Toro, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy

Associate editor

Francesca Ferretti, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy

Editorial board

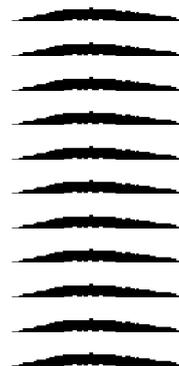
Antonio Acierno, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Luigi Biggiero, Department of Civil, Architectural and Environmental Engineering, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Francesco Bruno, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Vito Cappiello, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Mario Coletta, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Teresa Colletta, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Ileana Corbi, Department of Structures for Engineering and Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Livia D'Apuzzo, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Gianluigi de Martino, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Francesco Forte, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Rosa Anna Genovese, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Fabrizio Mangoni di Santo Stefano, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Luca Pagano, Department of Civil, Architectural and Environmental Engineering, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Stefania Palmentieri, Department of Political Sciences, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Luigi Picone, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Michelangelo Russo, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Salvatore Sessa, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy

Editorial staff

Alfredo Franciosa, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Francesca Nocca, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy

Scientific committee

Roberto Banchini, Ministry of Cultural Heritage and Activities (MiBACT), Rome, Italy
Alfonso Barbarisi, School of Medicine, Second University of Naples (SUN), Naples, Italy
Eugenie L. Birch, School of Design, University of Pennsylvania, Philadelphia, United States of America
Roberto Camagni, Department of Building Environment Science and Technology (BEST), Polytechnic of Milan, Milan, Italy
Leonardo Casini, Research Centre for Appraisal and Land Economics (Ce.S.E.T.), Florence, Italy
Rocco Curto, Department of Architecture and Design, Polytechnic of Turin, Turin, Italy
Sasa Dobricic, University of Nova Gorica, Nova Gorica, Slovenia
Maja Fredotovic, Faculty of Economics, University of Split, Split, Croatia
Adriano Giannola, Department of Economics, Management and Institutions, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Christer Gustafsson, Department of Art History, Conservation, Uppsala University, Visby, Sweden
Emiko Kakiuchi, National Graduate Institute for Policy Studies, Tokyo, Japan
Karima Kourtit, Department of Spatial Economics, Free University, Amsterdam, The Netherlands
Mario Losasso, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Jean-Louis Luxen, Catholic University of Louvain, Belgium
Andrea Masullo, Greenaccord Onlus, Rome, Italy
Alfonso Morvillo, Institute for Service Industry Research (IRAT) - National Research Council of Italy (CNR), Naples, Italy
Giuseppe Munda, Department of Economics and Economic History, Universitat Autònoma de Barcelona, Barcelona, Spain
Peter Nijkamp, Department of Spatial Economics, Free University, Amsterdam, The Netherlands
Christian Ost, ICHEC Brussels Management School, Ecaussinnes, Belgium
Donovan Rypkema, Heritage Strategies International, Washington D.C., United States of America
Ana Pereira Roders, Department of the Built Environment, Eindhoven University of Technology, Eindhoven, The Netherlands
Joe Ravetz, School of Environment, Education and Development, University of Manchester, Manchester, United Kingdom
Paolo Stampacchia, Department of Economics, Management, Institutions, University of Naples Federico II, Naples, Italy
David Throsby, Department of Economics, Macquarie University, Sydney, Australia



I PORTI DI TANGERI: POTENZIALITÀ PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

Paola Carone

Sommario

I porti costituiscono da sempre i luoghi del dinamismo e del fermento culturale, economico e sociale di città, aree metropolitane ed intere regioni. Essi sono caratterizzati da merci, persone, lingue, culture i cui flussi contribuiscono in modo, apparentemente intangibile, ma in realtà determinante al disegno del contesto urbano di riferimento. Ragionare sulle potenzialità delle città portuali in contesti legati al Sud del Mondo, potrebbe essere un'ulteriore strategia per proporre scenari di sviluppo realmente sostenibile. L'area portuale di Tangeri in Marocco, caratterizzata attualmente da due poli, il porto storico ed il nuovo a 40 km dal precedente Tangeri Med, potrebbe essere un interessante laboratorio per ragionare e proporre strategie, piani e programmi innovativi finalizzati ad uno sviluppo sostenibile a scala locale e globale.

Parole chiave: città portuali, il Mediterraneo, strategie di riqualificazione

PORTS OF TANGIER: SUSTAINABLE DEVELOPMENT POTENTIALITIES

Abstract

Ports have always been places of the liveliness and dynamism of the cultural, economic and social development of cities, metropolitan areas and regions. The life of port areas is characterized by the flows of goods, people, languages, cultures that contribute in a way that seems intangible, but is a determining one actually, to the design of the urban context. Thinking about the potentialities of port cities in contexts related to the South of the World could be a further strategy in order to propose scenarios for really sustainable development of developing countries. The port area of Tangier in Morocco, currently characterized by two poles, the historical old port in the city center and the new one at 40 miles from the previous Tangier Med, could be an interesting laboratory for reasoning and proposing innovative strategies and plans to achieve local and global sustainable development.

Keywords: port cities, the Mediterranean, renewal strategies

1. Le aree portuali come possibili catalizzatori di sviluppo sostenibile

I porti sono i luoghi dove si assiste al più grande fenomeno di osmosi in termini sociali, economici e culturali. Riconoscere, valorizzare e potenziare il rapporto d'interdipendenza tra città e porto diviene sempre più una necessità nonché esigenza. Oggigiorno si tende a proporre approcci sistemici ed innovativi che tengano conto del grandissimo potenziale economico, ambientale, culturale e paesaggistico delle aree portuali e ad analizzarne il potere rigenerativo e trasformativo.

Da sempre, infatti, lo sviluppo dei porti ha determinato oltre al benessere economico una dimensione cosmopolita della vita urbana di riferimento. Si passa dal villaggio di pescatori, come primo insediamento in prossimità dell'acqua, alle stazioni di trasbordo per il trasporto mondiale fino ai mozzoni moderni di logistica in fortissima espansione, determinando così grandissime trasformazioni anche di carattere urbano. Il mare, infatti, contribuisce ad influenzare in maniera determinante la struttura economica di una regione, in quanto favorisce la nascita e lo sviluppo di attività economiche grazie al suo essere:

1. una via di comunicazione;
2. una fonte di risorse naturali;
3. la sede per la diffusione di attività turistiche e culturali.

Il processo di sviluppo di vari servizi contribuisce a conferire valore aggiunto al lavoro ed alla produzione, ripercuotendosi sul benessere delle comunità, sul disegno dell'infrastruttura portuale, nonché delle aree urbane di riferimento (Bassett *et al.*, 2002).

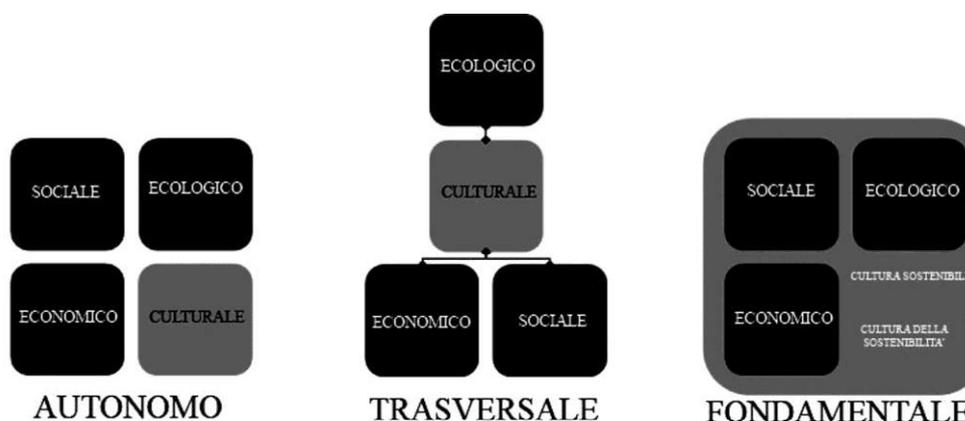
Le regioni portuali divengono attrattori per nuove attività produttive, grazie al mercato locale, e determinano in ambito economico, per la città, un processo cumulativo o di "circolo virtuoso" (Musso, 1996). Pertanto si assiste spesso ad aumenti demografici nell'area portuale favoriti dalle attività economiche che creano virtualità localizzativa per altri settori produttivi. Tale processo di crescita demografica ed economica di questo aggregato può così dare luogo alla formazione di vere e proprie aree metropolitane. Quindi, «il porto non è solo il nodo di una rete di trasporto, è soprattutto una geocomunità: sintesi di un territorio e di una società produttrice di spazio e generatrice di relazioni. E' la sintesi tra spazio e comunità, equilibrio tra la globalità delle relazioni e la località delle funzioni. Pianificarlo vuol dire innanzitutto migliorarne la funzione di porta anzi di portale: interfaccia urbana del network di scambi, commerci, viaggi, flussi e prodotti che lo attraversano. Progettarlo significa potenziarne la funzione d'interfaccia con la città, varco attraverso cui transitano merci e persone economie e umanità, desideri e progetti» (Bruttomesso, 2006, p. 23). Ragionare con un atteggiamento creativo, che in maniera integrata paventi idee e strategie innovative, può favorire proposte e soluzioni realmente concorrenziali e vincenti in termini di sviluppo economico, ecologico e sociale. Le città, infatti, generano la più forte percentuale di prodotto interno lordo della ricchezza nazionale sia nei paesi Occidentali sia in quelli del Sud del Mondo e sono i luoghi dove si creano le più grandi opportunità in termini di sviluppo economico, ma anche sociale, ecologico e culturale. «The opportunities that individuals have in the cities to meet each other help them to get ideas and innovate» (Jacobs, 1969, p. 71).

Quelle che riescono a migliorare l'interconnettività e l'interculturalità, potenziando le infrastrutture urbane, il commercio, la mobilità, la circolarizzazione dell'economia intesa come «un acceleratore potente di cooperazione tra soggetti diversi che si scambiano risorse e servizi in modo simbiotico, partendo dal riconoscimento che i benefici riguardano tutti, in una prospettiva di gioco a somma positiva (...) con impatti anche sul piano culturale»

(Fusco Girard, 2012, p. 778) e la valorizzazione delle identità locali, riescono a creare le condizioni per migliorare la qualità della vita garantendo solidarietà e prosperità.

Al contrario le città che, nonostante il loro potenziale di generare ricchezza, non riescono a creare le condizioni per la distribuzione equa del reddito, risorse ed opportunità, rischiano di divenire città sempre più divise. «Cities are the past, the present and the future of humanity» (WUF, 2012, p.1). La recente crisi economica e finanziaria che ha investito i mercati mondiali ha portato a riflettere sempre più su quanto la sola condizione di crescita economica sia effettivamente in grado di favorire il benessere degli individui (Losasso, 2010). Pertanto prende sempre più forma la consapevolezza che l'unico sviluppo possibile risulta essere quello sostenibile, fondato su rapporti sinergici tra economia, ambiente e società e dove l'aspetto culturale risulta essere sempre più un nodo nevralgico (Fig. 1).

Fig. 1 - Schemi sull'evoluzione dell'elemento "cultura" per lo sviluppo sostenibile



Fonte: Pereira Roders (2014)

Alla base di questi concetti emerge anche l'importanza di agire in maniera locale, rispettando e migliorando le condizioni ambientali ed identitarie di un determinato contesto paesaggistico, individuando pertanto politiche e programmi culturali in grado di fornire importanti ricadute sull'occupazione e sulla qualità della vita.

Oggi, tra l'altro, per paesaggio si intende un sistema frutto dell'interazione tra l'ambiente e l'intervento antropico e la sua specifica qualità deve dipendere sempre più dai caratteri oggettivi del territorio e dalle percezioni e aspirazioni della popolazione che viene a contatto con esso. Si può, quindi, introdurre il concetto di sostenibilità per il paesaggio citando «sustainable landscape is one which is able to maintain the outputs of ecosystem goods and services that people value or need, and that the key research focus for Landscape Ecology is to understand the biophysical, social and economic boundaries of the space in which this is possible» (Potschin e Haines-Young, 2006, p. 162). Sulla base delle statistiche, gli studi sulla crescita della popolazione mondiale affermano che:

1. la crescita attuale della popolazione urbana risulta senza precedenti, circa 60 milioni di persone in più ogni anno (WHO, 2014);
2. tali numeri sono destinati a raddoppiare entro il 2050 e triplicare entro il 2100 (Angel, 2012);
3. nei prossimi 30 anni la maggiore crescita della popolazione urbana si avrà nei paesi in via di sviluppo;
4. senza immigrazione (legale e illegale), la popolazione delle città nei paesi occidentali dovrebbe rimanere sostanzialmente invariata o addirittura ridursi (Pereira Roders, 2014; WHO, 2014).

La progettazione urbana nei paesi del Sud del Mondo, soprattutto in Africa e in Asia, ha bisogno di affrontare anche gli effetti della crescita non pianificata che danno luogo a condizioni di povertà diffusa, manifestate sotto il profilo urbano con la proliferazione di *slums*, d'infrastrutture inadeguate e di condizioni ambientali di forte degrado. «I problemi della città non stanno nella città, ma nella povertà di parti crescenti della popolazione urbana, nella sua marginalità sociale ed economica, nell'essere esclusi politicamente, culturalmente e fisicamente da un'idea di città fondata sul collettivo, l'integrazione, la ripartizione, la solidarietà» (Balbo, 1999, p. 16). Una città inclusiva e prospera è consapevole della sua diversità culturale e protegge i diritti di tutti i suoi abitanti. Pertanto attraverso la partecipazione ed il coinvolgimento delle parti interessate nella realizzazione di uno sviluppo urbano sostenibile si favorisce appartenenza ed identità.

Il presente articolo ha l'obiettivo di analizzare l'attuale scenario che caratterizza Tangeri, città a nord del Marocco (Fig. 2), interessante per il suo essere un'area portuale a due poli e per le potenzialità che la sua condizione geopolitica, rivela in termini di sviluppo economico, sociale, ambientale e culturale.

Fig. 2 - Panoramica di un insediamento urbano non pianificato a Tangeri



Foto: Paola Carone

La struttura dell'articolo prevede una rapida analisi delle caratteristiche del nuovo polo di Tangeri Med, al fine di analizzare il cambiamento di funzioni che riguarderà quello storico, localizzato nel centro cittadino e relativamente a quest'ultimo quanto il progetto di riqualificazione proposto possa determinare impatti e cambiamenti sul carattere ed i valori della Medina. Esso non presenta una tesi definitiva, ma descrive una realtà particolarissima nel suo genere in un contesto legato al Sud del Mondo e prova a proporre alcune linee guida per riconoscere e valorizzare gli aspetti storici, culturali, ambientali ed economici della Medina stessa nel suo rapporto con la nuova immagine di *waterfront* proposta. L'obiettivo ultimo è tentare di definire dei punti salienti per poter strutturare una metodologia in grado di analizzare gli impatti e costruire alternative possibili al progetto vincitore, secondo un processo di partecipazione e coinvolgimento della comunità locale.

2. Caso studio: il Marocco ed il suo ruolo strategico sul Mediterraneo

Il Marocco si presenta estremamente interessante sia per la sua posizione geografica, prospiciente al Mediterraneo, sia per le scelte di carattere politico ed economico che ultimamente hanno caratterizzato la nazione, proprio in un'epoca di grandi disordini e disequilibri nelle aree del Maghreb e del Medio Oriente.

A livello internazionale il Mediterraneo è però ancora percepito come un limite da controllare, una linea di confine invalicabile atta ad inibire ed ostacolare il flusso di migranti clandestini, mentre forse sarebbe ideale riproporlo come un'area strategica di collaborazione privilegiata, proprio per il suo ruolo significativo nei traffici mondiali, poiché nuovo corridoio tra la Cina, l'India, il Sud-Est asiatico e l'Europa. Attualmente esso viene definito una specie di «via della seta liquida» (Lemmi e Chieffallo, 2012, p. 21).

La conferenza di Barcellona, tenutasi il 27 e 28 novembre del 1995, infatti, si proponeva di istaurare un mercato di libero scambio tra i paesi aderenti al partenariato Euro-Mediterraneo auspicando un percorso verso una cooperazione economica e culturale tra le sue due sponde, coinvolgendo i paesi dell'Unione Europea e dodici Paesi del Sud del Mediterraneo. In tal modo sarebbe stato possibile favorire una centralità strategica rispetto alle vecchie logiche geopolitiche, sebbene l'intera regione si presentava e si presenta tuttora come un luogo molto complesso e variegato. Nello specifico si proponeva ai paesi aderenti un partenariato di carattere:

1. politico e di sicurezza;
2. economico e finanziario;
3. sociale, culturale e umano.

In seguito alla conferenza di Barcellona si sono verificati altri accordi di carattere bilaterale come il Vertice Euro-Mediterraneo di Barcellona 2005, che aggiunge poi il quarto capitolo relativo alla cooperazione in materia di scambi umani, le migrazioni. Altre iniziative si sono verificate nel tempo come "Orizzonte 2020", lanciata dagli stessi ministri nel 2006. Il progetto, patrocinato dall'Unione per il Mediterraneo (UpM), si propone di sviluppare e gestire tre tematiche principali:

1. sostegno all'iniziativa "Orizzonte 2020";
2. aiuto agli investimenti, finalizzati alla riduzione dell'inquinamento nelle aree portuali;
3. strutturazione di una modalità di scambio delle informazioni sul Mediterraneo (CNEL, 2008).

Per ciò che concerne il caso studio e nello specifico la regione di Tangeri-Tétuan a nord del paese (Fig. 3), si evidenzia che il numero di abitanti, secondo l'ultimo censimento

pervenuto dell'UN-Habitat del settembre 2004, è pari a 2.470.372, dato che rappresenta l'8,3 % della popolazione totale di tutto il Marocco e, quindi, una delle più densamente popolate con valori pari a 213 abitanti/km², cinque volte superiore alla media nazionale (42,1 abitanti/km²). La città di Tangeri risulta la terza città marocchina per numero di abitanti (670,000), il nome probabilmente deriva dall'arabo *Tanja* o dal latino *Tingis*, con possibile correzione berbera.

Fig. 3 - Vista aerea della regione di Tangeri Tetuan, cerniera tra Africa ed Europa



Fonte: *Société d'Aménagement pour la Reconversion de la zone Portuaire de Tanger ville (2010)*

Tangeri è stata una città che, nel corso dei secoli, ha visto il susseguirsi di molteplici dominazioni: fenicia, cartaginese, romana, vandala, bizantina, araba, portoghese, spagnola e britannica; che ne hanno contribuito a caratterizzare la cultura in maniera estremamente interessante.

Nel 1912, a conclusione della seconda crisi Marocchina, Tangeri fu sottoposta a regime internazionale, che le garantiva totale neutralità politica, militare e amministrativa, quest'ultima gestita da Francia, Gran Bretagna, Spagna, Italia, Portogallo e Belgio, status che permase sino all'indipendenza del Marocco nel 1956.

3. Tangeri ed i suoi due porti, porte del Mediterraneo

Per la sua posizione strategica sul Mediterraneo, Tangeri ha conosciuto nel tempo una crescente fortuna commerciale, grazie anche al suo essere cerniera tra il continente

Africano e quello Europeo, nonché punto di riferimento per il trasporto sull'Atlantico (Fig. 4).

Fig. 4 - Individuazione del porto storico di Tangeri e del legame con la Medina e la città nuova



Foto: Paola Carone

Essa è stata definita la capitale culturale dagli artisti provenienti da tutto il mondo proprio nel periodo in cui era zona internazionale, i quali hanno provveduto con la loro arte a renderla ancora più affascinante, tra l'altro Tangeri negli anni addietro aveva incantato Matisse e Delacroix proprio per il suo forte carattere di essere città di passaggio e di attese (Fig. 5 e Fig. 6).

Paul Bowles, scrittore e compositore americano che trascorse gli ultimi cinquanta anni della sua vita a Tangeri, la definiva *the Dream City*, città del sogno. Nello specifico scriveva negli ultimi anni del secolo scorso «ancora oggi l'immagine di Tangeri resta quasi immutata. Le persone vi arrivano sognando d'immergersi nell'atmosfera fatta di eccessi che qui vi regnava negli anni '40: a volte pretendono persino che il sogno diventi realtà» (Sefrioui, 2010, p. 1).

Attualmente essa vive una rinascita sociale e culturale, dovuta sicuramente ai provvedimenti di carattere economico, urbanistico ed infrastrutturale, messi in atto.

La regista marocchina Farida Belyazid sostiene che «Tangeri sta per rinascere e ciò viene fatto dolcemente. Si vedono soprattutto il cemento, le infrastrutture, ma non ancora il risultato (...) ma oggi si respira speranza mentre 10 anni fa era disperazione» (Sefrioui, 2010, p. 3). Ed aggiunge anche che «i nostalgici sono sempre meno. Sono gli stranieri che vengono a cercare il passato. I giovani, loro vivono il loro tempo» (Sefrioui, 2010, p. 6).

Fig. 5 – Vista sul cantiere del porto storico di Tangeri dalla Kasbah

Foto: Paola Carone

Fig. 6 – Rapporto tra la Medina ed il porto storico di Tangeri

Foto: Paola Carone

Per ciò che concerne la nuova area portuale di Tangeri va sottolineato che Mohammed VI, attuale re del Marocco, con lungimiranza e perseveranza propose la costruzione di un nuovo polo a circa 40 km dal centro di Tanger da quello antico, nei pressi della Regione spagnola del Ceuta, in prossimità dei resti delle mitologiche dodici colonne di Ercole (Fig. 7). Il nuovo porto di Tangeri Med è stato inaugurato nel luglio del 2007 e continua a registrare un'interessante crescita produttiva, dato che avvalorò la previsione e la lungimiranza del sovrano che aveva scommesso su questa megalitica opera.

Nello specifico si individuano due poli per la nuova infrastruttura di Tangeri Med: Tangeri Med I e Tangeri Med II. I terminali per gli idrocarburi hanno nei primi 8 mesi del 2013 registrato un flusso di 2,7 milioni di tonnellate, decuplicando in questo modo la quantità transitata da febbraio. Per le autorità portuali di Tanger Med le attività del terminal idrocarburi nella fine dell'anno potrebbero toccare i 4,3 milioni di tonnellate, contro il milione del 2012. Tale notevole incremento è conseguenza dell'avvio dell'attività di rifornimento delle navi.

Fig. 7 – Immagini degli ingressi alle due aree portuali di Tangeri



a) Ingresso del porto storico

b) Ingresso all'area portuale di Tangeri Med 1

Foto: Paola Carone

Per ciò che concerne il traffico container, l'aumento in un anno (fine agosto 2012-fine agosto 2013) è stato del 39%, per un totale di 1,6 milioni di container. A favorire la crescita è stato, oltre al rilancio del commercio marittimo mondiale, anche il rapido risanamento dell'immagine del porto. Le attività di Tanger Med hanno evidentemente tratto beneficio anche dall'espansione dello stabilimento Renault a Tangeri, la cui produzione è integralmente destinata all'esportazione in Europa e in America.

Tanger Med si trova in prima fila nell'operazione "Marhaba 2013", iniziativa necessaria per accogliere, durante la stagione estiva, i milioni di emigrati marocchini all'estero che rientrano in patria con le famiglie per le vacanze e che vede mobilitata l'intera macchina organizzativa dello Stato. La creazione e la conseguente crescita del nuovo polo portuale di Tangeri MED, non solo ha contribuito allo sviluppo economico della città e dell'intera regione, attraverso anche la localizzazione di grandi aziende come la Renault, ma è la principale causa del progressivo mutamento funzionale dell'originario porto sito nel centro cittadino. Per quest'ultimo, essendo stato alleggerito nelle funzioni commerciali in seguito allo spostamento delle stesse a 40 km, sono previsti interventi di conversione in porto turistico e porto da pesca. Attualmente il porto storico si presenta caratterizzato da tre aree principali:

1. a nord-est si trovano le banchine utilizzate per l'attracco delle grandi navi;
2. centralmente, in prossimità della città storica, insistono gli ormeggi dei piccoli natanti turistici e per la pesca;
3. a sud-est troviamo un'area dedicata allo stoccaggio di container.

La società statale Sapt (Société d'Aménagement du port de Tanger) ha proposto un'iniziativa pubblica di 700 milioni di euro per la riqualificazione e la rifunzionalizzazione del *waterfront* della città marocchina, al fine di favorire ed innescare operazioni private legate al turismo e ad altre iniziative culturali e commerciali (Fig. 8).

Il masterplan di massima prevede tra i principi cardine:

1. il rafforzamento e mantenimento del rapporto con l'acqua;

2. la valorizzazione del porto peschereccio;
3. la definizione dei terminal per crociere.

L'area di trasformazione è stata perimetrata e suddivisa in 13 parti prevalenti e a tutti i progettisti è stata sottolineata l'importanza di ragionare sul forte legame tra città e porto e sulla progettazione di centri che valorizzino l'aspetto culturale della città stessa.

Fig. 8 – Panoramica del progetto di riqualificazione del porto storico di Tangeri



Fonte: SARPT (2010)

4. Il progetto di riqualificazione del *waterfront* di Tangeri, pre-testo di ricerca

Alla luce dell'analisi del progetto vincitore per la riqualificazione del porto storico di Tangeri un'interessante linea di ricerca potrebbe essere valutare quanto esso contribuisca a favorire realmente la valorizzazione del paesaggio e l'economia urbana in un'ottica di sviluppo sostenibile, in grado di coniugare al meglio l'aspetto energetico, economico, sociale e culturale.

E soprattutto ragionare su quanto il suddetto progetto riesca a dialogare con l'antica Medina, nucleo urbano storico, che da sempre ha avuto un rapporto forte e privilegiato con il mare (Fig. 9). Il pensare a soluzioni alternative per la riqualificazione del *waterfront* potrebbe prevedere anche l'insediamento di "industrie culturali e creative", quest'ultime sono infatti in grado di generare molteplici effetti positivi in ambito economico, sociale e culturale per la più ampia comunità urbana.

Fig. 9 – Immagine storica della Medina e del suo rapporto con il porto

Fonte: SARPT (2010)

La definizione di “industria culturale” chiarita dall’Unesco (2011), firmata da 148 paesi all’interno della Convenzione per la Protezione e Promozione delle Espressioni Culturali, rappresenta la forma più condivisa e cita «le “industrie culturali” s’intendono le industrie che producono e distribuiscono i beni o i servizi culturali (articolo 4.5). Le “attività culturali, beni e servizi” si riferiscono a quelle attività, beni e servizi, che al momento sono considerate come un attributo specifico, un uso o uno scopo, ed incarnano o trasmettono espressioni culturali, indipendentemente dal valore commerciale che possono avere. Le attività culturali possono essere fini a se stesse, oppure possono contribuire alla produzione di beni e servizi culturali (articolo 4.5)».

Gli spazi creativi dipendono dalla realtà nella quale si opera, pertanto risulta necessario esaminare, valutare e considerare attentamente l’identità del luogo integrandola fortemente nel processo di riqualificazione e rifunzionalizzazione, dove il patrimonio passato di beni tangibili ed intangibili possa manifestarsi in maniera distintiva e caratteristica.

Con la creazione e lo sviluppo di industrie culturali e creative si favorisce la generazione di una forma di turismo anche esso culturale e creativo, in grado di agevolare l’interazione sociale e partecipativa del visitatore con il luogo e la sua vita culturale. Questa tipologia di turismo che rafforza l’identità locale e valorizza il *genius loci* in maniera autentica, favorisce l’apprendimento partecipativo alle arti, al patrimonio storico culturale e fornisce un collegamento con coloro che risiedono in un luogo, rendendo la cultura viva.

Un aspetto interessante ed innovativo per garantire autodeterminazione e maggiore condivisione nella gestione del patrimonio è il coinvolgimento della comunità locale nella definizione delle scelte di carattere urbano. La progettazione partecipata, infatti, è un potenziale esercizio per supportare le decisioni, sempre più nuove tipologie e forme di coinvolgimento degli stakeholder si stanno perfezionando, proprio per favorire una migliore condivisione delle parti interessate nella definizione delle scelte. Gli studi di Gittins (2009) e Nogué (2009), infatti, guardano al paesaggio come riferimento identitario locale per le comunità, sottolineando la necessità di considerare le specifiche preferenze quali indirizzi di intervento favorendo le pratiche partecipative nella pianificazione territoriale e paesaggistica. Tra l’altro innescare processi partecipativi, che coinvolgono le

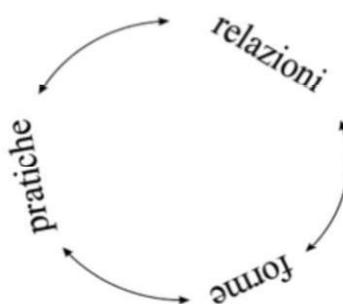
comunità, in contesti legati ai Paesi del Sud del mondo è una sfida che UN-Habitat sta portando avanti proprio per la gestione e la valorizzazione delle città.

Come la campagna *I'm city changer* proposta al VI World Urban Forum, tenuto a Napoli nel settembre 2012, il cui slogan risulta proprio: «It is the time to change. If we work together, we can achieve better cities for all. It is the time to start changing; now is the time for city changers» (UN-Habitat, 2012, p.10) e dove tra gli obiettivi principali c'è la sensibilizzazione delle comunità su argomenti per città migliori. Nello specifico la campagna propone approfondimenti per strategie finalizzate alla costruzione di città: resilienti; inclusive; verdi; pianificate; produttive; sicure.

5. Input metodologici per la ricerca e primi risultati

La ricerca si propone di orientare azioni concrete secondo una logica di sviluppo integrato, tenendo conto della partecipazione degli abitanti e della società civile al processo di cambiamento, al fine di ottenere uno sviluppo sostenibile, che contempili fortemente le differenze culturali ed etniche. La conoscenza delle percezioni del paesaggio consente di approfondire i fattori culturali che le determinano e le relative rappresentazioni. Le aspettative dei cittadini sono un punto di partenza per una più attiva partecipazione alla costruzione di alternative di paesaggi e le analisi percettive possono aiutare a rilevare ed esplicitare i valori paesaggistici sentiti ed attribuiti dalle popolazioni stesse (Fig. 10).

Fig. 10 – Circolarità del processo creativo



Per ciò che concerne Tangeri si può senza dubbio affermare che è l'interculturalità il carattere vibrante della città e nello specifico della Medina.

L'antica città di Tangeri, come la gran parte delle Medine arabe, è caratterizzata da strade strette che s'intersecano e districano tra le case ed i bazar, cuore pulsante di un'economia che vive di turismo e di un'altra microeconomia, parallela, fatta di lavoro sommerso e di mestieri tradizionali. Il tutto contraddistinto da un fragile e delicato equilibrio che oggi rischia di sparire insieme ai suoi attori (Fig. 11).

Attualmente esistono svariati programmi governativi promossi dal Ministero degli Affari Esteri Italiano in partnership con ONG italiane e marocchine (rispettivamente Cospe e Al Boughaz), finalizzati ad orientare ed aumentare la qualità della vita degli abitanti della Medina. Tali programmi si compongono di diverse azioni che interessano gli ambiti

architettonici, sociali, economici e turistici e tentano di lavorare attivamente su strumenti e metodi bottom-up. Nello specifico gli obiettivi del percorso di ricerca proposto possono essere sintetizzati ed imbastiti nei due schemi delle Figg. 12 e 13.

Fig. 11 – Mercato informale nella Medina di Tangeri



Foto: Paola Carone

Dove si rafforza l'idea che le valutazioni risultano sempre più integrate e soprattutto sono il risultato di un processo di apprendimento circolare dove interagiscono indicatori economici, ecologici e sociali.

Il processo valutativo, pertanto, non si esaurisce in un semplice calcolo, ma consiste anche in una dinamica dialogico comunicativa (Fusco Girard e Nijkamp, 1997).

Al fine di raggiungere tali obiettivi (Fig. 12) si propone di lavorare all'individuazione sia di dati hard che soft, coinvolgendo gli stakeholder locali selezionati e differenziati in tre categorie prevalenti: fruitori; promotori; operatori.

La Fig. 13 individua il programma di ricerca e mette a sistema le azioni, i partner coinvolti e gli strumenti da adoperare per il conseguimento degli obiettivi sopraenunciati.

Tali strumenti e metodi, tradizionali e sperimentali, adoperati in maniera integrata, potrebbero agevolare la conoscenza e la condivisione capillare degli obiettivi proposti, secondo un processo di coinvolgimento della comunità interessata. Poiché come cita Jane

Jacobs nel suo testo *Death and life of great American cities* del 1961, ma sempre attualissimo, «Cities have the capability of providing something for everybody only because and only when they are created by everybody» (p. 27).

Fig. 12 – Obiettivi della ricerca



Una prima elaborazione principalmente dei dati soft ottenuti attraverso interviste, questionari e sondaggi sul campo, ha consentito innanzitutto di prendere atto dell'effettivo livello di conoscenza del progetto di riqualificazione dell'area portuale storica di Tangeri da parte della comunità, che la Fig. 14 sintetizza appieno.

Sempre in ambito percettivo risulta interessante l'individuazione dei caratteri principali da conservare e valorizzare per una Tangeri sempre più interculturale.

La città interculturale ha un tessuto urbano dall'aspetto di un *pacthwork* che annulla le differenze e gli antagonismi etno-sociali, con forme urbane, elementi di coesione intellettuale e impiegando le differenze di stili di vita come un potenziale motore di sviluppo sostenibile. La progettazione di una città interculturale, plurale e ospitale, deve tener conto di cinque questioni chiave relative: all'accoglienza; all'abitazione; alla partecipazione ed alla comunicazione; all'autonomia e responsabilità; e alle politiche integrate per lo sviluppo locale.

Brian K. Ray (2002) presenta dieci punti che definisce fondamentali nella gestione dell'ambiente urbano, al fine di promuovere una reale integrazione culturale e l'inclusione sociale. Esiste una carta per una città che può divenire pioniera dell'interculturalità definita «Carta dei principi per la città interetnica cablata» (Clemente e Esposito de Vita, 2008, p. 184), dove emerge che le parole chiave risultano: identità; integrazione; interazione; partecipazione; mediazione; alloggio; occupazione; accessibilità; accoglienza. Le prime cinque sono legate alla sfera sociale, le ultime ad aspetti architettonici e urbanistici.

Fig. 13 – Il programma di ricerca: le azioni, i partner e gli strumenti

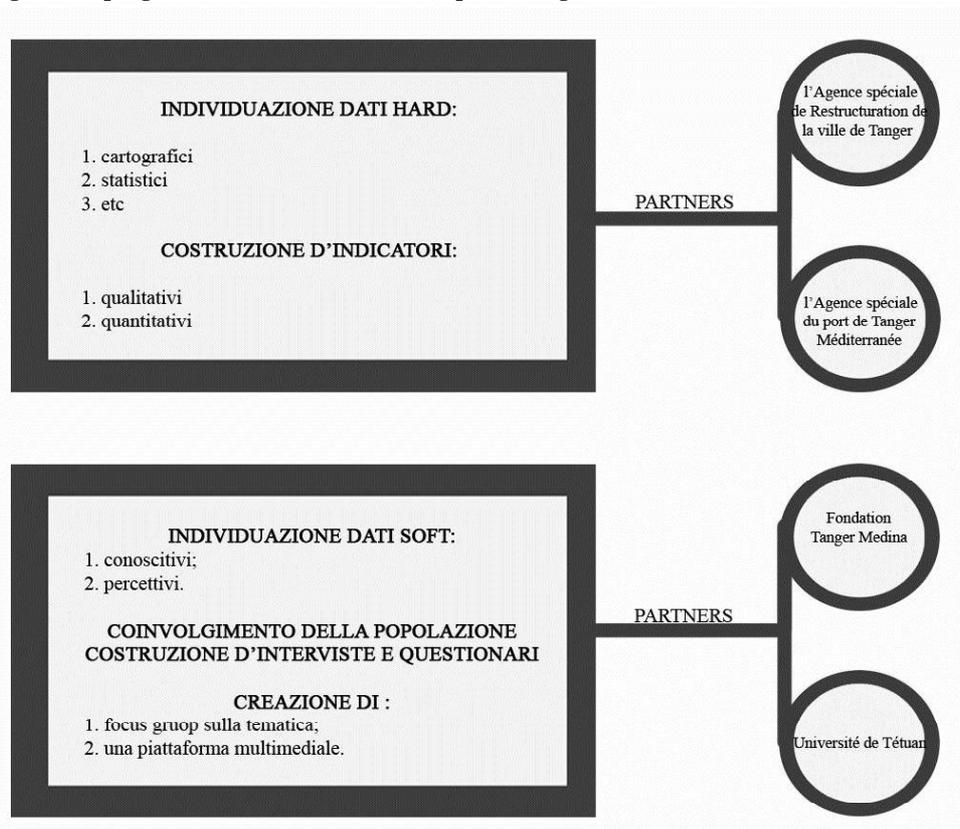
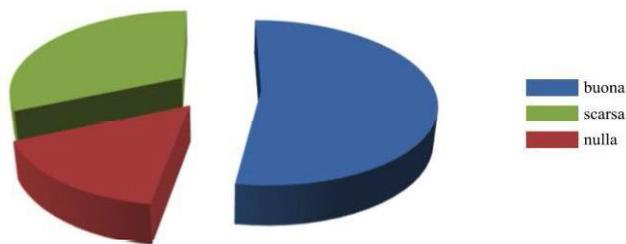


Fig. 14 –Conoscenza del progetto di riqualificazione del porto storico di Tangeri



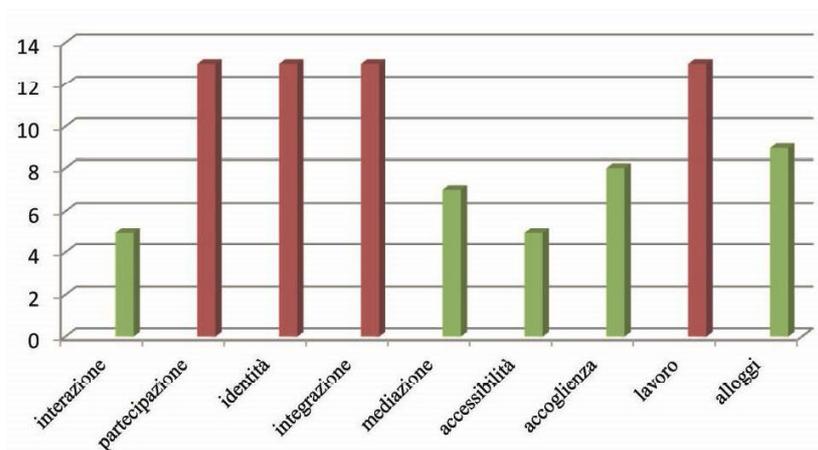
Senza la comunità locale non è possibile né comprendere i legami e le interdipendenze tra patrimonio tangibile ed intangibile, né gestirne efficacemente il cambiamento, tale risulta l'approccio dell'Historic Urban Landscape (Unesco, 2011) che restituisce un ruolo

nevralgico alla comunità nella gestione del paesaggio, riassegnandone la responsabilità principale della conservazione e dello sviluppo.

Dalle interviste ed i sondaggi effettuati emerge che per la comunità di fruitori, operatori e promotori il livello di conoscenza del progetto di riqualificazione del porto storico di Tangeri in percentuale è abbastanza buono e che i caratteri fondamentali da preservare e potenziare per valorizzare la Medina di Tangeri risultano (Fig. 15):

- la partecipazione;
- l'identità;
- l'integrazione;
- il lavoro.

Fig. 15 – Istogramma sulle preferenze espresse dagli stakeholder per una città interculturale



Tali caratteri sottendono criteri e azioni strategiche, oggetto di future ricerche ed approfondimenti, che potenzialmente potrebbero definire delle vere e proprie linee di intervento per soluzioni programmatiche e progettuali alternative o integrate a quelle previste nel progetto di riqualificazione del porto antico, il quale inevitabilmente, per la sua forte complessità, determinerà impatti di natura economica, sociale, urbana ed ecologica, modificando l'attuale immagine della città di Tangeri e soprattutto quella interculturale, oramai stratificata e consolidata, della Medina.

Riferimenti Bibliografici

- Balbo M. (1999), *L'intreccio urbano. La gestione della città nei paesi in via di sviluppo*. Angeli, Milano.
- Bassett K., Griffiths R., Smith I. (2002), "Cultural industries, cultural clusters and the city: the example of natural history film-making in Bristol". *Geoforum*, vol. 33, pp. 165-177.
- Brian K. Ray (2002, "Immigrant integration: building to opportunity", Migration Policy Institute, www.migrationinformation.org.

- Bruttomesso R. (2006), *Città-porto. Mostra internazionale di Architettura*. Marsilio, Padova.
- Clemente M., Esposito De Vita G. (2008) (a cura di), *Città interetica, spazi forme e funzioni per l'aggregazione e per l'integrazione*, Editoriale Scientifica, Napoli.
- CNEL, Consiglio Nazionale Economia del Lavoro-Assemblea (2008), *Processo di Barcellona, Unione per il Mediterraneo*, www.cnel.it.
- Fusco Girard L. (2012), "Per uno sviluppo umano sostenibile nel Mezzogiorno: come gestire la transizione verso una nuova base economica urbana", in AA.VV., *Nord e Sud a 150 anni dall'Unità d'Italia*. Svimez, Roma, pp. 759-779.
- Fusco Girard L., Nijkamp P. (1997), *Le valutazioni dello sviluppo sostenibile della città e del territorio*. Angeli, Milano.
- Gittins J. (2009), "Valutazione del paesaggio e partecipazione della comunità: differenti modalità di ingaggio", in Castiglioni B., De Marchi M. (a cura di), *Di chi è il paesaggio? La partecipazione degli attori nella individuazione, valutazione e pianificazione*, CLEUP, Padova, pp. 37-47.
- Jacobs J. (1961), *The Death and Life of Great American Cities*. Random House, New York, USA.
- Jacobs J. (1969), "The Economy of Cities", in Ottaviano G., Pinelli D. (a cura di), *Diversità culturale e crescita delle città: la sfida della città multiculturale*, Fondazione Eni Enrico Mattei, Venezia, pp. 62-77.
- Lemmi E., Chieffallo A. (2012), *Mediterraneo, primavera araba e turismo. Nuovi scenari di frammentazione territoriale*. Angeli, Milano, pag. 21.
- Losasso M. (2010), *Percorsi dell'innovazione: industria edilizia, tecnologie, progetto*. CLEAN, Napoli.
- Musso E. (1996), *Città portuali: l'economia e il territorio*. Angeli, Milano.
- Nogué J. (2009), "L'Osservatorio del Paesaggio della Catalogna e i cataloghi del paesaggio: la partecipazione cittadina nella pianificazione del paesaggio", in Castiglioni B., De Marchi M. (a cura di), *Di chi è il paesaggio? La partecipazione degli attori nella individuazione, valutazione e pianificazione*, CLEUP, Padova, pp. 19-28.
- Pereira Roders A. (2014), *Outstanding Universal Value World Heritage Cities and Sustainability*, Technische Universit at, Eindhoven.
- Potschin M., Haines-Young R. (2006), "Rio+10, sustainability science and landscape ecology". *Landscape Urban Planning*, n. 75, pp. 162-174.
- SARPT, Société d'Amenagement pour la Reconversion de la zone Portuaire de Tanger ville (2010), *Tanger projet de reconversion du port de la ville*. Royaume du Maroc.
- Sefrioui K. (2010), *Tangeri l'eterna cosmopolita*, www.ansa.it
- Unesco (2011), *Recommendation on the Historic Urban Landscape*, Unesco World Heritage Centre, Resolution 36C/23, Annex, Paris, France.
- UN-Habitat (2012), *I'm a city changer. Toolkit*, Un-Habitat, World Urban Campaign, p.10.
- WHO, World Health Organization (2014), *World Health Statistics 2014*, www.who.int.
- WUF, World Urban Forum (2012), "The Urban Future. Concept paper and outline of the dialogues", UN-Habitat, www.unhabitat.org.

Paola Carone

Dipartimento di Architettura, Università di Napoli Federico II

Via Toledo, 402 – I-80134 Napoli (Italy)

Tel.: +39-333-1111499; e-mail: pabli.ta@virgilio.it, paola.carone83@gmail.com

ALLEGATO B: Rendering del progetto di rigenerazione dell'area portuale storica della città di Tangeri



FONTE: SARPT, Société d'Aménagement pour la Reconversion de la zone Portuaire de Tanger ville (2010), *Tanger projet de reconversion du port de la ville*. Royaume du Maroc.

Design and use of a Facebook 4 Urban Facelifts

Filomena Borriello*, Paola Carone,
Elvira Nicolini and Simona Panaro

Department of Conservation of Architectural
and Environmental Heritage,
University of Naples Federico II,
via Roma 402, 80132, Naples, Italy
Email: filomenaborriello@alice.it
Email: pabli.ta@virgilio.it
Email: elvira_nicolini@libero.it
Email: panaro.simona@gmail.com
*Corresponding author

Abstract: The renewal of the ‘urban look’ (Urban Facelift) could play a crucial role for the development of the whole city. This study will analyse the case of the Palermo port area, which is considered as the ‘face’ of the city. Sicily is indeed an island, and therefore, because of its natural and infrastructural features, the sea is still its main connection with the world. For this reason, urban renovation in the city of Palermo has begun first with its coastal area. The tested methodology combines future urban faces with the present-state evaluation criteria by involving different stakeholders. Then, the urban faces are associated with possible and suitable future scenarios. In this way, an Urban Facelift strategy can be designed.

Keywords: participation; pioneer city; Facebook; Urban Facelift.

Reference to this paper should be made as follows: Borriello, F., Carone, P., Nicolini, E. and Panaro, S. (2015) ‘Design and use of a Facebook 4 Urban Facelifts’, *Int. J. Global Environmental Issues*, Vol. 14, Nos. 1/2, pp.89–112.

Biographical notes: Filomena Borriello is an Architect and PhD. She works as a freelancer while she participates in research projects with the Department of Architecture of the University of Naples Federico II. She is an expert in energy management, in reuse, recovery and building maintenance.

Paola Carone is an Architect and PhD student. She is an expert of planning for underdeveloped countries and she had a big experience on these fields in Africa, in Brasil and in Albania where she worked carefully in projects of participatory planning. Currently she lives and works in Naples.

Elvira Nicolini is a Civil and Environmental Engineer, Architect and is a PhD student in ‘recovery, maintenance and management of architectural and environmental heritage’ at the University of Naples ‘Federico II’. She conducts research on the topics of active protection of historic urban contexts and she is specialist in the use of geographic information systems for the management of complex urban systems. She is author of scientific articles in the field of sustainable development and of integrated management of historic urban landscapes.

Simona Panaro is an Architect and PhD student. She participates to researches about living labs and landscape assessments with the Department of Architecture of the University of Naples Federico II. She has experience with environmental integrated assessments and co-design, and she has worked in Italy and in Mexico.

This paper is a revised and expanded version of a paper entitled ‘Facelift for a new port area image: the case of Palermo’ presented at WUF Conference, Naples, September 2012.

1 Introduction

Urban Facelift: a research study to explore how visual features are important for the stakeholders in the regeneration of the city.

Today, many Western cities seek to attract creative entrepreneurs in the districts devoted to cultural production. In fact, they are seen as agents of urban revitalisation who can enhance the competitiveness of cities, increasingly based on knowledge economy.

In this context, the factors of ‘location-scale neighbourhood’ and ‘visual quality’ play a different role and need further study, because these may represent another way of promoting urban development. Pursuing the improvement of the visual quality of a neighbourhood can be a component of political and economic strategies for city development, because it can have an impact on business location, in general, and not only on that of the creative industries (Jantien, 2011).

The study presented in this paper is the *second step* of this line of research, and it shows *some partial results* of an Italian case study based on the city of Palermo. This city has an international role in the Mediterranean area, and in this research we study the image of Palermo such as pioneer city: “This image refers to the innovative melting pot character of urban areas in the future, which will show an unprecedented cultural diversity and fragmentation of lifestyles in European cities; this will prompt not only big challenges, but also great opportunities for smart and creative initiatives in future cities, through which Europe can become a global pioneer” (Nijkamp et al., 2012).

Starting with the port area of Palermo, seen as the face of the city, and the place to exchange ideas, relationships and flows, the study track the actual ‘places of dialogue’ of the city through the involvement of stakeholders.

The first aim of the work was to map these places and their specific characteristics, starting from the spontaneous reporting of inhabitants, tourists, associations, and so on, via the social network Facebook and face to face interviews.

This tool, developed jointly with others, has allowed us to test a methodology of interaction with stakeholders that was intended to identify the shared criteria for the transformation of some areas of the city. Therefore, one of the results was the construction of a map from which shared images of Palermo pioneer city emerge. In this map, the current places of dialogue and the potential ones are placed in context, and the transformations are located reported by stakeholders, showing the space, their perceptions, and their aspirations.

The use of social network Facebook allowed us to facilitate the active participation of stakeholders, and to provide improved interaction amongst them, through the opportunity to publish and to share anytime relevant pictures, comments and other contributions to

the different polls proposed. The semi-structured interviews, conducted with certain categories of stakeholders, are able to identify the criteria and transformation scenarios for some areas of the city.

This experiment was useful for testing a way to build strategies of transformation from below, by collecting, organising and processing data in order to increase the active role of stakeholders. The structure of the paper is as follows:

- 1 *elements of pioneer city*, description of the characteristics of a pioneer city, understood as an inter-ethnic city
- 2 *urban migration impacts on Palermo*, analysis of the impacts that migration flows have and had on Palermo
- 3 *design of Facebook for Urban Facelift*, using Facebook as a tool to design a new face of the city
- 4 *case study on Palermo*
- 5 *methodological steps*
- 6 *conclusions and results*, by mapping the current and potential ‘places of dialogue’ and their possible transformation into an inter-ethnic city.

In this way, we define a ‘strategy’ of transformation from bottom-up perspective for some areas of the city, starting with the port area of Palermo.

2 Elements of a pioneer city

The urban fabric of a pioneer city has the appearance of a patchwork which cancels the differences and ethno-social antagonisms, through different (and unifying) urban forms, through elements of intellectual cohesion, and by employing the differences in lifestyles as a potential engine of intercultural development. Using “architectural forms, schools, eating habits, working time, the proliferation of various religious” [Massimo and De Vita, (2008), p.50], multi-ethnicity, as well as changing the visual and emotional perception of urban inhabitants, also has a slow impact on the physical city, simultaneously changing its local production and the housing condition. Designing a pioneer city, an intercultural, plural and hospitable city, must take into account five key issues related to: *welcome; living; participation and communication; autonomy and responsibility; integrated policies for local development.*

Such a city, through places of interaction, envisaged and designed for social intercourse and the exploitation of peoples and cultures, could become an engine of growth of both economic development and technological innovation. And it could transform some latent or obvious conflicts into energy and positive synergies. There is a *charter* for the ethnic design of a city that could become a pioneer city, called “charter of principles for the inter-ethnic connected city” [Massimo and De Vita, (2008), p.39; result of the campus course *Le culture dell’abitare*, which was held in 2000 as part of the project ‘Porto Franco.Toscana dei popoli e delle culture’ sponsored by the Department for Education and Culture of the Region of Tuscany]. It is divided into two parts and relates to the *keywords* that with different weights and priorities are involved in the discourse on multiculturalism. Specifically these are: *identity; integration; interaction;*

Beniamino Murgante Sanjay Misra
Maurizio Carlini Carmelo M. Torre
Hong-Quang Nguyen David Taniar
Bernady O. Apduhan Osvaldo Gervasi (Eds.)

Computational Science and Its Applications – ICCSA 2013

13th International Conference
Ho Chi Minh City, Vietnam, June 24-27, 2013
Proceedings, Part IV

Volume Editors

Beniamino Murgante, Università degli Studi della Basilicata, Potenza, Italy
E-mail: beniamino.murgante@unibas.it

Sanjay Misra, Covenant University, Canaanland OTA, Nigeria
E-mail: sanjay.misra@covenantuniversity.edu.ng

Maurizio Carlini, Università degli Studi della Tuscia, Viterbo, Italy
E-mail: maurizio.carlini@unitus.it

Carmelo M. Torre, Politecnico di Bari, Italy
E-mail: torre@poliba.it

Hong-Quang Nguyen, Int. University VNU-HCM, Ho Chi Minh City, Vietnam
E-mail: htphong@hcmiu.edu.vn

David Taniar, Monash University, Clayton, VIC, Australia
E-mail: david.taniar@infotech.monash.edu.au

Bernady O. Apduhan, Kyushu Sangyo University, Fukuoka, Japan
E-mail: bob@is.kyusan-u.ac.jp

Oswaldo Gervasi, University of Perugia, Italy
E-mail: osvaldo@unipg.it

ISSN 0302-9743

e-ISSN 1611-3349

ISBN 978-3-642-39648-9

e-ISBN 978-3-642-39649-6

DOI 10.1007/978-3-642-39649-6

Springer Heidelberg Dordrecht London New York

Library of Congress Control Number: 2013942720

CR Subject Classification (1998): C.2.4, C.2, H.4, F.2, H.3, D.2, F.1, H.5, H.2.8, K.6.5, I.3

LNCS Sublibrary: SL 1 – Theoretical Computer Science and General Issues

© Springer-Verlag Berlin Heidelberg 2013

This work is subject to copyright. All rights are reserved by the Publisher, whether the whole or part of the material is concerned, specifically the rights of translation, reprinting, reuse of illustrations, recitation, broadcasting, reproduction on microfilms or in any other physical way, and transmission or information storage and retrieval, electronic adaptation, computer software, or by similar or dissimilar methodology now known or hereafter developed. Exempted from this legal reservation are brief excerpts in connection with reviews or scholarly analysis or material supplied specifically for the purpose of being entered and executed on a computer system, for exclusive use by the purchaser of the work. Duplication of this publication or parts thereof is permitted only under the provisions of the Copyright Law of the Publisher's location, in its current version, and permission for use must always be obtained from Springer. Permissions for use may be obtained through RightsLink at the Copyright Clearance Center. Violations are liable to prosecution under the respective Copyright Law.

The use of general descriptive names, registered names, trademarks, service marks, etc. in this publication does not imply, even in the absence of a specific statement, that such names are exempt from the relevant protective laws and regulations and therefore free for general use.

While the advice and information in this book are believed to be true and accurate at the date of publication, neither the authors nor the editors nor the publisher can accept any legal responsibility for any errors or omissions that may be made. The publisher makes no warranty, express or implied, with respect to the material contained herein.

Typesetting: Camera-ready by author, data conversion by Scientific Publishing Services, Chennai, India

Printed on acid-free paper

Springer is part of Springer Science+Business Media (www.springer.com)

The Role of Social Networks for New Strategies of Urban Regeneration

Paola Carone, Filomena Borriello, and Simona Panaro

Department of Architectural, University of Naples Federico II,
via Roma 402, 80132 Naples (Italy)
pabli.ta@virgilio.it, filomenaborriello@alice.it,
panaro.simona@gmail.com

Abstract. The renewal of the city could play a crucial role for the economic, social, environmental and cultural development of the whole city. This paper will analyze the role of social networks (precisely Facebook) for the urban regeneration and the case study is Palermo (Sicily, Italy). Sicily and Palermo have a geographical position similar to a hinge between the European and the African continent. The migration flows, always been present, had and have a big impact at different scales (local, national and international). The movements and flows of people and goods, which characterize the life of the port areas help to design the urban context of reference, apparently in an intangible way, but in reality in crucial one. The coexistence of various ethnic groups in Palermo has already generated in the past some spontaneous or planned stratifications, which led specific expressions of settlement. The tested methodology will combines the Chekland's *CATWOE* with the use of the social network Facebook, by ensuring that stakeholders could have an active role in the definition of urban strategic transformations. Their participation is revealed in the choice of criteria, of future cities characters and of focal points, with the objective to identify some strategies for future sustainable scenarios of development.

Keywords: Participation, Interethnic City, Facebook, Urban Regeneration.

1 Introduction

The aim of the following paper is to propose new strategies for urban regeneration and to test new evaluation methods across web-communication-technologies, in order to: improve the multidimensional and multicriteria evaluation; democratize the assessment; create a more rapid system of diffusion of information. The study starts from the port area of Palermo, seen as the face of the city, and place to exchange ideas, relationships and flows, and it extends accurately to the rest of the city. Generally the port city have a deep relationship with the sea that very often, such as in Palermo, is identified as a driver for the development of the first urban settlement. The port area and the coastal belt can join the sea and the historical city center. The research, through the involvement of stakeholders, tracked the actual 'places of dialogue' of the city and the 'places' for potential future transformation. Precisely the aim of the work is to map these places and their specific characters, starting from the spontaneous reporting of inhabitants, tourists, associations, and so on... who are came

about through the social network Facebook and through face to face relationship (frontal interviews). Using new technologies (such as web media and social network) both in public and private field increases democratic participation process, therefore changing the traditional hierarchies [1]. This tool, jointly with others, has allowed us to test a methodology of interaction with stakeholders that was intended to identify the shared criteria for the transformation of some areas of the city. Therefore one of the results has been the construction of a map from which shared images of Palermo Interethnic city emerge. In this map the current places of dialogue and the potential ones are placed in relation and the transformations are located reported by stakeholders, showing the space, their perceptions and their aspirations.

The use of social network Facebook has allowed to facilitate the active participation of stakeholders and to improve a better connection among them, through the opportunity to publish and to share anytime some pictures, some comments and other contributions to different polls proposed. The semi-structured interviews, subject to certain categories of stakeholders (workers, users, promoters), have identified the criteria and transformation scenarios for some areas of the city. This experiment was useful for testing a way to build strategies of transformation from bottom, by collecting, by organizing and by processing data in order to increase the active role of stakeholders.

The structure of the paper is:

- the participation for urban regeneration Facebook;
- urban regeneration for Palermo methods and strategies;
- results, by mapping the current and potential ‘places of dialogue’ and their possible transformation for an interethnic city;
- conclusions.

2 The Participation for Urban Regeneration: Facebook

The decision making process has to be supported by people participation, aiming to make *better decisions* [2] based on the possibility to express their own point of view, producing positive factors as *transparency, knowledge and social culture* [2]. This process can produce *choices and values* [2], which come from a variety of stakeholders interested to a specific discussion. This condition goes towards the introduction of other information and for that it defines better results. It’s possible to happen a conflict of opinions among the different stakeholders groups, but the discussion about that is an important part of the process. These conflicts can be an opportunity to enrich this process through the following suggestions:

- analyzing the origins of the different and the common opinions for each group;
- evaluating the legitimacy of conflict values;
- making aware decisions based on most shared opinions.

The participated planning is a *potential exercise to really support decisions* [2] and now there is a need of an efficient tool for stakeholders’ perspective sharing; it must therefore use tools that lead to the dissemination of information and to the sharing of opinions and proposals.

New images of city through the social network

Author(s):

Paola Carone (Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy)

Simona Panaro (Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy)

Citation:

Paola Carone, Simona Panaro, (2014) "New images of city through the social network", International Journal of Web Information Systems, Vol. 10 Iss: 2, pp.209 - 223

DOI: 10,1108 / IJWIS-11-2013-0034

Abstract. The following paper studies the role of Facebook to improve the participation of the stakeholders to the urban regeneration and to identify preferences and create a database. The methodology will combine the use of the social network Facebook and the traditional channels (reasoned elaboration of frontal interviews). In this way, heterogeneous and selected groups of stakeholders could have more and more an active role in the definition of urban strategies of transformations. Then great attention is given to the study of the potential of the social network in linking up extremely varied users, favoring also the connection from the web to the real. It analyzes the case study of Palermo (Sicily, Italy) which is very interesting for its geographical position and for its peculiarity of interculturalism. The migration flows in Palermo had and have a big impact at different scales (local, national and international) and the coexistence of various ethnic groups which led specific expressions of settlements. The stakeholders' participation is revealed in the choice of criteria, of future cities characters and of focal points, with the objective to identify some strategies for future sustainable scenarios of development.

Keywords: Participation, Facebook, Interethnic City, Network.

This article is © Emerald Group Publishing and permission has been granted for this version to appear here (<http://www.emeraldinsight.com/doi/abs/10.1108/IJWIS-11-2013-0034>). Emerald does not grant permission for this article to be further copied/distributed or hosted elsewhere without the express permission from Emerald Group Publishing Limited.

1 The aims of the research

The following paper proposes new method to identify the urban regeneration strategies from citizen's expectations. The research is based on the involvement of stakeholders through social network "Facebook". The use for the web-communication-technologies has been tested in order to improve the data connecting in multidimensional and multicriteria evaluation.

The case study's and account subject is the interethnic city, in details the aims are: to find out the stakeholders, the city's areas seen by the citizens as places at social cohesion and the wined trasformations. A result of the work is to map these places and their specific characters, starting from the spontaneous reporting of inhabitants, tourists, associations, and so on. All this information has been collected by Facebook and by face to face interviews. Using new technologies (such as web media and social network) both in public and private field increases democratic participation process, therefore changing the traditional hierarchies (Garau C., 2012). This experiment was useful for testing a way to build strategies of transformation from bottom, by collecting, by organizing and by processing data in order to increase the active role of stakeholders.

People participation aims to make *better decisions* (Stagl S., 2004) based on the possibility to express their own point of view, producing positive factors as *transparency, knowledge and social culture* (Stagl S., 2004). This process can produce *choices and values* (Stagl S., 2004), which comes from a variety of stakeholders interested to a specific discussion. Sometimes this process can generate some conflicts too, that can be an opportunity to enrich it through the following suggestions:

- analyzing the origins of the different and the common opinions for each group;
- evaluating the legitimacy of conflict values;
- making aware decisions based on most shared opinions.

The use of social network Facebook has allowed to facilitate the active participation of stakeholders and to improve a better connection among them, through the opportunity to publish and to share anytime some pictures, some comments and other contributions to different polls proposed. This tool, jointly with others, has allowed us to test a methodology of interaction with stakeholders based on the relations between web and reality.

2 The potentialities of social network: Facebook

The participated planning is a *potential exercise to really support decisions* (Stagl S., 2004) and it must therefore use some tools that lead to the dissemination of information and to the sharing of opinions and proposals. Today, the web, through the social networks, offers the opportunity to interact directly with groups of selected users. It's very important the interaction and the participation on line to improve the e-collaborative perspective.

We could define this a process of empowerment, which try to answer to requests and needs of citizens, though the diffusion of powers using this new kind of communication and dialogue. These instruments have not only break down the barrier of distance between places but also between

people, allowing them to be free to express and share their ideas and opinions. *Internet can mitigate, or even eliminate, geographical distance. It can therefore also increase participation among the disabled or those with reduced mobility, favoring equal access to the participation process* (Rotondo F., 2012). In strategic planning, a social network can help as a tool for public participation in active and fast way, knocking down another barrier between planners and citizens, creating a decision-making approach on the logic of the bottom-up strategy. For example, today many news organization (BBC, etc.) look for information posted on social media sites by people, because this is a 'real' testimony of the community participation to events that occur (Latonero M., Shklovsky I., 2011).

Facebook is one of the most popular social network, that has over one billion of users in the worldwide. There are specific reasons about this:

- Facebook can connect selected groups that add 'you' to their friends' account, before knowing first some of your information. Then the addition implies a real interest about the account added;
- the information and the opinions shared on Facebook are restricted to a group of friends, but you can publish some info contacting a more large public;
- the sharing is not limited to words, but it's possible to publish some texts, links, images, photos tagging some reference friends, to trigger a chain reaction.

The legitimacy of the use of Facebook, is demonstrated by the fact that just in Italy there are different Ministries, which have published their own page on this social network. For example the Ministry of: Cultural Heritage and Activities; the Protection of Land and Sea; the Defense; the Public Education and others, which promote their activities and they share information getting feedbacks. There is one tool that can analyze the activities on Facebook of local Italian authorities called "Facebook Pa". Regions, Provinces, Municipalities express very different levels of awareness about Facebook. On it the administrations conduct exchanges of information of many types of loans and the range and it's enlarging gradually increasing numbers and awareness of the potential. The most common uses are:

- reporting of events;
- spreading information about mobility;
- informing about work in progress, and the promotion of the area;
- informing regarding the life of the community.

Of great interest it's also the use of the platform sought to revive notices, orders, advertising of official meetings. (Arata G., 2013)

In urban planning too this tool is used, there are several non-profit and community organizations around the world that have employed it to improve the factor of citizens' participation, creating 'public spaces' for discussion and exchange of views on issues affecting their cities; an example of them are:

- cities Alliance *to promote the role of cities in poverty reduction, and sustainable development* [1];

- civicus, World Alliance for Citizen Participation, *an international alliance dedicated to strengthening citizen action and civil society throughout the world* [2];
- CCN, Citizens for Civic Renewal, *to empower citizens to participate more deeply in shaping our collective future and serve as a catalyst for civic cooperation in Greater Cincinnati* [3];
- DPNA, Development for People and Nature Association, *to create a civic society that motivates the participation of citizens in decision making and in leading positive change* [4];
- Cee citizens network, *to promote citizens participation in Central and Eastern Europe and provide opportunities for grassroots initiatives to learn and exchange experiences and ideas* [5].
- The Nextdoor, *to connect with neighbors, to keep its safe, to stay informed and share useful local information. and to look out for each other and send updates* [6];

An other example of the potentiality of Facebook is the creation of an interesting platform called "social street" [7], that has its origin in September 2013 from the experience of the Facebook group "Residents in Via Fondazza - Bologna".

The goal of it is to socialize with neighbors of their street of residence in order to:

- establish a bond;
- share needs;
- exchange expertise, knowledge, and so on...;
- pursue collective projects of common interest and therefore reap all the benefits from increased social interaction.

The definition of social street could mean social street and if you share this philosophy, we will be happy to host a link to your Facebook group. The primary goal is to socialize with people in the neighborhood, to meet the individual needs of daily living, concrete help, sharing of activities and exchange of views and opinions. The procedures to create a "social street" are really simply. First of all you need to make a Facebook group you can report it to info@socialstreet.it Then the web-portal will contact you and they will verify that objectives are those of social utility and proceed to insert the national portal "social street".

2.1 The use of Facebook in research

For our research, Facebook was able to know the various stakeholders and their specific perceptions about the city, highlighting the power to investigate the non-planned features that are occurring spontaneously in the city in order to find information for future transformations. The perceptions of the stakeholders have been taken to:

- identify existing and prospective characters of Palermo Interethnic City;
- select criteria, sub-criteria, transformations and the visions of the future.

To do this we have chosen two channels to collect these data, and in the specific:

- an experimental channel, photo gallery, “like” and inquiries collected through the social network Facebook, which has allowed us to expand the network of contacts and to build a map of geo-referenced images.
- a traditional channel, frontal interview (in order to verify, to compare and to integrate the reliability of the inputs provided by the social network);

The major differences between traditional channels of communication and social network are the capabilities for one-way, two-way, or interactive exchange of information (Latonero M., Shklovsky I., 2011).

Using the Facebook has allowed identifying in a very easy way the sensitive individuals to the proposed themes, establishing with reciprocal and variegated connections. This social network has a big potential to publicize events, initiatives reaching a large number of users through the “invitation” and it makes extremely feasible chance to meet live in specific events, the users who are studying, working or seeking a specific theme. Specifically, the report with the contact/ friend “Rena” has allowed us to be informed about the mission of the association of the initiatives that it plays all over Italy, in some fields similar ours. “Rena is an independent and plural association, driven by young people working with excellence in the various public and private sectors at the local, national, European and international level, and who wants to make Italy an open, accountable, transparent, balanced. It was born around four values: openness, accountability, transparency, balance (the acronym form the word “a.r.t”).” [8]

Through the use of Facebook, it was possible to learn about the initiative that Rena was organizing in the city of Palermo. It was a competition called: “*a caccia di Pionieri*” (hunting Pioneers) where emerging, linking up and telling some proposals and solutions for change by the real actors of change.

Then the next step was to make arrangements with the organizing committee of the event in Palermo in order to tell the objective of the search and get a space in the event “*a caccia di Pionieri*”) of 16th February 2013 where users can submit interviews and can identify criteria, of future cities characters and of focal points, with the objective to identify some strategies for future sustainable scenarios of development. The event of 16 February has allowed us to meet other experts and subjects to submit a hundred interviews that have photographed extremely interesting data.

Generally, we received many feedbacks by our contacts, ‘Facebook friends’, who had the possibility to steadily communicate with us using the different tools of this powerful social network. The use of Facebook has given us many advantages, for example:

- a direct connection network Naples-Palermo (Naples is our University seat);
- a rapid dissemination of information on the research project;
- a better interaction with stakeholders (through the friend requests, the events creation, the publication of links and state messages, the images shares, etc.);
- an immediate communication with stakeholders (through chat and e-mail messages) (Borriello F., Carone P., Nicolini E., Panaro S., 2012).

3 Palermo Pioniera, for a new image of city

The methodology tests the interaction between different instruments and it investigates its potential. To do that, the perspective of the stakeholders is to be considered in the first place. For an Interethnic city it's important both the perception that the citizens have both the perception that people have watching it from afar, then using the social network has allowed us to reach out and perceive this important variety of users.

The Facebook account (named Palermo Pioniera) let us create a community made by different identities potentially interested in the research about the characters of Interethnic City. As it is shown in the tables 1,2,3,4,5, these accounts have been grouped together according to their kind, and for each one has been given same relevant information (number of friends, nationality, cities, Palermo and others, and other regarding the use of the social network). These tables let us understand who could be the potential stakeholders and the best ways to involve them in the research.

In the first phase of the use of this social network, we explained how our contacts could collaborate:

- with the participation to a poll;
- with the share of Palermo images trough a photography contest;
- with comments and advices.

Table 1. Palermo Pioniera's friends

Table 2. Where Palermo Pioniera's friends came from

Table 3. Where Palermo Pioniera's friends live

Table 4. How Palermo Pioniera's friends use Facebook

Table 5. Stakeholders' map

3.1 Facebook as tool to promote physical and virtual interaction.

Creating a page or a Facebook profile, simply "adding friends" on the portal, it's not enough to guarantee a visibility and a good number of visits. The appeal on the Web is fundamental to advertise and highlight an activity or any kind of initiative and to improve this factor, in the process of promotion of the page, it's really important considering the correct initial compilation of the "profile". The mission must be clear, concise and sufficiently detailed for users, with the aim of establishing a network of contacts. The graphic design of a logo has also made immediate recognizable our profile giving it a virtual identity.

The social network also has preset some tools that facilitate the active participation of the users/friends and that were used for the research, such as: the survey, through dedicated page, which allows you to express some preferences and to verify in real time the results by the user and administrator accounts with the utmost transparency; the button "*Follow us*" that unlocks the privacy settings of the profile giving it a wider dissemination of the contents; the button "*like*", that is the most immediate way to indicate a feeling of interest/preference (to be received but also to donate) for an element on a page (images, states, links, notifications, events, ecc.). Obviously frequent "*status updates*" and "*shares content*" should not be neglected, which, appearing on the

wall of Facebook users encourage visits to the page, keep up the interest. Therefore Keeping "alive" a profile on a social network is definitely a winning factor to increase the active participation of stakeholders and contributes, at the same time, to spread quickly and also shared some information on a research project.

There are, thus, some specific functions for the interaction through Facebook, and others that can be created for a specific purpose. They can belong to both the web and the reality. Here they are: photo contest, event and interviews; and they will be presented below.

The *photo contest*, sponsored by "Palermo Pioniera", is one of the potential tools of attractiveness for Facebook users. They have shown a real interest in the research objectives: because it's extremely widespread, easy and immediate the practice of "sharing images" on Facebook. In fact the participants didn't feel "stressed out" by complex procedures to proceed with the publication of their photos on the internet. With the proposal of the photo contest, the 'friends' of Palermo Pioniera sent us some pictures representative of the actual and of the potential intercultural places for Palermo. We proposed to our 'friends' to vote for the most representative photos, putting an 'I like it' to appreciate it. The photography contest was an effective way to stimulate actively participation, using the potentiality offered by the social network.

The invitation to an *event* from a "friend" of "Palermo Pioniera" let us meet same city's inhabitants and interview them. This has improved the quality and amount of information for our database. In order to use on the same time the data collected through Facebook and those through *face-to-face interviews*, the interview started with the request of identifying specific city's places, and then were asked more specific questions about them. The specific questions were structured according to the Checkland's *CATWOE* (Checkland P., 1981, 1988, 1999), that aims to clarify the ideas, revealing the problems and potentials of the analyzed system. The *CATWOE* is therefore an aid for a better understanding of the opinions of the people interviewed and for the selection of the criteria, sub-criteria, transformations and desirable future urban image.

People interviewed seemed interested, and some of them kept on communicating with us online. Secondly, Facebook became a way to collect *partnership* requests. The direct knowledge of Facebook friends has stimulated their own participation to online activities. It's interesting to note that the Facebook's community answered to our questions in a diverse way. The biggest contribute has been made by those who we have finally real known (Table 7).

Facebook has the power to relate various kinds of actors and actions in order to strengthen an interchange between face to face and web connection, both real. The continuous circularization of relations between actors and activities, that promotes and increases the power of the social network, includes people in various choices. The graph (Fig.2) submitted aims to summarize the process through the social network and its continuing evolution, allowing to enrich the database of new and more and more articulated information. The thickness of the lines joining the parts (subject, action) indicates the intensity and frequency of report among them. The graphic shows that some activities have improved the network and the relations among "friends" (participants/contacts).

Table 6. Explanation of C. A. T. W. O. E.

Table 7. Palermo Pioniera's friends who participated to the research

Figure 1. The "3A" - Account, Actors and Activities

Figure 2. The intensity of the connections among actors and activities

4 Database

The results obtained have contributed to the building of the database. The selected places are of different types such as: squares; green spaces; entire suburbs; marketplaces, University seats, and the whole port area. Some interesting example of places underlined by stakeholders are: the outdoor market of Ballarò and Vucciria; Marina and Magione squares; the entire Zisa suburbs; Villa Trabia and the Politeama square; University seats; and so on. Among them, there are whole areas or particular points of interest.

It's interesting to note that the two channels (*photo contest* and *frontal interviews*) detect the same places for Palermo interethnic city. This proves the reliability of information collected through a social network, when it is used along with others tools. Indeed, on the one hand, Facebook gave to our study the pictures of specific places of the city, and interviews, on the other hand, gave a lot of information on these areas. They will be presented below into a *Rich Picture* for each group of stakeholders interviewed and for each 'places' identified. In these pictures they are related to each other:

- the sub-criteria about 'territorial', 'social', 'environmental', 'economic' and 'cultural' criteria;
- the urban transformation - the 'small revitalization', the 'high revitalization', the 're-profiling';
- the characters for an interethnic city.

In the same way others *Rich Picture* has been designed for all 'places' identified and for each group of stakeholders, in order to see the relation between the level of the urban transformation, the criteria and sub-criteria associated. As a result, the indications for the urban transformations of these areas are detected and the different views of the stakeholders come out.

Since the spotted places were the same both on Facebook and in the interviews, it was rather simple to store all information in a single database. In the map (Fig.5) and the tables (Fig.6) it's possible to identify:

- the places that distinguish Palermo as Interethnic city;
- the happening transformations of the city and how they might draw new urban images.

As it is possible to notice the transformations proposed are of high intensity even if affecting the historic city center. A cross-reading of characters, criteria and sub-criteria, shows that the actions proposed are about the 'general management' and 'renewal', all these data are inserted in a continuous evolving and growth process. During the analysis phase, it revealed the increased presence of non-EU citizens, because of:

- the possibility of living in public spaces as places of aggregation and interaction;
- the opportunity to walk around and benefit of public transport;

- the availability of accommodation to rent without a contract. (Leone D., 2005)

The research tests a methodology, that can increase the active role of stakeholders in defining new shared images for a new image of city, based on interethnic value. It was developed a methodology where it's central the role of stakeholders starting from the study of spontaneous phenomena, clarifying the characteristics and needs.

They have traced the places in Palermo and they have shown for each one a level of transformation and the principal criteria and sub-criteria, outlining 'strategies' from the 'bottom' in some areas of the city.

Figure 3. The Map of places reported by stakeholders, using Facebook or frontal interviews.

Figure 4. Elaboration of interviews. Users interviewed (a) and Workers interviewed (b) that have selected the coastal belt as the symbolic place of the city.

Figure 5. The Transformation Map

Figure 6. The favorite places associated with the characters, the criteria and the levels of transformation reported.

5 Conclusions

The inquiry and the photography contest, previously described, have been some ways to stimulate stakeholders participation, using the potentiality offered by the social network. The results obtained contributed to the building of the database.

This paper showed an experimental methodology, that starts from the involvement of stakeholders in the processes of urban transformations that take place in the cities identifying new centrality for a new future image of the city. In the case study proposed, the analysis of transformations taking place from the recognition of places and characters of interethnic city that have been collected by residents, by visitors, and customers of Palermo, who have interacted on Facebook and in the physical life, by interviews. It's interesting to note that the two channels detect almost the same data in order to reason about characters for Palermo Interethnic city. Using Facebook allows to access to the network of specific realities of the city and to meet and know them improving the connection among people thanks the flow from virtual to real and vice versa. *The opportunities that individuals have in cities to meet each other help them to get ideas and innovate* (Jacobs, 1969). Finally we may conclude that this paper shows how the construction of an "interactive" way to identify the transformation strategies by social network for the regeneration of urban areas, starting from the mapping of those phenomena that occur spontaneously. *Cities need to be seen as an entity inseparable from its people and their actions. (...) They together produce a city* (Kempf P., 2009). This phenomena can be easily detected thanks to the participation of stakeholders, also facilitated by the use of sharing mode / interaction such as social networks. *Cities have the capability of providing something for everybody, only because, and only when, they are created by everybody* (Jacobs J., 1961).

[1] Cities alliance, available at: <https://www.Facebook.com/pages/CitiesAlliance/155449571161734?ref=ts&fref=ts> (accessed 21st November 2013)

- [2] Civicus World Alliance for Citizen Participation available on: <https://www.Facebook.com/CIVICUS/info> (accessed 21st November 2013)
- [3] CCN, Citizens for Civic Renewal, available on: <https://www.Facebook.com/CforCR/info> (accessed 21st November 2013)
- [4] DPNA, Development for People and Nature Association, available on <https://www.Facebook.com/pages/DPNA/193946595090?sk=info> (accessed 21st November 2013)
- [5] Cee citizens network, available on: <https://www.Facebook.com/ceecn/info> (accessed 21st November 2013)
- [6] NEXTOOR, available on: <https://nextdoor.com/> (accessed 4th February 2014)
- [7] SOCIAL STREET, available on: <http://www.socialstreet.it/> (accessed 4th February 2014)
- [8] RENA, available on: <http://www.progetto-rena.it/associazione> (accessed 21st November 2013).

References

1. Arata G. (2013), “FacebookPa 2013 quanti sono e cosa fanno gli enti locali italiani su Facebook”, -Nexa Center for internet&society, Torino, p. 21
2. Borriello F., Carone P., Nicolini E., Panaro S. (2012) “Facelift for a new port area image: the case of Palermo”, *BDC Bollettino del dipartimento di conservazione dei Beni Architettonici ed Ambientali- Università degli Studi di Napoli Federico II*, Vol. 12 No 1, 820-828
3. Checkland P. (1988), “Information Systems and Systems Thinking: Time to Unite?”, *International Journal of Information Management*, Vol.8 No 4, pp.239-248
4. Checkland P. (1999), *Systems Thinking, Systems Practice - Soft Systems Methodology - a 30 - year Retrospective*, Wiley & Sons ed., Chichester , UK
5. Checkland P. (1981), *Systems Thinking, Systems Practice*, Wiley & Sons ed., Chichester, UK
6. Garau C. (2012), “Focus on Citizens: Public Engagement with Online and Face-to-Face Participation-A Case Study”, *Future Internet*, No 4, pp.592-606
7. Jacobs J. (1961), *The Death and Life of Great American Cities*, Random House, New York, USA
8. Jacobs J. (1969), *The Economy of Cities*, Random House, New York, USA
9. Kempf P. (2009), *You are the City, Observation, Organization and Transformation of Urban Settings*, Lars Müller Publishers ed., Baden, SW
10. Latonero M., Shklovski I. (2011), “Emergency Management, Twitter, and Social Media Evangelism” *International Journal of Information Systems for Crisis Response and Management*, Vol.3 No 4, pp 1-16
11. Leone D. (2005), “La città interetnica, un modello possibile: il caso Palermo”, In Beguinot C., Clemente M., Esposito De Vita G. (eds.), *La formazione del manager della città interetnica*, Giannini, Naples, IT, pp. 457-488
12. Rayn B. (2008), “Le culture dell’abitare, che fu nel 2000 parte del progetto Porto Franco. Toscana dei popoli e delle culture”, In Clemente M., Esposito De Vita G. (eds.), *Città*

interetnica, spazi forme e funzioni per l'aggregazione e per l'integrazione, Editoriale scientifica ed. Napoli, Naples, IT, p. 39

13. Rotondo F. (2012), "The U-City Paradigm: Opportunities and Risks for E-Democracy in Collaborative Planning", *Future Internet*, No 4, pp.563-574
14. Stagl S. (2004), "Il ruolo della valutazione multi criterio partecipata nelle pianificazione energetica", In Fusco Girard L., Nijkamp P. (eds.) *Energia Bellezza e Partecipazione: la sfida della sostenibilità, valutazioni integrate tra conservazione e sviluppo*, Franco Angeli ed., Milan, IT, p.256

ALLEGATO F: Format questionario generico più esempio compilato il 20/06/2014, Tangeri (MA)

Questionnaire générique à soumettre aux utilisateurs; aux opérateurs; aux promoteurs

PRESENTAZIONE PROGETTO

Département d'Architecture de l'Université de Naples Federico II
Doctorat en "Méthodes d'évaluation pour la conservation intégrée, la restauration, l'entretien et la gestion du patrimoine architectural, urbain et environnemental"

Phd Student: Arch. Paola Carone,
pabli.ta@virgilio.it - paola.carone83@gmail.com,
+393331111499-+2126654688556

"Le projet de réaménagement du vieux port de Tanger: comment va-t- il changer l'image de la Médina? Expériences de participation"

Bonjour,

Moi c'est Paola Carone, architecte italienne et étudiante en dernière année du doctorat en "*méthodes d'évaluation pour la conservation intégrée, la restauration, l'entretien et la gestion du patrimoine architectural, urbain et environnemental*". La recherche, que je suis en train de suivre, étudie les modalités de participation des "stakeholders" et de tous les acteurs dans une ville (c'est à dire ceux qui la vivent, qui la croisent, y travaillent, etc) pour la construction d'une image urbaine future de plus en plus collective et partagée.

Ci-dessous quelques questions:

DATI INTERVISTATO

Données à caractère personnel de la personne interrogée

- 1) AGE:
- 2) PROFESSION:
- 3) SEXE:
- 4) NATIONALITE:
- 5) CITY RESIDENCE:
- 6) SI RESIDENT A TANGER SPECIFIER LE QUARTIER:
- 7) EMPLOI:

LIVELLO DI CONOSCENZA/
GRADIMENTO PROGETTO

Connaissance du projet de réaménagement du vieux port

- 8) Est-ce que vous connaissez le projet de réaménagement du vieux port?
.....
- 9) Aimez-vous le projet de réaménagement?
.....
- 10) Si oui, pourquoi?
.....
- 11) Si no, pourquoi?
.....
- 12) Pensez-vous que le projet va changer l'image de la ville historique (La Medina)?
.....
- 13) Si oui, dans quel sens?
.....

PERCEZIONE
VALORI MEDINA

Informations sur la Medina

- 14) Est-ce que vous vous identifiez à ce lieu-ci?
.....
- 15) Depuis combien de temps est-ce que vous travaillez ou vivez dans la Médina?
.....
- 16) Aimez-vous travailler dans la Médina?
.....

17) Pourquoi est-ce que votre entreprise se trouve ici? Classer les raisons suivantes:
de 1 à 4

- ... PRIX,
- ...ACCESSIBILITE
- ...QUALITES VISUELLES DU QUARTIER,
- ...STRUCTURE DU DISTRICT,
- ...AUTRE

18) Si le paysage est aussi un moteur de l'avantage économique, quelles sont pour vous les valeurs de la Médina de Tanger? Et du vieux port ?

.....

[T]

TRASFORMAZIONI DESIDERATE PER OGNI CRITERIO

A) En référence à la situation actuelle (l' actuelle relation entre le vieux port et la ville historique de la Medina de Tanger) pour chaque critère, indiquez par un X les transformations que vous souhaitez possibles.

Critères	Transformations		
			
1) Gestion du patrimoine artistique et historique			
2) la productivité de l'entreprise			
3) Qualité des Espaces verts (maintenance - gestion-usage)			
4) Qualité des espaces publics			
4) La mobilité durable (piétons - vélos)			
5) Flux dynamiques			
6) Cohésion sociale			
7) L'intégration ethnique et culturelle			
8) Perception de l'identité culturelle			
9) Présence de endroits d'échange			
10) Qualité de vie			
11) Participation			
12) Accessibilité			
13) design urbain et architecture			
14) Crime			
15) Services culturels			
16) Transport			
17) autre...			
18)...			

LIVELLI DI TRASFORMAZIONE


 Azioni strategiche specifiche
 che non cambiano lo status quo radicalmente


 Interventi che comportano grandi
 cambiamenti morfologici, ma
 le relazioni e le attività non
 cambiano


 Interventi radicali che
 modificano profondamente
 l'immagine, offrendo nuove
 attività, funzioni e nuovi modi
 di vivere.

PESO DELLA TRASFORMAZIONE

B) En référence à la situation actuelle, pour chaque critère, donnez un poids à la transformation:

1 = très élevé; 2 = élevé; 3 = moyenne; 4 = faible

	Poids de la transformation
1) Gestion du patrimoine artistique et historique	
2) la productivité de l'entreprise	
3) Qualité des Espaces verts (maintenance - gestion-usage)	
4) Qualité des espaces publics	
4) La mobilité durable (piétons - vélos)	
5) Flux dynamiques	
6) Cohésion sociale	
7) L'intégration ethnique et culturelle	
8) Perception de l'identité culturelle	
9) Présence de endroits d'échange	
10) Qualité de vie	
11) Participation	
12) Accessibilité	
13) Design urbain et architecture	
14) Crime	
15) Services culturels	
16) Transport	
17) autre...	

[W]

CARATTERI PREFERITI
PER UNA CITTA' INTERCULTURALE

C) Choisissez quatre parmi les suivantes caractéristiques d'une ville multiculturelle que vous souhaitez être garanties dans la Médina et donc pour Tanger, tenu compte du projet de réaménagement du vieux port

Caractéristiques "ville de..."	Transformation
⤴ Interaction	
⤴ Participation	
⤴ Identité	
⤴ Intégration	
⤴ Médiation	
⤴ Accessibilité	
⤴ Accueil	
⤴ Travail	
⤴ Logement	

[W]

CARATTERI PREFERITI
PER UNA CITTA' INTERCULTURALE

D) En référence aux quatre caractéristiques pour une Médina toujours multiculturelle, que vous avez identifié ci-dessus, choisissez par un X les transformations possibles.

Rapport Médina/Port Ville historique comme	Transformation		
			
1. Ville de			
2. Ville de			
3. Ville de			
4. Ville de			

LIVELLI DI TRASFORMAZIONE


 Actions stratégiques spécifiques
 qui ne changent pas
 radicalement le statu quo


 Interventions qui entraînent des
 changements morphologiques
 très forts, mais les fonctions, les
 relations et les activités ne
 changent pas


 Interventions radicales qui
 modifient vivement l'image,
 offrant de nouvelles activités,
 fonction et de nouvelles façons
 de vivre.

E) En référence aux quatre caractéristiques pour la future image de la Médina, dans le cadre du réaménagement du vieux port, que vous avez identifié ci-dessus, donnez des poids pour la transformation que vous pensez nécessaire: 1 = très élevé; 2 = élevé; 3 = moyenne; 4 = faible

Rapport Médina/Port Ville historique comme	Poids de la transformation
1. Ville de	
2. Ville de	
3. Ville de	
4. Ville de	

ALTRI ASPETTI
DELLA TRASFORMAZIONE
[CAOE]

F) Quels sont les acteurs, les obstacles et les ressources pour la transformation possible de la Médina, en accord avec vos attentes et désirs, considéré le projet de réaménagement du vieux port

Avantages	
Acteurs	
Obstacles	
Ressources	

Questionnaire générique à soumettre aux utilisateurs; aux opérateurs; aux promoteurs

Département d'Architecture de l'Université de Naples Federico II
Doctorat en "Méthodes d'évaluation pour la conservation intégrée, la restauration,
l'entretien et la gestion du patrimoine architectural, urbain et environnemental"

Phd Student: Arch. Paola Carone,
pabli.ta@virgilio.it - paola.carone83@gmail.com,
+393331111499-+2126654688556

**"Le projet de réaménagement du vieux port de Tanger: comment va-t-il changer
l'image de la Médina? Expériences de participation"**

Bonjour,

Moi c'est Paola Carone, architecte italienne et étudiante en dernière année du doctorat en "méthodes d'évaluation pour la conservation intégrée, la restauration, l'entretien et la gestion du patrimoine architectural, urbain et environnemental". La recherche, que je suis en train de suivre, étudie les modalités de participation des "stakeholders" et de tous les acteurs dans une ville (c'est à dire ceux qui la vivent, qui la croisent, y travaillent, etc) pour la construction d'une image urbaine future de plus en plus collective et partagée.

Ci-dessous quelques questions:

Données à caractère personnel de la personne interrogée

- 1) ÂGE: 24 ans
- 2) PROFESSION: Etudiant
- 3) SEXE: Masculin
- 4) NATIONALITÉ: MAROCAIN
- 5) CITY RESIDENCE: TANGER
- 6) SI RÉSIDENT À TANGER SPÉCIFIER LE QUARTIER: MALABATA
- 7) EMPLOI: Agent Événementiel

Connaissance du projet de réaménagement du vieux port

- 8) Est-ce que vous connaissez le projet de réaménagement du vieux port?
..... OUI
- 9) Aimez-vous le projet de réaménagement?
..... OUI
- 10) Si oui, pourquoi?
..... pour une meilleure réhabilitation du port.
- 11) Si no, pourquoi?
.....
- 12) Pensez-vous que le projet va changer l'image de la ville historique (La Medina)?
..... Non
- 13) Si oui, dans quel sens?
.....

Informations sur la Medina

- 14) Est-ce que vous vous identifiez à ce lieu-ci?
..... OUI
- 15) Depuis combien de temps est-ce que vous travaillez ou vivez dans la Médina?
..... 3 ans
- 16) Aimez-vous travailler dans la Médina?
..... Non
- 17) Pourquoi est-ce que votre entreprise se trouve ici? Classer les raisons suivantes:
de 1 à 4
... PRIX,

- 2. ACCESSIBILITÉ
- 3. QUALITÉS VISUELLES DU QUARTIER,
- 4. STRUCTURE DU DISTRICT,
- 1. AUTRE *Le patrimoine Culturel*

18) Si le paysage est aussi un moteur de l'avantage économique, quelles sont pour vous les valeurs de la Médina de Tanger? Et du vieux port ?

C'est un héritage social, et une identité de la ville et de l'histoire de Tanger.

A) En référence à la situation actuelle (l'actuelle relation entre le vieux port et la ville historique de la Medina de Tanger) pour chaque critère, indiquez par un X les transformations que vous souhaitez possibles.

Critères	Transformations		
			
1) Gestion du patrimoine artistique et historique			X
2) la productivité de l'entreprise			X
3) Qualité des Espaces verts (maintenance - gestion-usage)			X
4) Qualité des espaces publics			X
4) La mobilité durable (piétons - vélos)			X
5) Flux dynamiques		X	
6) Cohésion sociale	X	X	
7) L'intégration ethnique et culturelle			X
8) Perception de l'identité culturelle			X
9) Présence de endroits d'échange			X
10) Qualité de vie			X
11) Participation		X	
12) Accessibilité			X
13) design urbain et architecture			X
14) Crime			X
15) Services culturels			X
16) Transport			X
17) autre...			
18)...			

-  Actions stratégiques spécifiques qui ne changent pas radicalement le status quo
-  Interventions qui entraînent des changements morphologiques très forts, mais les fonctions, les relations et les activités ne changent pas.
-  Interventions radicales qui modifient vivement l'image, offrant de nouvelles activités, Fonctioner de nouvelles façons de vivre.

B) En référence à la situation actuelle, pour chaque critère, donnez un poids à la transformation: 1 = très élevé; 2 = élevé; 3 = moyenne; 4 = faible

	Poids de la transformation
1) Gestion du patrimoine artistique et historique	<i>1</i>
2) la productivité de l'entreprise	<i>2</i>
3) Qualité des Espaces verts (maintenance -	<i>4</i>

gestion-usage)	
4) Qualité des espaces publics	3
4) La mobilité durable (piétons - vélos)	4
5) Flux dynamiques	3
6) Cohésion sociale	3
7) L'intégration ethnique et culturelle	4
8) Perception de l'identité culturelle	3
9) Présence de endroits d'échange	4
10) Qualité de vie	3
11) Participation	3
12) Accessibilité	3
13) Design urbain et architecture	3
14) Crime	4
15) Services culturels	4
16) Transport	4
17) autre...	4

C) Choisissez quatre parmi les suivantes caractéristiques d'une ville multiculturelle que vous souhaitez être garanties dans la Médina et donc pour Tanger, tenu compte du projet de réaménagement du vieux port

Caractéristiques "ville de..."	Transformation
▲ Interaction	
▲ Participation	X
▲ Identité	X
▲ Intégration	
▲ Médiation	X
▲ Accessibilité	
▲ Accueil	X
▲ Travail	
▲ Logement	

D) En référence aux quatre caractéristiques pour une Médina toujours multiculturelle, que vous avez identifié ci-dessus, choisissez par un X les transformations possibles.

Rapport Médina/Port Ville historique comme	Transformation		
			
1. Ville de ..identité			X
2. Ville de ..Accueil		X	
3. Ville de ...Médiation			X
4. Ville de ...Participation			X

-  Actions stratégiques spécifiques qui ne changent pas radicalement le status quo
-  Intervention qui entraînent des changements morphologiques très forts, mais les fonctions, les relations et les activités ne changent pas.
-  Interventions radicales qui modifient vivement l'image, offrant de nouvelles activités, de nouvelles fonction, de nouvelles activités et de nouvelles façons de vivre.

E) En référence aux quatre caractéristiques pour la future image de la Médina, dans le cadre du réaménagement du vieux port, que vous avez identifié ci-dessus, donnez des poids pour la transformation que vous pensez nécessaire: 1 = très élevé; 2 = élevé; 3 = moyenne; 4 = faible

Rapport Médina/Port Ville historique comme	Poids de la transformation
1. Ville de ...identité	1
2. Ville de ...Accueil	1
3. Ville de ...Médiation	2
4. Ville de ...Participation	2

F) Quels sont les acteurs, les obstacles et les ressources pour la transformation possible de la Médina, en accord avec vos attentes et désirs, considéré le projet de réaménagement du vieux port

Avantages	Une meilleure accessibilité pour une échange socio-culturel entre la population locale et les hôtes culturels de la ville de TANGER - TRANSFORMER la ville en une ville d'ART et d'histoire.
Acteurs	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Population locale - Agents Communautaires ◦ Entreprises partenaires.
Obstacles	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Les Ressources Financières ◦ Le sérieux et l'engagement vis-à-vis de la population locale tangeraise.
Ressources	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Le Background Culturel de la ville. ◦ la richesse et l'identité particulière ◦ l'Atout Economique et la richesse naturelle de la ville.

ALLEGATO G: Matrice dei criteri ed indicatori, differenziati per scale di misurazione (Franciosa A. e P. Carone, 2015)

Categoria dei determinanti sociali/critères <u>AMBIENTALE</u>	Indicatore	Misurazione	Scala di misurazione urbana		
			Livello soggettivo	Livello di comunità	Livello politica locale
GESTIONE DEI RIFIUTI	Quantità dei rifiuti urbani raccolti in modo differenziato	Percentuale di raccolta differenziata per le singole tipologie di rifiuto			X
	Pulizia delle strade	Percezione del livello di pulizia delle strade –possibili risposte: “molto pulite” “pulite” “mediamente pulite” “scarsamente pulite” “sporche”	X		
	Rifiuti urbani smaltiti in discarica	Presenza di discariche sul territorio		X	
	Rifiuti urbani smaltiti in discarica	Percentuale dei rifiuti urbani smaltiti in discarica			X

Categoria dei determinanti sociali/critères <u>AMBIENTALE</u>	Indicatore	Misurazione	Scala di misurazione urbana		
			Livello soggettivo	Livello di comunità	Livello politica locale
QUALITA' DEGLI SPAZI PUBBLICI	Accesso allo spazio pubblico	Percentuale di superficie urbana classificata come “spazio pubblico”		X	
	Accesso allo spazio pubblico	Numero di piazze e strade pedonali pubbliche ogni 1000 abitanti		X	
	Accesso allo spazio pubblico	Numero di 1) Aree naturali e semi-naturali, 2) Aree ricreative organizzate, 3) Parchi e Giardini, 4) Aree protette pubbliche all’aperto 5) Piazze; ogni 1000 abitanti		X	
	Accesso allo spazio pubblico	Numero di spazi aperti pubblici con superficie 1) inferiore a 0,25 ettari, 2) superiore a 0,25 ettari e inferiore a 1 ettaro, 3) maggiore di 1 ettaro e meno di 5 ettari, 4) maggiore di 5 ettari e inferiore di 10 ettari, 5) maggiore di 10 ettari e meno di 50 ettari di estensione, 6) superiore a 50 ettari di estensione; ogni 1000 abitanti		X	
	Spazio pubblico pedonale	Percentuale di superficie esclusivamente pedonale (piazze, giardini, ecc.) / superficie totale degli spazi pubblici		X	
	Quantità dello spazio pubblico	Il progetto soddisfa o raggiunge uno standard di 10 ettari di superficie dedicata allo spazio aperto accessibile al pubblico, ogni 1000 abitanti? Possibili risposte – “si”, “no”, “informazioni insufficienti”			X

	<p>Frequenza di utilizzo dello spazio pubblico</p> <p>Percezione dell'accessibilità giovanile allo spazio aperto</p> <p>Qualità dello spazio pubblico aperto</p>	<p>Percentuale di persone che visitano lo spazio pubblico aperto, con cadenza almeno settimanalmente, nei precedenti 3 mesi</p> <p>Il luogo d'interesse ha parchi che soddisfano le esigenze dei giovani. Possibili risposte – "fortemente in disaccordo", "non sono d'accordo", "neutrale", "d'accordo", "molto d'accordo"</p> <p>Superficie complessiva di spazio verde e aperto per il tempo libero (tra cui parchi pubblici e campi da gioco). Misurato attraverso la tecnologia GIS</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>		
--	--	--	----------------------------	--	--

Categoria dei determinanti sociali/criteres	Indicatore	Misurazione	Scala di misurazione urbana		
			Livello soggettivo	Livello di comunità	Livello politica locale
AMBIENTALE MOBILITA' SOSTENIBILE	Percentuale di popolazione in bicicletta	Percentuale di popolazione che usa regolarmente la bicicletta per spostarsi	X		
	Praticabilità pedonale	Praticabilità pedonale intorno alle fermate dei trasporti pubblici (misurata tracciando un cerchio con diametro di 400m o 800m intorno alla fermata); rivelando la percentuale del cerchio che è effettivamente praticabile; basata sulla connettività del marciapiede, la sicurezza e il layout di strada. Misurato analizzando piani, vedute panoramiche fotografiche e sezioni con AutoCAD e ArcView		X	
	Strade a traffico limitato	Numero di strade a traffico limitato		X	
	Trasporti non inquinanti	Tasso di utilizzo dei trasporti a basse emissioni di carbonio		X	
	Connettività delle rete ciclabile	Le strade ciclabili sono ben connesse tra loro, favorendo collegamenti diretti verso la destinazione scelta?		X	
	Piste ciclabili	Estensione delle piste ciclabili, in metri			X
	Ciclabilità urbana	Estensione delle piste esclusivamente ciclabili (costruite) / estensione delle strade asfaltate (in metri)			X
	Ciclabilità urbana	Estensione delle piste esclusivamente ciclabili (utilizzate) / estensione delle strade asfaltate (in metri)			X

Franciosa A. e P. Carone (2015), *La valutazione degli impatti sulla salute nell'approccio HUL*, estratto del position paper al convegno "Towards Operationalising UNESCO Recommendations on Historic Urban Landscape: Landscape well-being, health" Napoli 2-3 Marzo 2015

Categoria dei determinanti sociali/critères	Indicatore	Misurazione	Scala di misurazione urbana		
			Livello soggettivo	Livello di comunità	Livello politica locale
AMBIENTALE QUALITA' DEGLI SPAZI VERDI	Densità di Verde storico e Parchi urbani di notevole interesse pubblico	Superficie di verde storico e Parchi urbani di notevole interesse pubblico (art. 10 e 136 D. Lgs. 42/2004) sul totale della superficie urbana		X	
	Numero di alberi	Numero di alberi piantati negli spazi pubblici		X	
	Percezione della qualità dello spazio aperto	Presenza di spazi verdi curati e sicuri; con un riparo adeguato, servizi igienici e posti a sedere facilmente accessibili.		X	
	Spazi pubblici verdi abbandonati	Superficie di spazi verdi abbandonati sulla superficie totale di spazi verdi urbani		X	
	Indice medio di vegetazione	Differenze di zona dell'indice di vegetazione medio, normalizzato da un cerchio di 3 km di raggio		X	
	Indice medio di vegetazione	Differenze di zona dell'indice di vegetazione medio, normalizzato da un cerchio di 10 km di raggio		X	
	Spazi verdi urbani	Superficie media dei principali spazi verdi		X	
	Indice di spazi verdi, parchi e giardini	Rapporto tra il numero totale delle aree verdi e il numero di popolazione		X	

Categoria dei determinanti sociali/critères	Indicatore	Misurazione	Scala di misurazione urbana		
			Livello soggettivo	Livello di comunità	Livello politica locale
SOCIALE QUALITA' DELLA VITA	Densità demografica	Densità di popolazione, misurata in persone per ettaro o Kmq		X	
	Requisiti abitativi e salute	Percentuale di edifici con requisiti tecnologici buoni, in riferimento: alle misure di resistenza strutturale, resistenza al calore e al freddo, l'accesso all'acqua potabile e ai servizi igienici adeguati, luci elettriche, basse emissioni inquinanti, modalità efficienti di riscaldamento e sistema di areazione adeguato		X	
	Siti contaminati	Numero siti contaminati ogni 1000 abitanti		X	
	Strade a traffico limitato	Numero siti contaminati ogni 1000 km2		X	
	Strade pedonali	Numero di strade a traffico limitato		X	
	Piste ciclabili	Numero di strade pedonali		X	
	Indice medio di vegetazione	Estensione delle piste ciclabili, in metri		X	
	Indice medio di vegetazione	Differenze di zona dell'indice di vegetazione medio, normalizzato da un cerchio di 3 km di raggio		X	
	Disponibilità di verde	Differenze di zona dell'indice di vegetazione medio, normalizzato da un cerchio di 10 km di raggio		X	
		Metri quadrati di verde urbano per abitante		X	

urbano	Superficie media dei principali spazi verdi				X
Spazi verdi urbani parchi e giardini	Rapporto tra il numero totale delle aree verdi e il numero di popolazione				X
Qualità dell'aria	Indice cittadino della qualità dell'aria: f(PM10, NO2, CO, C6H6, O3)				X
Qualità dell'aria	Concentrazione di ozono, monossido di carbonio, biossido di azoto, biossido di zolfo e polveri fini (PM10) nell'aria rispetto ai riferimenti nazionali				X
Qualità dell'aria	Distanza delle zone residenziali, scuole, strutture di assistenza diurne, parchi giochi e campi sportivi a più di 200 metri da una strada principale. Misurato attraverso buffer zone elaborati con tecnologia GIS				X
Qualità dell'aria	Concentrazione di SO2 nell'aria				X
Qualità dell'aria	Concentrazione di NO2 nell'aria				X
Biodiversità	Superficie forestale su numero di popolazione				X
Biodiversità	Presenza di azioni, nel piano o nella politica proposta, per la conservazione di aree e/o corridoi naturali, preservando i valori della biodiversità e valorizzando gli ecosistemi naturali				X
Stabilità climatica	Temperatura media annua				X
Percezione della morfologia urbana	Percezione di presenze dominanti e suggestive. Possibili opzioni - "qualità percepita molto alta"; "qualità percepita alta"; "qualità percepita media"; "qualità percepita bassa"; "qualità percepita molto bassa".		X		
Percezione di fonti d'acqua	Presenza di fonti d'acqua naturali e grado di dominanza nel paesaggio. Possibili opzioni - "qualità percepita molto alta"; "qualità percepita alta"; "qualità percepita media"; "qualità percepita bassa"; "qualità percepita molto bassa".		X		
Percezione della vegetazione	Presenza di vegetazione e grado di contrasto con il contesto. Possibili opzioni - "qualità percepita molto alta"; "qualità percepita alta"; "qualità percepita media"; "qualità percepita bassa"; "qualità percepita molto bassa".		X		
Percezione del carattere della vegetazione	Varietà di vegetazione in termini tipologici, formali e di texture. Possibili opzioni - "qualità percepita molto alta"; "qualità percepita alta"; "qualità percepita media"; "qualità percepita bassa"; "qualità percepita molto bassa".		X		
Percezione delle diversità	Varietà degli elementi presenti nel paesaggio. Possibili opzioni - "qualità percepita molto alta"; "qualità percepita alta"; "qualità percepita media"; "qualità percepita bassa"; "qualità percepita molto bassa".		X		
Percezione di pattern	Presenza di elementi ripetuti regolarmente e/o modelli formali chiari. Possibili opzioni - "qualità percepita molto alta"; "qualità percepita alta"; "qualità percepita media"; "qualità percepita bassa"; "qualità percepita molto bassa".		X		
Percezione di armonia	Armonia percepita nella relazione tra gli elementi naturali e le presenze antropiche. Possibili opzioni - "qualità percepita molto alta"; "qualità percepita alta"; "qualità percepita media"; "qualità percepita bassa"; "qualità percepita molto bassa".		X		
Percezione di coerenza	Coerenza dell'immagine come risultato dell'integrazione tra tutti gli elementi costituenti il paesaggio. Possibili opzioni - "qualità percepita molto alta"; "qualità percepita alta"; "qualità percepita media"; "qualità percepita bassa"; "qualità percepita molto bassa"; "qualità percepita molto molto bassa".		X		
Leggibilità del "Genius loci"	Leggibilità di un "senso del luogo" (valori culturali, simbolici, spirituali). Possibili opzioni - "qualità percepita molto alta"; "qualità percepita alta"; "qualità percepita media"; "qualità percepita bassa"; "qualità percepita molto bassa".		X		

Categoria dei determinanti sociali/criteres SOCIALE CRIMINALITA'	Indicatore	Misurazione	Scala di misurazione urbana		
			Livello soggettivo	Livello di comunità	Livello politica locale
	Percezione personale della sicurezza	La percezione della sicurezza durante il giorno e la notte: sentirsi al sicuro o molto sicuro a casa da solo durante il giorno; a casa da solo di notte; camminando da solo in zona durante il giorno; camminando da solo in zona durante la notte. Possibili risposte – “molto sicuro”, “sicuro”, “né sicuro né pericoloso”, “non sicuri”, “molto pericoloso”	X		
	Percezione della sicurezza degli spazi pubblici	Ci sono spazi pubblici, dove i giovani possono incontrarsi in modo sicuro e senza preoccupazioni? Possibili risposte – “sì”, “no”, “non applicabile”	X		
	Percezione di sicurezza camminando al buio da soli	Percentuale di persone di 20 anni e oltre che si sentono sicure camminando al buio da sole nel quartiere in cui vivono.	X		
	Reati al patrimonio fisico	Reati registrati per contro il patrimonio in un determinato intervallo temporale; tra cui incendio doloso, danni alla proprietà, furto con scasso, ricettazione e furto		X	
	Tasso di violenza familiare	Incidenti registrati a causa di violenze familiari, ogni 1.000 abitanti		X	
	Standard di illuminazione	Rispetto degli standard di illuminazione stradali.		X	
	Percentuale di aggressioni in strada a famiglie con almeno un componente di 18-75 anni	Rispetto degli standard di illuminazione per la realizzazione di nuove abitazioni. Percentuale di residenti di 18-75 anni che vivono in famiglie in cui un componente ha subito un'aggressione in strada sul totale dei residenti di 18-75 anni	X		
	Tasso di incidenti stradali	Numero di incidenti stradali con danni alle persone/popolazione residente, ogni 1000 abitanti		X	
	Tasso di mortalità stradale	Numero di feriti in incidenti stradali/popolazione residente, ogni 1000 abitanti		X	

Categoria dei determinanti	Indicatore	Misurazione	Scala di misurazione urbana		
			Livello soggettivo	Livello di comunità	Livello politica

sociali/critères					locale
SOCIALE PARTECIPAZIONE DELLA COMUNITA'	Partecipazione sociale		Rapporto tra numero di associazioni non-profit e numero di popolazione		X
	Volontariato		Percentuale della popolazione adulta impegnata in attività di volontariato informale		X
	Sentirsi parte della comunità		Quanto sei soddisfatto di sentirti parte della comunità in cui vivi?	X	
	Supporti sociali		Possibili risposte che vanno da 0-10, da "completamente insoddisfatto" a "completamente soddisfatto"		
			Si può ottenere supporto da amici, parenti e vicini di casa quando necessario? Possibili risposte – "Sì, certamente", "A volte", "No, per niente"	X	
			Percentuale di popolazione intervistata che dichiara: "nel quartiere, della maggior parte delle persone ci si può fidare"	X	
			Provi un senso di appartenenza alla città in cui vivi?	X	
			Possibili risposte - 1 (fortemente in disaccordo), a 5 (fortemente in accordo)		
			Provi un senso di legame al quartiere in cui vivi?	X	
			Possibili risposte - 1 (fortemente in disaccordo), a 5 (fortemente in accordo)		
			Provi un senso di appartenenza alla comunità locale? Possibili risposte - 1 (fortemente in disaccordo), a 5 (fortemente in accordo)	X	
			Il piano o la politica proposta promuove la creazione di quartieri a piccola scala che facilitano l'interazione sociale e l'identità locale?		X
			Conosci i tuoi vicini di casa?	X	
			Possibili risposte – "sì", "no"		
			Trovi facile incontrare e relazionarti con i vicini di casa?	X	
		Possibili risposte – "sì", "no"			
		Numero di centri spirituali e religiosi ogni 10.000 persone		X	

Categoria dei determinanti sociali/critères	Indicatore	Misurazione	Scala di misurazione urbana		
			Livello soggettivo	Livello di comunità	Livello politica locale
SOCIALE INTEGRAZIONE ETNICA E CULTURALE	Interazioni e connessioni sociali	Nel quartiere in cui vivi si manifestano comportamenti di conflittualità tra gli abitanti, gruppi sociali, etnie diverse?	X		
	Interazioni e connessioni sociali	Possibili risposte - 1 (fortemente in disaccordo), a 5 (fortemente in accordo)			
	Interazioni e connessioni sociali	Come la socialità può cambiare o è cambiata in seguito a un intervento fisico nella zona urbana? Possibili risposte – "ha/ può avere un miglioramento", "senza alcun impatto", "nessuna opinione"	X		
	Disagio sociale-demografico	Densità demografica: Numero abitanti/Kmq		X	
Disagio sociale-	Disagio sociale-	Percentuale di separati/e, divorziati/e e vedovi/e		X	

	relazionale							
	Disagio sociale-relazionale	Percentuale di famiglie mono-genitoriali, con genitori <= 35 anni					X	
	Disagio sociale-abitativo	Percentuale di abitazioni senza riscaldamento					X	
	Disagio sociale-abitativo	Percentuale di abitazioni occupate illegalmente					X	
	Disagio sociale-culturale	Percentuale di persone senza licenza elementare					X	
	Disagio sociale-lavorativo	Percentuale di famiglie con persona di riferimento disoccupata					X	
	Disagio sociale-lavorativo	Tasso di disoccupazione					X	
	Disagio sociale-lavorativo	Tasso di non occupazione					X	
	Accettazione di culture diverse	Percentuale di persone che accettano l'idea di una comunità composta da persone provenienti da culture diverse			X			
	Iniziativa imprenditoriali straniere	Numero di titolari e soci stranieri di attività imprenditoriali presenti nell'area urbana					X	
	Attività formative per migranti	Numero di attività e partecipanti alle iniziative dei centri di apprendimento per migranti					X	
	Festival/eventi multiculturali	Numero di partecipanti a festival e/o eventi multiculturali					X	

Categoria dei determinanti sociali/critères	Indicatore	Misurazione	Scala di misurazione urbana		
			Livello soggettivo	Livello di comunità	Livello politica locale
COESIONE SOCIALE	Opportunità di coinvolgimento sulle questioni importanti	Esistono opportunità di coinvolgimento della comunità in cui è possibile pronunciarsi sulle questioni importanti che riguardano gli interessi di ognuno? Le risposte – “Sì, certamente”; “A volte”; “No, per niente”	X		
	Opportunità di partecipazione pubblica nella pianificazione e nella governance	Ritiene che la città offre adeguate opportunità di coinvolgimento pubblico alle scelte di piano e di governance? Possibili risposte – “Sì”, “no”	X		
	Appartenenza a organizzazioni della comunità locale e a organi decisionali	Percentuale della popolazione adulta membra di un consiglio decisionale, comitato locale, associazione non-profit locale		X	
	Appartenenza a	Percentuale della popolazione adulta membra di associazioni non-profit locali			X

	organizzazioni non-profit			
--	---------------------------	--	--	--

Categoria dei determinanti sociali/critères ECONOMICO	Indicatore	Misurazione	Scala di misurazione urbana		
			Livello soggettivo	Livello di comunità	Livello politica locale
SERVIZI CULTURALI	Quantità delle opportunità partecipative alle attività artistiche/culturali	Nell'area urbana sono promosse abbastanza opportunità per partecipare ad attività artistiche e culturali? Possibili risposte – "Molto d'accordo"; "d'accordo"; "né d'accordo né in disaccordo"; "in disaccordo"; "fortemente in disaccordo"	X		
	Partecipazione alle attività artistiche e culturali	Persone che hanno partecipato alle arti e attività connesse nell'ultimo mese. Espressa come percentuale della popolazione adulta.		X	
	Attività culturalmente appropriate	Le attività e i programmi proposti sono culturalmente appropriati e disponibili alla comunità dell'area urbana di riferimento? Possibili risposte – "sì", "no"	X		
	Quantità di luoghi di intrattenimento e attività	Rapporto tra numero di cinema/teatri e numero di popolazione		X	
	Quantità di luoghi di intrattenimento e attività	Rapporto tra numero di sale per concerti/musei/gallerie d'arte e numero di popolazione		X	
	Installazioni artistiche	Numero di installazioni d'arte pubblica e murales			X
	Biblioteche pubbliche	Numero di volumi nelle biblioteche pubbliche			X

Categoria dei determinanti sociali/critères ECONOMICO	Indicatore	Misurazione	Scala di misurazione urbana		
			Livello soggettivo	Livello di comunità	Livello politica locale
PRODUTTIVITA' DELL'IMPRESA	Quantità di luoghi di intrattenimento e attività	Numero di posti a sedere nei luoghi di spettacolo ogni 1000 abitanti		X	
	Quantità di luoghi di intrattenimento e attività	Rapporto tra numero di associazioni non-profit e numero di popolazione		X	

	Quantità di società sportive per la popolazione	Rapporto tra numero di società/associazioni sportive, per il tempo libero e numero di popolazione	X	
	Varietà di opportunità partecipative alle arti	Presenza di un'ampia gamma di eventi speciali/festival/fiere o organizzazioni a cui è possibile aderire. Possibili risposte – “fortemente in disaccordo”, “in disaccordo”, “neutra”, “d'accordo”, “fortemente d'accordo”	X	
	Varietà di attività artistiche e culturali	Presenza di un'ampia programmazione culturale e artistica. Possibili risposte – “fortemente in disaccordo”, “in disaccordo”, “neutra”, “d'accordo”, “fortemente d'accordo”	X	
	Numero e natura attività culturali attivate	Numero e natura delle attività culturali e per il tempo libero attivate dall'amministrazione comunale		X
	Presenza turistica	Numero medio di turisti passati presso il Centro Turistico locale in cerca di informazioni, in un intervallo di tempo determinato	X	
	Attrazione attività culturali	Numero partecipanti ad attività culturali, in un anno, con attrazione a larga scala territoriale (nazionale, internazionale)	X	
	Numero e tasso di attività incrementate	Numero e tasso di aumento dei servizi culturali e per il tempo libero in seguito a un piano o politica proposta		X
	Finanziamento privato delle attività	Importo medio di finanziamento/sponsorizzazione, a opera del settore privato, di attività artistiche, del tempo libero locali e valorizzazione del patrimonio culturale/paesaggistico, per abitante (in euro)	X	
	Spesa pubblica comunale per il patrimonio culturale e paesaggistico	Spesa pubblica comunale corrente pro capite destinata alla gestione e valorizzazione del patrimonio culturale (musei, biblioteche e pinacoteche) e paesaggistico (in euro)		X

Categoria dei determinanti sociali/critères CULTURALE	Indicatore	Misurazione	Scala di misurazione urbana		
			Livello soggettivo	Livello di comunità	Livello politica locale
PERCEZIONE DELL'IDENTITA' CULTURALE	Quantità di luoghi di intrattenimento e attività	Rapporto tra numero di associazioni non-profit e numero di popolazione		X	
	Valorizzazione del patrimonio culturale locale	Numero di attività legate alla valorizzazione del patrimonio culturale e paesaggistico		X	
	Partecipazione locale	Numero medio di popolazione locale partecipante alle attività culturali in un anno		X	
	Popolazione che pratica sport	Percentuale dei praticanti sport su totale della popolazione		X	
	Gruppi artistici locali	Numero di gruppi locali artistici e teatrali (amatoriali e semi-professionali) presenti sul territorio urbano			X
	Gruppi artistici locali	Numero di gruppi locali artistici e teatrali (amatoriali e semi-professionali) che ricevono supporto pratico e/o			X

		finanziario dal settore pubblico e privato		
	Attività formative per migranti	Numero di attività e partecipanti alle iniziative dei centri di apprendimento per migranti		X
	Festival/eventi multiculturali	Numero di partecipanti a festival e/o eventi multiculturali		X
	Eventi per il patrimonio paesaggistico	Numero di eventi concentrati sulla valorizzazione del patrimonio paesaggistico		X

Categoria dei determinanti sociali/critères	Indicatore	Misurazione	Scala di misurazione urbana		
			Livello soggettivo	Livello di comunità	Livello politica locale
TERRITORIALE GESTIONE DEL PATRIMONIO STORICO ED ARTISTICO	Mix di uso del suolo	Uniformità di distribuzione dei diversi tipi di uso del suolo. Misurato mediante la tecnologia GIS		X	
	Valori immobiliari	Valore immobiliare medio delle abitazioni e dei locali commerciali nell'area urbana analizzata e variazioni in seguito all'adozione del piano o politica proposta			X
	Edifici misti	Numero di edifici misti (piano terra commerciale, piani superiori abitati)		X	
	Edifici con più entrate	Numero di edifici residenziali con più di un'entrata		X	
	Edifici su strada	Numero di edifici con ingresso su strada		X	
	Locali inagibili e sequestrati	Percentuale di locali inagibili e sequestrati sul totale dei locali abitativi		X	
	Edifici a norma	Percentuale di edifici commerciali/industriali e pubblici, esistenti o nuovi, conformi alle norme di costruzione che incorporano gli standard di efficienza energetica, illuminazione, ventilazione, sicurezza/resistenza alle catastrofi		X	
	Qualità del tessuto urbano storico	Percentuale di edifici costruiti prima del 1919 e in ottimo o buono stato di conservazione sul totale degli edifici costruiti prima del 1919 (in riferimento al 13° censimento delle abitazioni)		X	
	Qualità del tessuto urbano	Percentuale di edifici costruiti dopo il 1919 e in ottimo o buono stato di conservazione sul totale degli edifici costruiti dopo il 1919 (in riferimento al 13° censimento delle abitazioni)		X	
	Presenza spazi degradati	Numero di spazi urbani abbandonati/fatiscenti (zone industriali, ecc.)		X	
	Superficie occupata da spazi degradati	Superficie occupata da spazi urbani abbandonati sulla superficie totale urbana		X	
	Presenza infrastrutture degradate	Numero di infrastrutture, edifici abbandonati per tipologia		X	
	Stato di conservazione	Stato di conservazione degli edifici abbandonati. Possibili opzioni di stato – "ottimo", "buono", "discreto", "mediocre", "pessimo"		X	
	Periodo di abbandono	Periodo di tempo risultante dallo stato di abbandono degli edifici/infrastrutture			
	Terreni rurali convertiti ad usi urbani	Superficie totale di terreni rurali convertiti ad usi urbani, e rapporto di tale superficie ogni 1000 potenziali nuovi residenti		X	
	Nuovo costruzioni abitative	Percentuale di case indipendente, abitazioni a piano terra, abitazioni non a piano terra sul totale delle nuove costruzioni residenziali previste dal piano o politica proposta			X

	Media dimensioni dei lotti residenziali (nuovi lotti e lotti già esistenti)		X	
Dimensionamento lotti residenziali				
Permessi di ristrutturazione e di costruzione	Numero di permessi di ristrutturazione e di permessi di costruzione in seguito agli interventi trasformativi richiesti dal piano o dalla politica proposta		X	
Percezione di componenti antropiche positive	Presenza di componenti antropiche tipiche o di pregio che migliorano la qualità del paesaggio. Possibili opzioni - "qualità percepita molto alta"; "qualità percepita alta"; "qualità percepita media"; "qualità percepita bassa"; "qualità percepita molto bassa".	X		
Percezione di componenti antropiche negative	Presenze che devalorizzano il paesaggio (industrie, tralicci, ecc.). Possibili opzioni - "qualità percepita molto alta"; "qualità percepita alta"; "qualità percepita media"; "qualità percepita bassa"; "qualità percepita molto bassa".	X		
Percezione del contrasto Naturalità/artificialità	Dominanza visiva del carattere naturale del paesaggio rispetto alle presenze antropiche. Possibili opzioni - "qualità percepita molto alta"; "qualità percepita alta"; "qualità percepita media"; "qualità percepita bassa"; "qualità percepita molto bassa".	X		
Percezione di emergenze architettoniche	Riconoscibilità dei valori culturali/architettonici/artistici nelle costruzioni presenti. Possibili opzioni - "qualità percepita molto alta"; "qualità percepita alta"; "qualità percepita media"; "qualità percepita bassa"; "qualità percepita molto bassa".	X		
Percezione di rarità dell'immagine urbana	Distintività dell'immagine urbana rispetto a quanto è già presente nell'ambiente regionale. Possibili opzioni - "qualità percepita molto alta"; "qualità percepita alta"; "qualità percepita media"; "qualità percepita bassa"; "qualità percepita molto bassa".	X		
Percezione dei colori	Grado di varietà cromatica. Possibili opzioni - "qualità percepita molto alta"; "qualità percepita alta"; "qualità percepita media"; "qualità percepita bassa"; "qualità percepita molto bassa".	X		
Percezione dei contrasti interni	Forza o debolezza dei contrasti cromatici presenti nella scena paesaggistica. Possibili opzioni - "qualità percepita molto alta"; "qualità percepita alta"; "qualità percepita media"; "qualità percepita bassa"; "qualità percepita molto bassa".	X		
Qualità funzionale percepita	Qualità dell'uso dei suoli. Possibili opzioni - "qualità percepita molto alta"; "qualità percepita alta"; "qualità percepita media"; "qualità percepita bassa"; "qualità percepita molto bassa".	X		
Qualità funzionale percepita	Produttività del paesaggio. Possibili opzioni - "qualità percepita molto alta"; "qualità percepita alta"; "qualità percepita media"; "qualità percepita bassa"; "qualità percepita molto bassa".	X		
Percezione di ordine	Riconoscibilità di un ordine in corrispondenza delle aree di "collegamento" e nei "corridoi". Possibili opzioni - "qualità percepita molto alta"; "qualità percepita alta"; "qualità percepita media"; "qualità percepita bassa"; "qualità percepita molto bassa".	X		
Percezione d'influenza degli scenari adiacenti	Distorsione percettiva dovuta alle caratteristiche delle aree adiacenti. Possibili opzioni - "qualità percepita molto alta"; "qualità percepita alta"; "qualità percepita media"; "qualità percepita bassa"; "qualità percepita molto bassa".	X		
Ampiezza del campo visivo	Capacità di godere di una vista ampia e panoramica. Possibili opzioni - "qualità percepita molto alta"; "qualità percepita alta"; "qualità percepita media"; "qualità percepita bassa"; "qualità percepita molto bassa".	X		
Percezione della bellezza scenica	Grado di bellezza percepita del paesaggio. Possibili opzioni - "qualità percepita molto alta"; "qualità percepita alta"; "qualità percepita media"; "qualità percepita bassa"; "qualità percepita molto bassa".	X		

	Vitalità del patrimonio urbano storico	Numero di edifici privati, vincolati per il loro valore storico-culturale, in cui avvengono attività che valorizzano il patrimonio culturale e paesaggistico		X	
	Vitalità del patrimonio urbano storico	Numero di edifici pubblici, vincolati per il loro valore storico-culturale, in cui avvengono attività che valorizzano il patrimonio culturale e paesaggistico		X	

Categoria dei determinanti sociali/critères <u>TERRITORIALE</u>	Indicatore	Misurazione	Scala di misurazione urbana		
			Livello soggettivo	Livello di comunità	Livello politica locale
DESIGN URBANO E ARCHITETTONICO	Vitalità del patrimonio pubblico urbano	Numero di edifici pubblici, vincolati per il loro valore storico-culturale, in cui avvengono attività che valorizzano il patrimonio culturale e paesaggistico		X	
	Vitalità del patrimonio pubblico urbano	Numero di edifici privati, vincolati per il loro valore storico-culturale, in cui avvengono attività che valorizzano il patrimonio culturale e paesaggistico		X	
	Opere d'arte pubbliche	Numero di installazioni d'arte pubblica e murales		X	
	Design dello spazio pubblico	Numero di panche e tavoli pubblici per intrattenersi per ore negli spazi		X	
	Design dello spazio pubblico	Numero di fontane di acqua potabile e ornamentali		X	
	Design dello spazio pubblico	Numero di contenitori per rifiuti presenti		X	
	Design dello spazio pubblico	Presenza di giardini praticabili per il tempo libero. Possibili risposte – "Sì", "No"		X	
	Qualità dei marciapiedi	Presenza di marciapiedi antiscivolo, di sufficiente larghezza per le sedie a rotelle e con cordoli al livello stradale nei punti di attraversamento		X	
	Attraversamenti pedonali	Convenienza del posizionamento degli attraversamenti pedonali. Misurato mediante indagine della percezione soggettiva degli stakeholder. Possibili risposte – "molto insoddisfacente", "insoddisfacente", "mediamente conveniente", "buono", "eccellente" e "non applicabile"		X	
	Percorrenza pedonale lungo il waterfront	Lunghezza delle piste ciclabili e dei marciapiedi costruiti lungo il waterfront			X

Categoria dei determinanti sociali/critères <u>TERRITORIALE</u>	Indicatore	Misurazione	Scala di misurazione urbana		
			Livello soggettivo	Livello di comunità	Livello politica locale

LUOGHI DI SCAMBIO					
	Distanza dagli spazi pubblici aperti	E' presente almeno uno spazio aperto pubblico a una distanza ragionevole (400-500 metri) dalla maggior parte delle case?	X		
	Flusso pedonale	Numero di pedoni all'ora, su un tratto data di strada pedonale pubblica principale o piazza		X	
	Vitalità degli spazi pubblici	Numero di eventi speciali/fiere/comizi/istallazioni artistiche organizzati negli spazi pubblici in un determinato intervallo temporale		X	
	Vitalità degli spazi pubblici	Numero medio di partecipanti a eventi speciali/festival/fiere/comizi/istallazioni artistiche organizzati negli spazi pubblici in un determinato intervallo temporale		X	
	Vitalità degli spazi pubblici	Tempo medio di permanenza di eventi speciali/festival/fiere/comizi/istallazioni artistiche organizzati negli spazi pubblici in un determinato intervallo temporale		X	
	Vitalità degli spazi pubblici	Numero medio di artisti di strada che propongono in maniera informale la loro arte negli spazi pubblici, in un determinato intervallo temporale		X	
	Varietà di spazio pubblico	C'è un buon accesso allo spazio pubblico formale e informale, strutturato e non strutturato. Possibili risposte – "sì", "no", "informazioni insufficienti"	X		
	Aree pubbliche con sedute	Numero di posti a sedere all'aperto e distanziati ad intervalli regolari.		X	
	Rastrelliere per biciclette	Misurato analizzando superfici, vedute panoramiche di fotografie e sezioni con AutoCAD e tecnologia GIS			
	Rastrelliere per biciclette	Numero posti nelle rastrelliere per il parcheggio di biciclette negli spazi pubblici		X	
	Rastrelliere per biciclette	L'accessibilità delle bici negli spazi pubblici è supportata da un sistema di rastrelliere adeguato a consentire il loro parcheggio?	X		
	Bagni pubblici	Bagni pubblici puliti, ben tenuti, accessibili per le persone con abilità diverse, segnalati e messi in posizioni convenienti. Possibili risposte - "Eccellente"; "molto buono"; "buono"; "equilibrato"; "povero"	X		
	Accesso alle aree gioco	Sono presenti spazi in cui i bambini e giovani possono praticare sport informali in modo sicuro e senza protestare. Possibili risposte – "fortemente in disaccordo", "non sono d'accordo", "neutrale", "d'accordo", "molto d'accordo"	X		
	Accesso alle aree gioco	Il vostro quartiere o complesso residenziale fornisce un facile accesso alle aree gioco all'aperto? Possibili risposte – "sì", "no"	X		
	Accesso alle aree gioco	Ci sono opportunità per le famiglie di giocare a livello locale (spazi attrezzati nel quartiere per il tempo libero). Possibili risposte - Possibili risposte – "fortemente in disaccordo", "non sono d'accordo", "neutrale", "d'accordo", "molto d'accordo"	X		

Categoria dei determinanti sociali/critères <u>TERRITORIALE</u>	Indicatore	Misurazione	Scala di misurazione urbana		
			Livello soggettivo	Livello di comunità	Livello politica locale
ACCESSIBILITA'	Accesso al trasporto pubblico	Proporzione, percentuale, di territorio amministrativo locale entro 400m da una fermata d'autobus o tram oppure entro 800 metri da una stazione ferroviaria		X	
	Modalità di viaggio per raggiungere il posto di	Come ha fatto la persona a raggiungere il posto di lavoro (nel giorno dell'indagine)? Possibili risposte: treno, bus, traghetto, tram, taxi, macchina (come autista, come passeggero), camion, moto,	X		

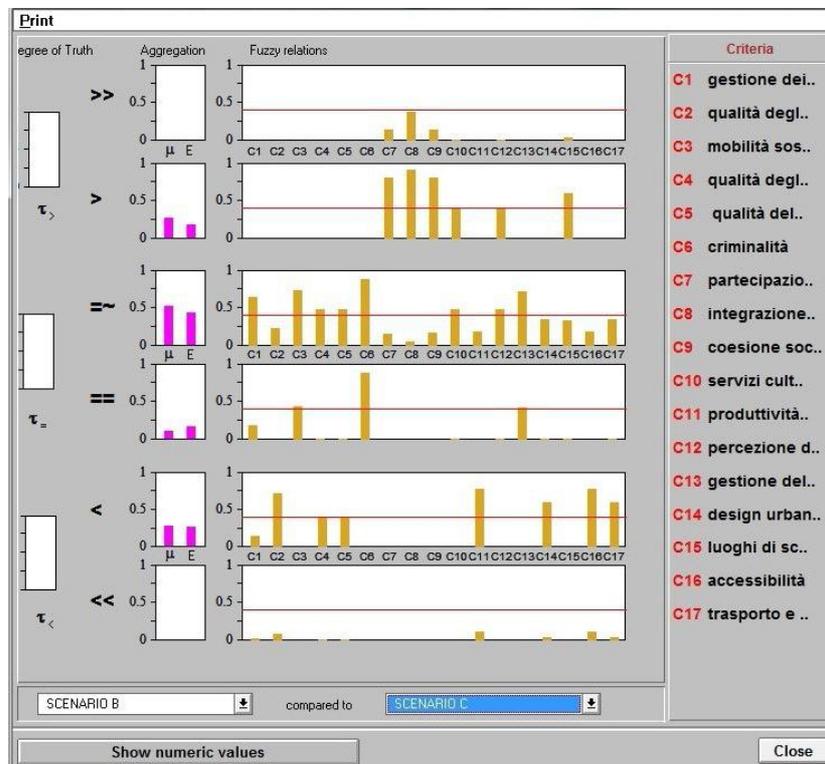
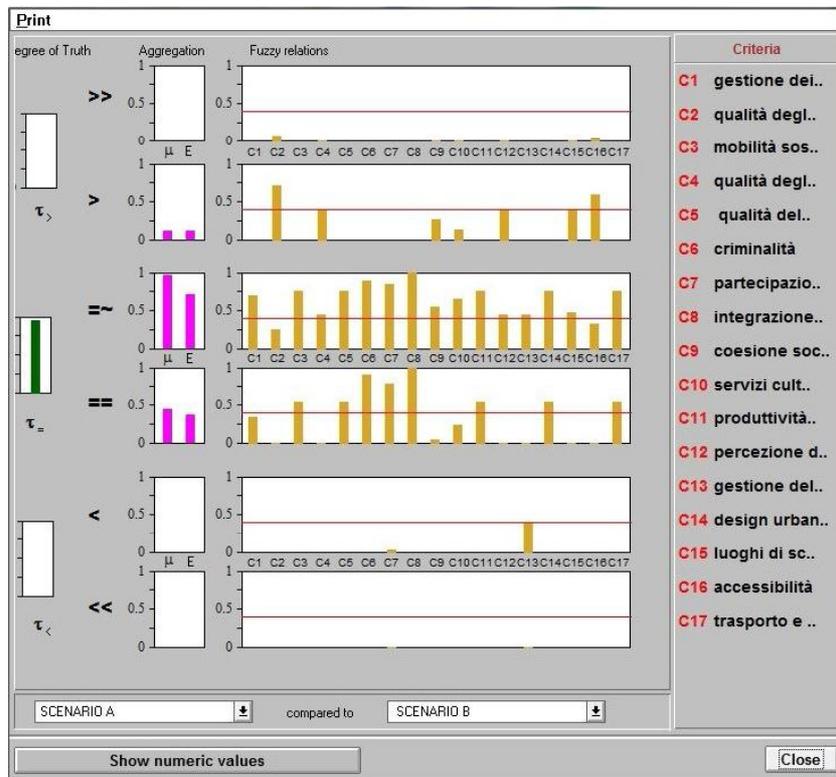
	lavoro	bicicletta, a piedi, ho lavorato a casa, altri modi, non ho lavorato			
	Accessibilità dei trasporti	Spese familiari medie dedicate ai trasporti, che coinvolgono il 20% o più del reddito lordo. Espresse in euro. Famiglie che spendono il 20% o più del reddito lordo in trasporti. Espresso in percentuale (meno è meglio)			X
	Percezione dell'accessibilità ai trasporti pubblici	I costi dei trasporto pubblici sono coerenti con i servizi offerti, comunicati con chiarezza e accessibili economicamente	X		
	Accesso al trasporto pubblico	Distanza media dalla fermata dei mezzi pubblici come tram, treno o bus (km)			X
	Accesso al trasporto pubblico	Distanza media dalla stazione ferroviaria più vicina (km)			X
	Accesso al trasporto pubblico	Numero di autobus a pianale ribassato per consentire l'accesso delle carrozzine per disabili			X

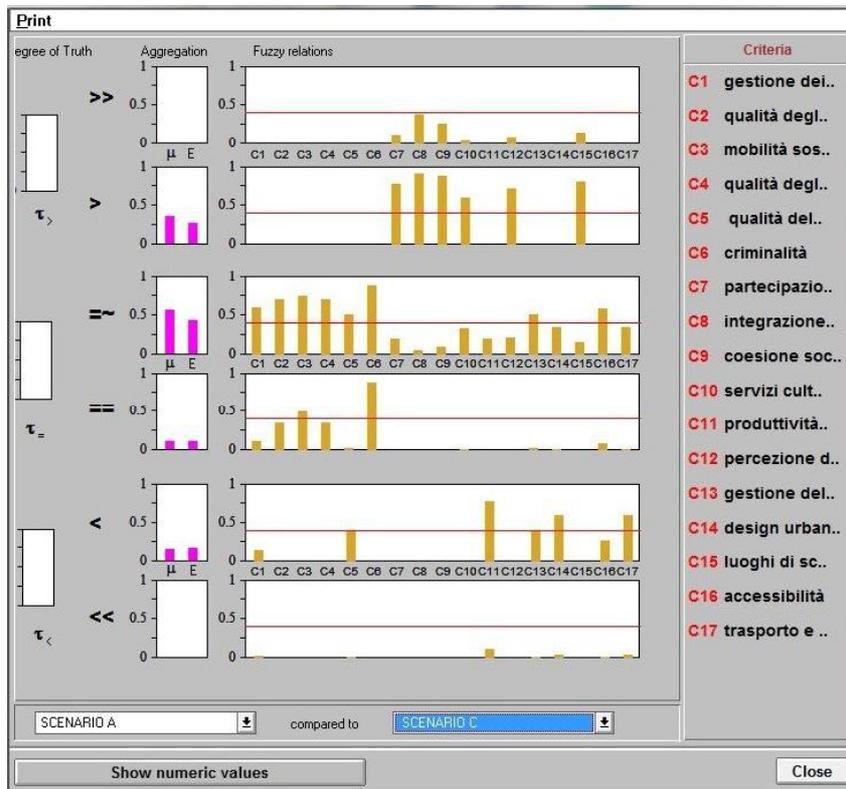
Categoria dei determinanti sociali/critères	Indicatore	Misurazione	Scala di misurazione urbana		
			Livello soggettivo	Livello di comunità	Livello politica locale
TERRITORIALE TRASPORTI E GESTIONE	Densità di stazioni del trasporto pubblico	Numero di stazioni e di fermate autobus presenti in superfici urbane omogenee, espresse in miglia quadrate. Misurato attraverso tecnologia GIS		X	
	Società trasportistiche	Numero di società che operano in città (urbane e interurbane)			X
	Tipologie di trasporto	Tipologia/offerta di trasporto (bus, taxi, treno, traghetto, funicolare)		X	
	Tasso di utilizzo dei trasporti pubblici	Tasso di utilizzo dei trasporti pubblici	X		
	Orario di chiusura dei servizi di trasporto pubblico	Valore di riferimento derivato da studi nazionali nel Regno Unito, Francia, Germania e l'Italia – ore 01:15		X	
	Vicinanza dal traffico di mezzi di trasporto pesanti	Percentuale di famiglie che vivono a circa 150 metri da un percorso stradale adibito alla carrabilità dei camion		X	
	Punti d'imbarco portuali	Numero punti d'imbarco nell'area portuale		X	
	Accesso a un aeroporto	Tempo medio per raggiungere un aeroporto internazionale. Valore di riferimento indicato: 50 minuti		X	

Bibliografia casi studio esaminati per il position paper Franciosa A. e P. Carone (2015), *La valutazione degli impatti sulla salute nell'approccio HUL*, convegno "Towards Operationalising UNESCO Recommendations on Historic Urban Landscape: Landscape well-being, health" Napoli 2-3 Marzo 2015

- Environment Canada, Canada Mortgage and Housing Corporation (1999), *Sustainable Community Indicators Software Guidelines, for the Development of Sustainability Indicators: user reference*, www.publications.gc.ca
- Field K. (2000), *Measuring the need for primary health care: An index of relative disadvantage*. Applied Geography, vol. 20, n. 4, pp. 305-332
- Gill T. (2011), *Children and nature: A quasi-systematic review of the empirical evidence*. London Sustainable Development Commission, London, UK
- Green Building Council of Australia (2011), *Green star communities, Summary of draft pilot credits*. Green Building Council of Australia
- Henderson-Wilson C. (2010), *Sustainable high-rise developments: Factors impacting on residents' health and well-being*, in Abdel-Hadi A., Tolba M., Soliman S., *Environment, health, and sustainable development*, Hogrefe Publishing, Cambridge, MA, pp. 59-72
- Howley P., Scott M., Redmond D. (2009), *Sustainability versus livability: An investigation of neighbourhood satisfaction*. Journal of Environmental Planning and Management, vol. 52, n. 6, pp. 847-864
- Istat (2013), *UrBes, il Benessere Equo e Sostenibile nelle Città*. www.istat.it
- Kleinhans R. (2009), *Does social capital affect residents' propensity to move from restructured neighbourhoods?* Housing Studies, vol. 24, n. 5, pp. 629-651
- Lowie M., Whitzman C., Badland H., Davern M., Hes D., Aye L., Buttenworth I., Giles-Corti B. (2013), *Liveable, healthy, sustainable: What are the key indicators for Melbourne neighbourhoods?* Research Paper 1. Place, Health and Livability Research Program, University of Melbourne
- Mercer (2011), *Mercer 2011 quality of living survey highlights - defining "quality of living"*. www.mercer.com
- NSW Department of Health (2009), *Healthy urban development checklist*. NSW Department of Health. Sydney.
- Pacione M. (2009), *Urban geography: A global perspective*. Routledge: Abingdon, UK
- Parkes A., Kearns A., Atkinson R. (2002), *What makes people dissatisfied with their neighbourhoods?* Urban Studies, vol. 39, n. 13, pp. 2413-2438
- Partners for Livable Communities (2007), *A blueprint for action: Developing a livable community for all ages*. Partners for Livable Communities, National Association of Area Agencies on Ageing, Washington, DC
- Partners for Livable Communities (2001), *Community empowerment manual*. Partners for Livable Communities, Washington, DC
- Porta S., Renne J. (2005), *Linking urban design to sustainability: Formal indicators of social urban sustainability field research in Perth, Western Australia*. Urban Design International, vol. 10, n. 1, pp. 51-64
- San Francisco Department of Public Health (2010), *Healthy development measurement tool development checklist, Version 3.02*. San Francisco Department of Public Health. San Francisco, California
- Santos L.N.V., Torres Silva L., Ramos R.R., Torres M. (2012), *Healthand Well-Being in Urban Areas: The WHO Healthy Cities Project*, www.repositorium.sdum.uminho.pt
- Southworth M. (2003), *Measuring the liveable city*. Built Environment, vol. 29, n. 4, pp. 343-354
- Talen E. (2005), *Evaluating good urban form in an inner-city neighbourhood: An empirical application*. Journal of Architectural & Planning Research, vol. 22, n. 3, pp. 204-228
- Taoyuan Healthy and Age-Friendly City (2014), *Taoyuan Healthy City Local Indicators*, www.agefriendly.tychb.gov.tw
- Takano T., Nakamura K. (2001), *An analysis of health levels and various indicators of urban environments for Healthy Cities projects*. Journal of Epidemiology & Community Health, n. 55, pp. 263-270
- Tyler N. (1998), *Evaluating the health of downtowns: A study of Michigan small cities*. Madison, Wisconsin
- Urban Ecology Coalition (1999), *The Neighborhood Sustainability Indicators Guidebook*. Crossroads Resource Center, Minneapolis, Minnesota
- University of Minnesota (2007), *Design for Health, Health impact assessment, level 1: Preliminary checklist, Version 2.1*. University of Minnesota
- University of Minnesota (2008), *Design for Health, Health impact assessment: Threshold analysis workbook*. University of Minnesota
- University of Minnesota (2008), *Design for Health, Rapid health impact assessment toolkit, Version 3.0*. University of Minnesota
- van Dorst M. (20010), *Sustainable livability: Privacy zoning as a physical condition for social sustainability*, in Abdel-Hadi A., Tolba M., Soliman S., *Environment, health, and sustainable development*, Hogrefe Publishing, Cambridge, MA, pp. 111-125
- Victorian Health Promotion Foundation (2012), *VicHealth indicators survey 2011: Selected findings*. Victorian Health Promotion Foundation, Melbourne
- Walton D., Murray S.J., Thomas J.A. (2008), *Relationships between population density and the perceived quality of neighbourhood*. Social Indicators Research, vol. 89, n. 3, pp. 405-420
- West S., Badham M. (2008), *A strategic framework for creating liveable new communities: Final report*. Victorian Growth Areas Authority, Melbourne
- Wilkinson R., Pickett K. (2009), *The spirit, level: Why more equal societies almost always do better*. Penguin Books, London
- World Health Organization (2007), *Global age-friendly cities: A guide*. World Health Organization: Geneva
- World Health Organization (2007), *Checklist of essential features of age-friendly cities*. World Health Organization: Geneva
- World Health Organization (2011), *Urban health: Healthy city checklist*, www.euro.who.int

ALLEGATO H: output matrice degli impatti e matrice di equità





Print

{G7,G8}	{G9}	{G11}	{G12}	{G10}	{G3}	{G1}	{G8}	{G2}	{G4}	{G5}	Alternatives	Groups
B 0.05	A 0.94	C 0.04	C 0.00	B 0.04	B 0.04	B 0.00	A 0.04	B 0.07	B 0.07	C 0.07	A SCENARIO A	G1 Abitanti 18/34
A 0.23	B 0.16	B 0.10	B 0.50	A 0.04	C 0.10	C 0.20	B 0.10	A 0.07	C 0.12	A 0.07	B SCENARIO B	G2 Abitanti 35/70
C 0.85	C 0.25	A 0.40	A 0.70	C 0.40	A 0.10	A 0.20	C 0.25	C 0.12	A 0.12	B 0.12	C SCENARIO C	G3 Turisti
												G4 Studenti
												G5 Lavoratori
												G6 Commercianti
												G7 Operatori s..
												G8 Fondazioni
												G9 Associazion..
												G10 Cittadinanza..
												G11 Istituzioni
												G12 SARPT

X Vetoed alternative
 X Alternative vetoed by this coalition

Close

Print

	{ G3,G1 }	{ G9 }	{ G11 }	{ G12 }	{ G10 }	{ G7,G6 }	{ G8 }	{ G2 }	{ G4 }	{ G5 }	Alternatives	Groups
B	0.04	A 0.04	C 0.04	C 0.00	B 0.04	B 0.05	A 0.04	B 0.08	B 0.08	C 0.08	A SCENARIO A	G1 Abitanti 18/34
C	0.25	B 0.15	B 0.15	B 0.50	A 0.04	A 0.21	B 0.15	A 0.08	C 0.13	A 0.08	B SCENARIO B	G2 Abitanti 35/70
A	0.25	C 0.25	A 0.45	A 0.70	C 0.45	C 0.53	C 0.25	C 0.13	A 0.13	B 0.13	C SCENARIO C	G3 Turisti
												G4 Studenti
												G5 Lavoratori
												G6 Commercianti
												G7 Operatori s...
												G8 Fondazioni
												G9 Associazion...
												G10 Cittadinanza...
												G11 Istituzioni
												G12 SARPT

X Vetoeed alternative
X Alternative vetoed by this coalition

Close

Print

	{ G9,G8 }	{ G11 }	{ G12 }	{ G3,G1 }	{ G10 }	{ G7,G6 }	{ G2 }	{ G4 }	{ G5 }	Alternatives	Groups
A	0.05	C 0.03	C 0.00	B 0.03	B 0.03	B 0.05	B 0.08	B 0.08	C 0.08	A SCENARIO A	G1 Abitanti 18/34
B	0.22	B 0.16	B 0.80	C 0.25	A 0.03	A 0.22	A 0.08	C 0.11	A 0.08	B SCENARIO B	G2 Abitanti 35/70
C	0.37	A 0.45	A 0.70	A 0.25	C 0.45	C 0.64	C 0.11	A 0.11	B 0.11	C SCENARIO C	G3 Turisti
											G4 Studenti
											G5 Lavoratori
											G6 Commercianti
											G7 Operatori s...
											G8 Fondazioni
											G9 Associazion...
											G10 Cittadinanza...
											G11 Istituzioni
											G12 SARPT

X Vetoeed alternative
X Alternative vetoed by this coalition

Close

Print

{ G10,G7,G6 }	{ G9,G8 }	{ G11 }	{ G12 }	{ G3,G1 }	{ G2 }	{ G4 }	{ G5 }	Alternatives	Groups
B 0.07	A 0.05	C 0.04	C 0.00	B 0.04	B 0.08	B 0.05	C 0.08	A SCENARIO A	G1 Abitanti 18/34
A 0.20	B 0.20	B 0.14	B 0.00	C 0.24	A 0.08	C 0.13	A 0.08	B SCENARIO B	G2 Abitanti 35/70
C 0.78	C 0.30	A 0.44	A 0.70	A 0.24	C 0.13	A 0.13	B 0.13	C SCENARIO C	G3 Turisti
									G4 Studenti
									G5 Lavoratori
									G6 Commercianti
									G7 Operatori s...
									G8 Fondazioni
									G9 Associazion...
									G10 Cittadinanza...
									G11 Istituzioni
									G12 SARPT

Vetooed alternative
 Alternative vetoed by this coalition

Close

Print

{ G9,G8,G2,G4 }	{ G11 }	{ G12 }	{ G3,G1 }	{ G10,G7,G6 }	{ G5 }	Alternatives	Groups
A 0.10	C 0.04	C 0.00	B 0.04	B 0.05	C 0.08	A SCENARIO A	G1 Abitanti 18/34
B 0.24	B 0.15	B 0.00	C 0.25	A 0.22	A 0.08	B SCENARIO B	G2 Abitanti 35/70
C 0.39	A 0.45	A 0.70	A 0.25	C 0.78	B 0.12	C SCENARIO C	G3 Turisti
							G4 Studenti
							G5 Lavoratori
							G6 Commercianti
							G7 Operatori s...
							G8 Fondazioni
							G9 Associazion...
							G10 Cittadinanza...
							G11 Istituzioni
							G12 SARPT

Vetooed alternative
 Alternative vetoed by this coalition

Close

Print

{ G9,G8,G2,G4,G3,G1,G5 }	{ G11 }	{ G12 }	{ G10,G7,G6 }	Alternatives	Groups
B 0.29	C 0.04	C 0.00	B 0.06	A SCENARIO A	G1 Abitanti 18/34
A 0.31	B 0.16	B 0.50	A 0.23	B SCENARIO B	G2 Abitanti 35/70
C 0.49	A 0.48	A 0.70	C 0.80	C SCENARIO C	G3 Turisti
					G4 Studenti
					G5 Lavoratori
					G6 Commercianti
					G7 Operatori s...
					G8 Fondazioni
					G9 Associazion...
					G10 Cittadinanza...
					G11 Istituzioni
					G12 SARPT

Vetoed alternative
 Alternative vetoed by this coalition

Close

Print

{ G10,G7,G6,G9,G8,G2,G4,G3,G1,G5 }	{ G11 }	{ G12 }	Alternatives	Groups
B 0.29	C 0.04	C 0.00	A SCENARIO A	G1 Abitanti 18/34
A 0.37	B 0.16	B 0.50	B SCENARIO B	G2 Abitanti 35/70
C 0.91	A 0.45	A 0.70	C SCENARIO C	G3 Turisti
				G4 Studenti
				G5 Lavoratori
				G6 Commercianti
				G7 Operatori s...
				G8 Fondazioni
				G9 Associazion...
				G10 Cittadinanza...
				G11 Istituzioni
				G12 SARPT

Vetoed alternative
 Alternative vetoed by this coalition

Close

Diet		Alternatives	Groups
{ G11,G10,G7,G6,G9,G8,G2,G4,G3,G1,G5 }			
	(G12)		
B 0.34	C 0.00	A SCENARIO A	G1 Abitanti 18/34
A 0.61	B 0.00	B SCENARIO B	G2 Abitanti 35/70
C 0.95	A 0.70	C SCENARIO C	G3 Turisti
			G4 Studenti
			G5 Lavoratori
			G6 Commercianti
			G7 Operatori s..
			G8 Fondazioni
			G9 Associazion..
			G10 Cittadinanza..
			G11 Istituzioni
			G12 SARPT
<input checked="" type="checkbox"/> Vetoeed alternative <input checked="" type="checkbox"/> Alternative vetoed by this coalition			
			Close

Bibliografia

- Attademo, A. (2013) *Liverpool @Shanghai: the waterfront as a brandscape in Liverpool Waters case study* TRIA 11 (2/2013) 157-170 / print ISSN 1974-6849, e-ISSN 2281-4574, pp. 157-169
- Augé, M. (1992) *Non-lieux*, Seuil Paris
- Augé, M. (1993) *Non luoghi. Introduzione a un'antropologia della surmodernità*, Elèuthera, Milano
- Baker, D.A. e R.J. Palmer (2006), *Examining the effects of perceptions of community and recreation participation on quality of life*. Social Indicators Research, vol. 75, n. 3, pp. 395-418
- Badami, A. e D. Rosinvalle (2008) (a cura di), *Città d'acqua risorse culturali e sviluppo urbano nei waterfront*, Aracne, Roma
- Balbo, M. (1999), *L'intreccio urbano. La gestione della città nei paesi in via di sviluppo*, FrancoAngeli, Milano
- Bauman, Z. (2002) *Modernità liquida*, Laterza, Roma-Bari
- Bhatia, R. (2007), *Protecting health using an environmental impact assessment: a case study of San Francisco land use decision making*. Journal of Public Health, vol. 97, n. 3, pp. 406-413
- Bologna Van Eetvelde, V. e M. Antrop (2008) *"Indicators for assessing changing landscape character of cultural landscapes in Flanders (Belgium)"* Eslevier landscape and Urban planning, Gent.
- Borriello, F. et al (2012), *Facelift for a new port area image: the case of Palermo*, BDC, vol. 12, 1/2012 – ISSN: 1121-2918 pp. 820-828
- Borriello, F. et all.(2015), *Design and use of a Facebook 4 Urban Facelifts*, Int. J. Global Environmental Issues, Vol. 14, Nos. 1/2.pp. 89-112
- Borrosa, F. L. et al (2011), *Dealing with landscape fuzziness in user preference studies: photo-based questionnaires in the Mediterranean context*, Landscape and Urban Planning 104 (2012) 329-342.

- Browna, G. e L. Brabynb (2012) *An analysis of the relationships between multiple values and physical landscapes at a regional scale using public participation GIS and landscape character classification*, Landscape and Urban Planning, Elsevier
- Bruttomesso, R. (2006), *Città-porto. Mostra internazionale di Architettura*, Marsilio, Padova
- Buslacchi, M.E (2013), *A view from the Sea The regeneration of Marseille Waterfront: iconic buildings and Mediterranean sea* TRIA 11 (2/2013) 47-60 / print ISSN 1974-6849, e-ISSN 2281-4574, pp. 1-14
- Candiracci, S. (2012), *Urban cultural Heritage in Africa an elite concept or a basic need?*, BDC, vol. 12, 1/2012 – ISSN: 1121-2918, pp. 10037-1046
- Carli Mr., Am. Ferragina (2005) *Gli indicatori sociali in P. Malanina* (a cura di) Rapporto sulle economie del Mediterraneo, ISSM-CNR, il Mulino, Bologna, pp.171-202
- Carone, P. et all(2013), *The role of social networks for new strategies of Urban regeneration*, ICCSA (4) 2013, Lecture Notes in Computer Science Volume 7974,pp 515-527;
- Carone,P. (2014) *I porti di Tangeri: Potenzialità per uno sviluppo sostenibile*, BDC, print ISSN 1121-2918, electronic ISSN 2284-4732, pp. 397-414
- Carone, P. e S. Panaro (2014), *New images of city trough social network*, IJWIS 10(2): 209-223, Emerald group published
- Carta, M. (2008), *"I waterfront come generatori di qualità urbana"*,pp.7-14 in Badami, A. e D. Rosinvalle (2008) (a cura di), *Città d'acqua risorse culturali e sviluppo urbano nei waterfront*, Aracne, Roma
- Caswell, J. e M. Taylor (2011)*Liverpool at Shanghai: The Expo experience*, Local Economy, 26/2011, pp. 423-430
- Cerreta M. e P. De Toro (2012), *Integrated Spatial Assessment (ISA): A Multi-Methodological Approach for Planning Choices*, in Burian J., *Advances in Spatial Planning*, InTech, Rijeka, pp. 77-108

- Cerreta, M. e V. Malangone (2013), *Strategie di valorizzazione sostenibile per il paesaggio storico urbano: la valle dei mulini di Amalfi*, BDC, ISSN1121-2918, pp. 39-60
- Cerreta, M, et al.(2013), "A Spatial Multicriteria Assessment Decision Support System (SMCA-DSS) for East Naples: towards a water opportunity map", in Apduhan B., Nguyen H. Q., Misra S., Taniar D., Gervasi O., Murgante B. (eds.), *ICCSA 2013. Part IV*, LNCS 7974. Springer, Heidelberg, Germany, pp. 572-586
- Checkland, P.(1981), *Systems Thinking, Systems Practice*. Wiley & Sons ed., Chichester
- Checkland, P. (1988), *Information Systems and Systems Thinking: Time to Unite?* International Journal of Information Management 8(4), 239–248
- Checkland, P. (1999), *Systems Thinking, Systems Practice - Soft Systems Methodology - a 30 –year Retrospective*. Wiley & Sons ed., Chichester
- Clemente, M. e G. Esposito De Vita (2008) (a cura di), *Città interetnica, spazi forme e funzioni per l'aggregazione e per l'integrazione*, Editoriale Scientifica, p.184.
- Clemente, M. et al. (2012), *Grandi e piccoli eventi nelle città di mare per mutamenti urbani sostenibili: i casi studio di Lorient e Valencia*, TRIA 9 (1/2012) 73-90 / print ISSN 1974-6849, e-ISSN 2281-4574, pp. 73-90
- Clemente, M. (2013) *Identità marittima e rigenerazione urbana per lo sviluppo sostenibile delle città di mare*, BDC, print ISSN 1121-2918, electronic ISSN 2284-4732, p.187
- CNEL Consiglio Nazionale Economia del Lavoro-Assemblea 26 giugno 2008, *Processo di Barcellona, Unione per il Mediterraneo*
- Dal Lago A., (2004) *Non-persone. L'esclusione dei migranti in una società globale*, Feltrinelli, Milano
- De Rosa, F. (2014), *Valori e valutazioni del paesaggio storico urbano: metodologie ed approcci per la conservazione integrata e gestione dei siti Unesco*, BDC, print ISSN 1121-2918, electronic ISSN 2284-4732 pp. 61-84

- Di Palma M. (2014), *il paesaggio urbano delle città portuali: la dimensione complessa nella valutazione dello sviluppo sostenibile*, BDC, print ISSN 1121-2918, electronic ISSN 2284-4732, pp. 85-108
- European Commission (2014), Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions – “Towards an integrated approach to cultural heritage for Europe”, COM(2014) 477 final, Brussels, 22.7.2014
- Fabietti, U. (1998), *L'identità etnica*, Carocci, Roma
- Fabbricatti, K. (2013), *Le sfide della città interculturale: la teoria della resilienza per il governo dei cambiamenti*, Franco Angeli, Milano
- Fagerholm, N. et al.(2012), *Community stakeholders' knowledge in landscape assessments – Mapping indicators for landscape services*. Ecological Indicators, n.18, pp.421-433.
- Faro Convention (2005), *The Framework Convention on the Value of Cultural Heritage for Society*. Faro, Portugal.
- Florida R. (2005), *The flight of the creative class*. HarperCollins Publishers, New York, NY.
- Franciosa A. e P. Carone (2015), *La valutazione degli impatti sulla salute nell'approccio HUL*, position paper al convegno “Towards Operationalising UNESCO Recommendations on Historic Urban Landscape: Landscape well-being, health” Napoli 2-3 Marzo 2015
- Fusco Girard L.e P. Nijkamp (1997), *Le valutazioni dello sviluppo sostenibile della città e del territorio*, Franco Angeli, Milano
- Fusco Girard, L..e P. Nijkamp (2004) *Energia bellezza e partecipazione la sfida della sostenibilità: valutazioni integrate tra conservazione e sviluppo*, Franco Angeli, Milano
- Fusco Girard, L. (2006) *la città tra conflitto contraddizione e progetto ACE© Vol.1*, núm. 1, pp.46-59

- Fusco Girard, L. (2008) in *Spazi, forme e funzioni per l'aggregazione e per l'integrazione* a cura di Massimo Clemente Gabriella Esposito De Vita Editoriale Scientifica s.r.l Napoli 2008 p.-20
- Fusco Girard, L.(2012), "*Per uno sviluppo umano sostenibile nel Mezzogiorno: come gestire la transizione verso una nuova base economica urbana*", in AA.VV., *Nord e Sud a 150 anni dall'Unità d'Italia*. Svimez, Roma, pp. 759-779.
- Fusco Girard, L. (2013) *Toward a Smart Sustainable Development of Port Cities/Areas: The Role of the "Historic Urban Landscape" Approach Sustainability* 2013, 5, 4329-4348 ISSN 2071-1050, pp. 4329-4348
- Fusco Girard, L. (2013a) *Creative cities: the challenge of "humanization" in the city development* Bollettino del Dipartimento di Conservazione dei Beni Architettonici ed Ambientali, Vol. 13, n. 1, pp. 9-32
- Fusco Girard, L. et al (2014) *Prin: Il paesaggio storico-urbano come risorsa per lo sviluppo locale: un approccio innovativo per strategie smart di creazione di valore*, Report 1, 3/2014, DiarC, Federico II, Napoli
- Fusco Girard, L. (2014) *The role of cultural urban landscape towards a new urban economics: new structural assets for increasing economic productivity through hybrid processes*, Housing Policies and Urban Economics Vol. 1, No 1, (2014), pp. 3-27
- Garmedia, E. et al (2010), *Social multi-criteria evaluation as a decision support tool for integrated coastal zone management*, Ocean & Coastal Management 53 (2010) 385e403, pp. 385-403
- Gausa Navarro, M. (2009) *Multi-Barcelona. Hiper-Catalunya*, List, Trento/Barcellona,
- Girardet H. (2010), *Regenerative cities*. World Future Council and HafenCity University Hamburg, Germany.
- Gittins J. (2009) *Valutazione del paesaggio e partecipazione della comunità: differenti modalità di ingaggio*, in Castiglioni B., De Marchi M. (a cura di), *Di chi è il paesaggio? La partecipazione degli attori nella individuazione, valutazione e pianificazione*, CLEUP Editrice, Padova, pp. 37-47

- Hopkins, R. (2009) *The Transition Handbook: From Oil Dependency to Local Resilience*; Chelsea Green Publishing: White River Junction, VT, USA
- Hutchings J., e M. Cassar (2006), *A Soft System Framework for the Conservation Management of Material Cultural Heritage*, Springer Science+Business Media
- Jacobs, J. (1961), *The Death and Life of Great American Cities*, Random House, New York, USA
- Jacobs, J. (1969), *The Economy of Cities*, in Ottaviano G., Pinelli D. (a cura di), *Diversità culturale e crescita delle città: la sfida della città multiculturale*, Fondazione Eni Enrico Mattei, Venezia, pp. 62-77
- Kurtit, K. et al (2012) NDSM, Facebook for Urban Facelift- NDSM from a solo dockyard towards a dynamic safari, workshop July 2012, Naples
- Lemmi E. e A. Chieffallo (2012), *Mediterraneo, primavera araba e turismo. Nuovi scenari di frammentazione territoriale*, FrancoAngeli, Milano
- Liao P., Yang Chi-fu and Chin-Chun Yi (2005) *Perceived quality of life in Taiwan and Hong Kong: an intra-culture comparison*, Springer Science+Business Media
- Losasso, M.(2010), *Percorsi dell'innovazione: industria edilizia, tecnologie, progetto*, CLEAN, Napoli
- McAuslan, P. (1995), Urbanization, Law and Development: A record of research since the 1960s, in Stren with Kjellberg Bell
- Minissale, S. a cura di (2008) *La Gestione del Sito Unesco. Paesaggio culturale dei Sacri Monti del Piemonte e della Lombardia*, Tipografia Saccardo, Treviglio
- Mitsche, N., et al. (2009), *Intangibles - enhancing access to cities cultural heritage through interpretation*, in Proceedings of ISAAC Conference, *Promoting Cultural Heritage Tourism through integrated eservices*. Amsterdam
- Munda, G. (1995), *Multicriteria Evaluation in a Fuzzy Environment: Theory and Applications in Ecological Economics*, Physica-Verlag, Heidelberg.
- Munda, G. (2004), *Social Multi-Criteria Evaluation: Methodological Foundations and Operational Consequences*, *European Journal of Operational Research*, 158, 3: 662-677.

- Munda, G. (2006), *A NAIAD E based approach for sustanaibility benchmarking* , International Journal of Environmetal Technology and Management vol. 6, No. 1-2, pp. 65-78
- Munda, G. (2008), *Social Multi-criteria Evaluation for Sustainable Economy*, Springer Verlag Berlin Heidelberg
- Musso, E. (1996), *Città portuali: l'economia e il territorio*. Franco Angeli, Milano
- Nam Hyeong K., Hye Kang H. (2008) *The Aesthetic Evaluation of Coastal Landscape*, KSCE Journal of Civil Engineering, Springer Science+Business Media.
- Nan, E. (2013) *Rinaturazione urbana nel Mediterraneo: nuove strategie da antichi genomi* in TRIA 11 (2/2013) 131-144 *il Mare e la Città* / print ISSN 1974-6849, e-ISSN 2281-4574
- Nogué, J. (2009), *L'Osservatorio del Paesaggio della Catalogna e i cataloghi del paesaggio: la partecipazione cittadina nella pianificazione del paesaggio*, in Castiglioni B., De Marchi M. (a cura di), *Di chi è il paesaggio? La partecipazione degli attori nella individuazione, valutazione e pianificazione*, CLEUP, Padova, pp. 19-28.
- Norberg-Schulz C. (1998), *Genius loci. paesaggio, ambiente, architettura*. Electa, Milano.
- Oussindhoum, F. (2015) *Urban Landscapes and urban economy: a case study, Tangier, a historical city port, nella Sessione II New Tools for planning inclusive, safe, resilient and sustainable cities*, presentazione al convegno "Towards Operationalising UNESCO Recommendations on Historic Urban Landscape" Napoli 2-3 Marzo 2015
- OCSE (1998), *Human Capital Investment: an International Comparison*. Ocse-CERIS, Parigi
- Pereira Roders, A. (2014), seminario su *Outstanding Universal Value World Heritage Cities and Sustainability*, Technische Universiteit Eindhoven
- Polese, M e R. Stern (2000), *The social sustainability of cities. Diversity and management of chance*. University of Toronto Press, Toronto
- Potschin, M. e R. Haines-Young (2006), *Rio+10, sustainability science and landscape ecology*. Landscape Urban Planning, n. 75, pp. 162-174.

- Ravetz, J. (2014) *Valutation and evaluation in complex real systems: a synergistic mapping and policy template*, BDC, print ISSN 1121-2918, electronic ISSN 2284-4732, pp. 251-265
- Richardson, A. et al (2008), *Economic Benefits of a City Health Plan*. Public Health Information ans CapacityCommunity ans Public Health, Canterbury
- Rombai, L. (2002) *"Paesaggi culturali, analisi storico-geografica e pianificazione"*, Storia e futuro,
- SARPT - Société d'Amenagement pour la Reconversion de la zone Portuaire de Tanger ville (2010), *Tanger projet de reconversion du port de la ville*, Royaume du Maroc.
- Sen, A. (1999), *Development as freedom*, Oxford University Press. ISBNn9780198297581. New York:
- Signorelli, A. (2006), *Migrazioni e incontri etnografici*, Sellerio, Palermo
- Smit A.J, *The Influence of District Visual Quality on Location Decisions of Creative Entrepreneurs*, 168 Journal of the American Planning Association, Spring 2011, Vol. 77, No. 2 pg. 170
- Smith, A. (2012), *Events and Urban Regeneration. The Strategic Use of Events to Revitalise Cities*, London, Routledge, p. 304
- Stephenson, J. (2005) *Values in Space and Time. A framework for understanding and linking multiple cultural values in landscapes*. A thesis submitted for the degree of Doctor of Philosophy at the University of Otago, Dunedin, New Zealand.
- Southworth, M. (2003), *Measuring the liveable city*. Built Environment, vol. 29, n. 4, pp. 343-354
- Stratigea, A. e Ch-A Papadopoulou (2009) *Partecipatory Planning and Sustainable Development a Methodological approach. Proceedings of the II National Conference of Urban Regional planning and Regional Development*, Vol, 24-27 September, pp. 43-51
- Tempesta, T. (2009), *Economia del paesaggio rurale*, Franco angeli, Milano
- Tempesta, T. e M. Thiene(2010), *Percezione de valore del paesaggio*.FrancoAngeli, Milano.

- Unesco (2011), Recommendation on the Historic Urban Landscape, UNESCO World Heritage Centre, Resolution 36C/23, Annex, Paris, France
- Unesco (2013), *Swahili, Historic Urban landscape, 2011-2012*, United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO) 7 place de Fontenoy, 75352 Paris 07 SP France
- Un-Habitat (2013) *Urban planning for cities leaders*, ISBN Number: 978-92-1-132505-8
- Viola, P. e E. Colombo (2010) *Porti turistici, approccio multidisciplinare per una strategia progettuale integrata*, Flaccovio Editore, Palermo
- Willy Schmid, A. (2000), *The Emerging role of visual resource assessment and visualization in landscape planning in Switzerland*, Eslevier landscape and Urban planning, Zurich
- World Bank (2003), *Land Policies for Growth and Poverty Reduction. World Bank Policy Research Report*. Oxford University Press, New York
- World Urban Forum 6 (2012), *The Urban Future HSP/WUF/6/2, Concept paper and outline of the dialogues, the 21st Century: Century of the City*, Naples
- Yamashita, S. (2002), *Perception and evaluation of water in landscape: use of Photo-Projective Method to compare child and adult residents' perception of a Japanese river environment*, Landscape and Urban Planning 62 (2002) 3-17
- Yourchenar, M. (1931) *Memorie di Adriano*, Einaudi, Milano-Torino, p. 121
- Zeleny M. (1993), "*Alla ricerca dell'equilibrio cognitivo: bellezza, qualità, armonia*", in Fusco Girard L. (a cura di), *Estimo ed economia ambientale*. Angeli, Milano.

Sitografia

- Agenda 21 per la cultura, www.agenda21culture.net
- Areso, J (consultato 10/2/2015) *Bilbao's strategic evolution from the industrial to the pos-industrial city* www.riss.osaka-v.ac.jp
- Cecilia Fernandez Suzor (2004), <http://www.rtve.es/alacarta/audios/el-dia-menos-pensado>
- Chiabai, A. et al. (2007) *D4.4 - Report on the e-Governance frame work for managing*

cultural e-services. www.isaac-project.eu

Coarellii (2014) www.tabadoul.org

Garcia et al. (2008), *Creating an impact: Liverpool's experience as European Capital of Culture*, www.impacts08.net

Sefrioui K., (2010) *Tangeri l'eterna cosmopolita* www.ansa.it

Perspectives économiques en Afrique (2012) www.africaneconomicoutlook.org

Projet de plan d'action pour la mise en oeuvre du statut d'avance (2013-2017) www.eeas.europa.eu

SRM su dati Assoporti e Autorità portuali (2012) www.skyscrapedciy.com

Stiglitz, J.E., (2010), www.stiglitz-sen-fitoussi.fr

Stratigea, A. Papadopoulou, Ch.-A (2009), www.agenziaentrate.gov.it

Unesco (2011), www.whc.unesco.org

United Nations Development Programme (1990), www.hdr.undp.org

United Nations (1992), www.unesco.org

Un-Habitat (2009), www.unhabitat.org

Un-Habitat (2014) *The city we need*, www.unhabitat.org

WHO (2012), www.euro.who.int

WHO (2003), www.euro.who.int

www.unchs.org/scp/

<http://locs4africa.iclei.org>

www.bestpractice.org

www.esteri.it

www.esteri.it

www.cooperazioneallosviluppo.esteri.it

www.esteri.it

www.bestpractice.org

www.istat.it

www.wikipedia.org

<http://europa.eu/legislation>

<http://www.crociereonline.net/destinazioni/tangeri.htm>

www.Boalingua.ch

<http://podcast.radiopopolare.it>

www.hiaguide.org

www.treccani.it

www.fidelityhouse.eu

www.fanpage.it

www.itlvalencia.com

Tesi di dottorato consultate

Fichera, ML. (2011), *Lo sviluppo della politica Europea nel Mediterraneo. La ricerca di una politica comune in tema d'immigrazione*, Università degli studi di Trieste, Scuola di Dottorato di ricerca in scienze dell'uomo del territorio della società, indirizzo in geopolitica, geostrategia e geoeconomia XXIII ciclo