



Università degli Studi di Napoli Federico II
Dottorato di Ricerca in
**Metodi di Valutazione per la Conservazione Integrata del Patrimonio
Architettonico, Urbano ed Ambientale**
XXIV Ciclo

Waterfront, valori e valutazioni

approcci teorici e metodologici per la costruzione di un modello sperimentale
di valutazione ex post per il “caso Porto” e per la riqualificazione urbana



Tutor

Prof. Arch. Luigi Fusco Girard (Università degli Studi di Napoli Federico II)
Prof.a Arch. Maria Madalena Ferreira Pinto da Silva (Universidade do Porto)
Prof.a Arch. Graziella Trovato (Universidad Politécnica de Madrid)

Co-tutor

Prof.a Arch. Maria Cerreta

Dottoranda

Arch. Teresa Vincenti



Universidade do Porto

Faculdade de
Arquitetura

FAUP

etsamadrid

A conclusione di questo percorso desidero ringraziare tutti coloro che mi sono stati vicini, condividendo e sostenendomi nei tanti momenti di entusiasmo come in tutti quelli di difficoltà.

Ringrazio il prof. Luigi Fusco Girard per l'aver creduto in me, per le innumerevoli occasioni di dibattito, di confronto e di crescita. Ringrazio Maria Cerreta per il prezioso aiuto non soltanto accademico ma anche e soprattutto umano.

Ringrazio la prof. Maria Madalena Ferreira Pinto da Silva per la continua collaborazione, l'originalità e l'interdisciplinarietà del suo contributo. Ringrazio la facoltà di Architettura di Porto (FAUP) per la straordinaria accoglienza ricevuta presso il Centro de Arquitectura e Urbanismo da Faculdade de Arquitectura do Porto (CEAU, FAUP) nei periodi di attività estera. Ringrazio le persone che ho intervistato - progettisti, coordinatori e responsabili del processo di riqualificazione urbana del waterfront di Porto, Matosinhos e Vila Nova de Gaia - e tutti gli utenti per la loro attiva partecipazione.

In particolare, ringrazio gli architetti Alvaro Siza ed Eduardo Souto de Moura per avermi accolta con umiltà ed umanità, per l'interesse e la curiosità che la mia tesi ha suscitato in loro.

Ringrazio la prof. Graziella Trovato per la disponibilità incontrata nel periodo di soggiorno a Madrid e per i validi suggerimenti.

Ringrazio gli amici di sempre ed i nuovi amici che -in questi tre anni- ho avuto la fortuna di incontrare in Italia e all'estero. Ringrazio i compagni di corso e lo staff del Dipartimento di Conservazione dei Beni Architettonici ed Ambientali.

Ringrazio la mia famiglia -i miei genitori e mia sorella- per l'aver appoggiato ed incoraggiato in maniera costante ed incondizionata tutte le mie scelte e per avermi trasmesso il "valore" della cultura.

Ringrazio Luca che -con infinito amore- mi è stato sempre accanto, sostenendomi, comprendendomi e comprendendo la "lontananza".

Ai miei nonni

Premessa

Parte prima

Il tema: dallo spazio ai “valori” dello spazio

1. Ri-trovare lo “spazio pubblico” nella città consolidata

- 1.1 La città come sistema urbano dinamico complesso: patrimonio ambientale, costruito e culturale
- 1.2 Il concetto di “spazio” e di “pubblico”
- 1.3 Spazi collettivi e bisogni umani

2. Ri-costruire i “valori” dello spazio pubblico

- 2.1 Il waterfront come spazio pubblico e come bene collettivo
- 2.2 Il waterfront come “luogo” di sperimentazione delle politiche pubbliche
- 2.3 Il ruolo del progetto urbano nella ri-qualificazione e nella ri-costruzione dei “valori” del waterfront

Parte seconda

Questioni ed approcci: dai “valori” alla valutazione

3. Valori “complessi” e valutazioni

- 3.1 L'identificazione dei valori
- 3.2 Valore intrinseco e processo partecipativo: processi e problemi decisionali complessi

4. Verso la definizione di un modello sostenibile di valutazione ex post

- 4.1 La valutazione ex post come campo di ricerca
- 4.2 Valutazioni “integrate” e valutazioni “partecipate”
- 4.3 Gli strumenti per la costruzione di un modello sperimentale di valutazione ex post: la definizione dei criteri e la costruzione degli indicatori

Parte terza

Gli strumenti: dal modello alle norme

4. La decodifica dei progetti comunitari per le aree urbane: lo “spazio” come elemento strutturante

- 4.1 Riferimenti normativi e programmatici
- 4.2 Opportunità strategiche di trasformazione urbana: fondi e strumenti strutturali
- 4.3 Le politiche di sviluppo urbano, comunitarie, nazionali e regionali: percorsi, priorità e prospettive per gli “spazi pubblici” in Europa
- 4.4 Le città portoghesi nelle iniziative comunitarie: la Regione *Norte* come luogo di sperimentazione

Parte quarta

Pratiche ed esperienze: dalle norme al progetto

5. Il caso Porto

- 5.1 Criteri di selezione e di lettura
- 5.2 La riqualificazione dello spazio pubblico del waterfront di Porto, Matosinhos e Vila Nova de Gaia
 - 5.2.1 Opportunità strategiche di trasformazione urbana: Porto2001
 - 5.2.2 Piani, programmi e progetti: il POLIS
- 5.3 Una città *continuada*: 25 km di spazio pubblico riqualificato
 - 5.3.1 Da Matosinhos a Porto
 - Lungomare (Marginal) di Leça da Palmeira
 - Matosinhos Polis, la riconversione del lungomare di Matosinhos Sul
 - Matosinhos Polis, centro di monitoraggio ed interpretazione ambientale
 - Porto Polis, la riqualificazione del fronte marittimo del Parque da cidade e dell'Avenida Montevideu di Porto
 - Molo del fiume Douro
 - Piano Particolareggiato e Piano di Urbanizzazione per il Fronte Fluviale (Marginal) del fiume Douro tra l'Alfandega ed il Passeio Alegre
 - 5.3.2 Da Porto a Vila Nova de Gaia
 - Gaia Polis, Passeio Atlantico di Vila Nova de Gaia:
 - Lungofiume Douro tra il centro storico e l'Afurada
 - Piano Particolareggiato dell'Afurada
 - Piano Particolareggiato di São Paio Canidelo

Parte quinta

La sperimentazione: dal progetto alla realtà

6. La definizione, l'applicazione e la verifica del modello sperimentale di valutazione ex post per lo spazio pubblico del waterfront di Porto

- 6.1 La costruzione del quadro conoscitivo: i quartieri e il contesto territoriale di riferimento
- 6.2 Piani, programmi e progetti di riqualificazione: criteri di classificazione e di lettura
- 6.3 L'individuazione degli attori: promotori, operatori, fruitori
- 6.4 Le analisi statistiche: elaborazione e strutturazione dei dati
- 6.5 I criteri e gli indicatori per la valutazione ex post
- 6.6 L'individuazione dei criteri di valutazione
- 6.7 La scelta degli indicatori per la riqualificazione urbana: indicatori pertinenti, comunitari e delle esperienze
- 6.8 Le interviste strutturate ai testimoni privilegiati
- 6.9 La decodifica delle interviste
- 6.10 Il questionario valutativo per gli utenti
- 6.11 La lettura e la decodifica dei dati: il contributo delle reti neurali
- 6.12 L'individuazione delle percezioni: la mappa dei valori percepiti
- 6.13 La valutazione come strumento per la riqualificazione urbana

7. Conclusioni

8. Percorsi bibliografici

9. Allegati

Premessa

Nell'ambito del lavoro di ricerca è stato strutturato un possibile percorso per la definizione di un processo di valutazione capace di contribuire, attraverso il progetto, alla riqualificazione urbana dei *waterfront*, avendo come riferimento la città consolidata e come strumento operativo le politiche strutturali sia della scorsa (2000-2006) programmazione comunitaria che di quella in fieri (2007-2013).

La ricerca – partendo dalla constatazione che il ruolo delle città e della riqualificazione dei suoi spazi pubblici non sia ancora del tutto centrale nelle politiche strutturali dell'ultimo decennio e mettendo in luce l'assenza di significative realizzazioni lungo i fronti d'acqua del Mezzogiorno d'Italia – intende declinare l'obiettivo generale della valorizzazione del *waterfront* come spazio pubblico contemporaneo, spazio collettivo¹, di comunicazione, condivisione, innovazione e sperimentazione progettuale, nonché luogo per eccellenza delle politiche pubbliche.

L'approccio alla valutazione prende le mosse dalla volontà di elaborare un modello generale per le aree urbane in grado di combinare le istanze della conservazione con quelle dello sviluppo con particolare attenzione alla definizione di indicatori di impatto, risultato e di monitoraggio capaci di supportare e migliorare i processi decisionali complessi ed in generale i progetti di riqualificazione urbana, tenendo conto delle diverse dimensioni - ambientali, socio-culturali, politico-istituzionali ed economiche - cui essi si riferiscono e di sovente antitetici tra loro.

La costruzione di un possibile modello di valutazione è stata condotta analizzando quanto già sperimentato in letteratura nell'ambito delle valutazioni *ex post*. I rapporti di ricerca degli ultimi decenni hanno evidenziato l'esistenza di circa un centinaio di metodi di valutazione estremamente diversificati tra loro, in relazione alle caratteristiche del contesto, alle criticità in esame e alle fasi del processo decisionale. Di conseguenza i loro margini di applicazione risultano spesso variabili: molti metodi sono sperimentali, altri risultano troppo settoriali o comunque poco utilizzabili, sia per la mancanza reperibilità dei dati sia per la complessità dei modelli e la necessità di recuperare/ricostruire esperienze e conoscenze.

Emerge, quindi, la necessità di individuare metodi e strumenti che, in fase di monitoraggio e gestione, siano in grado di governare la complessità dei processi decisionali alle diverse scale, indagando sul rapporto tra uso e conservazione della realtà e consentendo così di prefigurare scenari di trasformazione urbana nei diversi ambiti, ambientale, sociale, economico ed istituzionale, che costituiscono il contesto di riferimento.

¹ Morandi Maurizio (1996), *La città vissuta*, Firenze. Lo spazio collettivo è quello spazio "capace di contenere i più vari e imprevedibili eventi, spontanei e non, e dove persone con comportamenti e scopi diversi partecipano quotidianamente e naturalmente ad attività collettive".

Il modello generale così ottenuto viene quindi tradotto in un modello specifico adattato al caso studio costituito dalla riqualificazione urbana e valorizzazione dello spazio pubblico contemporaneo fluviale e marittimo di Porto, Matosinhos e Vila Nova de Gaia (Portogallo).

Il risultato del processo valutativo inteso come processo di apprendimento dinamico e flessibile è la proposta di un modello sperimentale di valutazione ex post per il “caso Porto” e per la riqualificazione urbana, concepito come progetto della comunità, ovvero come strumento per la costruzione di scelte condivise.

Struttura della ricerca

La ricerca si articola in cinque parti. La prima – *Il tema: dallo spazio ai “valori” dello spazio* – indaga la questione dello “spazio pubblico” nella città consolidata, soffermandosi sulla definizione del waterfront come spazio pubblico, come bene collettivo e come **“luogo” di sperimentazione delle politiche pubbliche**, nonché sul ruolo del progetto urbano nella riqualificazione e nella ri-costruzione dei “valori” degli spazi pubblici. La riscoperta dell'acqua – patrimonio della collettività – come “luogo di costruzione e sperimentazione” di programmi, politiche, strategie ed azioni è diventata negli ultimi decenni un'occasione di sviluppo urbano, economico, ambientale e sociale che accomuna numerose realtà internazionali, impegnate nella riqualificazione e riconversione dei loro fronti d'acqua, producendo episodi di grande interesse e di notevole successo. Il waterfront, inteso come struttura urbana e spazio pubblico della città, diventa un elemento fondamentale per cogliere le dinamiche urbane ma anche uno **“spazio simbolico”** dell'identità urbana. In tal senso, il waterfront può essere visto come elemento di equilibrio dell'intero organismo urbano e in quanto tale i suoi “valori” vanno analizzati ed interpretati.

La seconda - *Questioni ed approcci: dai “valori” alla valutazione* – indaga il tema delle valutazioni integrate/complesse/partecipate all'interno dei problemi complessi tipici dei processi decisionali. L'esigenza di combinare le istanze della conservazione con quelle dello sviluppo è propria dei processi di pianificazione e riqualificazione urbana. Raggiungere tale obiettivo è possibile grazie all'uso di *valutazioni integrate*, in quanto esse rappresentano “strumento per un equilibrio tra conservazione e trasformazione nel rispetto dei valori e delle risorse” (Fusco Girard, 1987). Per garantire progetti di riqualificazione urbana realmente sostenibili risulta necessario individuare delle linee guida capaci di tener conto di alcuni requisiti essenziali, secondo un approccio **multidimensionale e multidisciplinare**.

La terza - *Gli strumenti: dal modello alle norme* – si sofferma sulla decodifica dei progetti comunitari dell'ultimo decennio per le aree urbane, attraverso una review dei suoi principali documenti di indirizzo e di programmazione. Al fine di elaborare scenari alternativi ed individuare nuove opportunità di sviluppo, ci si interroga sulle potenzialità e sulla significatività delle trasformazioni indotte in ambito urbano dai fondi strutturali. Dal punto di vista territoriale dopo aver analizzato le iniziative di sviluppo urbano, comunitarie nazionali e

regionali, viene strutturato un quadro conoscitivo – interpretativo significativo delle esperienze concluse o in fieri dell’ultimo decennio, considerandone priorità, criticità e prospettive. Definito l’ambito di riferimento, attraverso un **set di indicatori** di letteratura, si valuta l’incidenza delle politiche UE nelle Regioni in ritardo di sviluppo, i risultati e gli impatti dei progetti.

La quarta parte – *Pratiche ed esperienze: dalle norme al progetto* – analizza il “**Caso Porto**”. A rendere il Portogallo un fertile laboratorio di sperimentazioni urbane, oltre all’elevato numero di interventi realizzati con finanziamenti comunitari in molte città del Nord del Paese², sono i brevi tempi intercorsi tra la fase di ideazione e quella di esecuzione, l’uso innovativo degli strumenti di pianificazione attuativi³ e l’esistenza di specifici programmi di riqualificazione urbana⁴.

Nell’ottica della comparazione dell’esperienza e della trasferibilità delle lezioni apprese in altri contesti territoriali, la ricerca si pone l’obiettivo di restituire un quadro conoscitivo - interpretativo significativo delle trasformazioni avvenute nell’ultimo decennio nell’area metropolitana di Porto, indagando il senso ed il ruolo che il progetto urbano, ha assunto, come strumento operativo, nella gestione dell’intero processo di riqualificazione urbana e soprattutto come catalizzatore di valori positivi.

La ricerca muovendosi “dal basso”⁵, attraverso l’analisi di un ampio numero di progetti attinenti all’urbanistica e all’architettura - raccolti e percorsi in prima persona – vuole studiare il rapporto tra la fase di progettazione dei piani/programmi e quella di realizzazione. Coniugando il punto di vista valutativo con quello della riqualificazione urbana e secondo un approccio interdisciplinare, si tenta di mettere in evidenza i contributi innovativi della programmazione portoghese per lo sviluppo e l’implementazione di nuovi metodi di valutazione ex post.

Lo studio riguarda principalmente due campi d’indagine: da un lato, si approfondisce il contesto istituzionale, normativo e politico in cui sono state avviate le operazioni di rigenerazione urbana, dall’altro si prendono in esame i progetti in funzione degli strumenti di pianificazione adoperati, del programma comunitario cui hanno risposto, della metodologia di intervento adottata e dei risultati raggiunti.

Lo scopo è quello di svolgere un’**analisi comparata** delle esperienze condotte dalle municipalità di Porto, Matosinhos e Vila Nova de Gaia, al fine di comprendere ed evidenziare i fattori maggiormente significativi. La ricerca non è orientata alla definizione di una graduatoria dei singoli progetti quanto piuttosto alla comprensione delle strategie adottate e all’identificazione dei principali elementi di successo e trasferibilità, con particolare

² Città ricadenti in Regioni Obiettivo-1 (2000-2006) o dell’Obiettivo Convergenza (2007-2013).

³ *Planos de Pormenor e de Urbanização* (Piani Particolareggiati e Piani di Urbanizzazione).

⁴ Programa Polis – *Programa Nacional de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental das Cidades*.

⁵ Secchi Bernardo (2001) “La città contemporanea e il suo progetto”, in *Atti ciclo conferenze: Lezioni di storia urbana*, Modena.

attenzione alla definizione di indicatori, di risultato e di monitoraggio capaci di migliorare i processi decisionali ed in generale i progetti di riqualificazione urbana, tenendo conto delle diverse dimensioni a cui essi si riferiscono.

Nella quinta parte – *La sperimentazione: dal progetto alla realtà* – si sperimenta un **modello valutativo** per il “caso Porto”. La costruzione del modello sperimentale di valutazione ex post per lo spazio pubblico del waterfront di Porto è stata articolata in due fasi. Nella prima si delinea il quadro conoscitivo, socio-economico, istituzionale ed ambientale del contesto territoriale di riferimento. Rispetto agli 11 interventi di riqualificazione urbana è stata proposta una classificazione secondo precise categorie di intervento, sono stati individuati gli attori coinvolti all’interno del processo e si riportano i dati statistici dei comuni di Porto, Matosinhos e Vila Nova de Gaia prima e dopo gli interventi sottolineandone criticità e potenzialità.

Nella seconda fase si delinea il modello valutativo attraverso l’individuazione dei criteri e degli indicatori pertinenti (secondo la letteratura), quantitativi e qualitativi dettati dall’esperienza del “caso Porto”. Seguono le **interviste** strutturate **ai testimoni privilegiati**, promotori ed operatori del processo di trasformazione urbana del waterfront degli ultimi dieci anni, la decodifica e l’elaborazione dei dati attraverso il contributo delle reti neurali artificiali, il **questionario** valutativo per gli **utenti**, la percezione dei risultati ed infine la “mappa dei valori percepiti”.

L’attenzione alle molteplici dimensioni può assumere una diversa graduatoria di priorità in base alle specificità del contesto a cui si riferiscono e può essere modificata e ridefinita in funzione dei bisogni, determinando, di volta in volta, soluzioni differenti.

In questa prospettiva, la dimensione spaziale dei progetti di riqualificazione urbana si è rivelata utile per comprendere le dinamiche che possono svilupparsi ed il tipo di componenti di cui è necessario tener conto se si vuole progettare e realizzare un progetto in grado di attrarre e trasferire valori a somma positiva.

Metodologia della ricerca

Dal punto di vista metodologico si fa riferimento all'**approccio** del "**punto ideale**", proposto originariamente da Coombs negli anni cinquanta e successivamente ri-elaborato da Shepard all'inizio degli anni settanta (Shepard et al., 1972) e da Milan Zeleny (1982).

Il "punto ideale" rappresenta il punto di riferimento rispetto al quale possono essere valutate delle scelte/possibilità (Voodg, 1983). Nella "teoria decisionale dell'ideale" (Zeleny 1982, Yu 1973) il "punto ideale" viene definito infatti come una alternativa rappresentabile con un vettore i cui elementi sono i valori massimi che ciascun attributo⁶ può raggiungere tra le varie alternative. La necessità di ricorrere a tale concetto emerge dal comportamento degli agenti economici e decisionali in un ambito multi - attributo nel quale aumenta la tendenza del decisore a fare dei confronti sequenziali a coppie. Il problema viene quindi superato da Zeleny (1982) mediante il cosiddetto "assioma della scelta"⁷ secondo cui le alternative più prossime al punto ideale sono preferite rispetto a quelle che ne sono più lontane: la maggiore vicinanza cioè rispetto a ciò che viene percepito come ideale rappresenta il criterio rispetto al quale gli individui effettuano le proprie scelte.

L'approccio teorico disciplinare e metodologico utilizzato considera la **valutazione centrale** al processo decisionale e cerca di strutturare un percorso che si avvalga delle potenzialità della valutazione stessa e dei differenti metodi disponibili per cercare di analizzare gli aspetti connessi con le politiche comunitarie di sviluppo urbano.

L'approccio valutativo proposto è di tipo integrato, con l'obiettivo di considerare l'incidenza delle politiche europee nelle aree urbane rispetto alle diverse dimensioni della sostenibilità, economica, ecologica e sociale.

Il percorso valutativo proposto ha permesso di analizzare alcuni casi studio, nell'intento di identificare gli aspetti significativi che li hanno contraddistinti. In questa prospettiva, volendo apprendere dall'esperienza, è possibile avvalersi di approcci valutativi ex post in grado di esplicitare le componenti rilevanti del processo, di analizzare i fattori critici e di identificare la significatività delle trasformazioni (Cerreta, 2004).

La **valutazione ex post** si configura, infatti, come strumento di valutazione retrospettiva (Bottero e al., 2008) e ricopre un ruolo molto importante soprattutto nell'ambito dei progetti di riqualificazione e di trasformazione urbana, in quanto consente di apprendere dalle esperienze passate e di trasferire le lezioni apprese in altre realtà territoriali. "**Apprendere dalla comparazione**" rappresenta l'obiettivo ed, al tempo stesso, il risultato

⁶ Nella teoria delle decisioni (*cf.* Zeleny 1982) per "criteri" si intendono le regole che guidano il processo decisionale, ovvero gli effetti delle alternative di progetto da considerare ai fini della valutazione. Gli "obiettivi" rappresentano invece la "direzione" (massimizzare o minimizzare) desiderabile per ogni criterio (massimizzare gli effetti positivi e minimizzare quelli negativi). Infine per "attributo" si intende il livello, quantitativo o qualitativo, raggiunto da una data alternativa per un dato criterio.

⁷ Operativamente il problema viene risolto facendo riferimento alla teoria degli "insiemi sfocati" o "fuzzy sets". Secondo tale teoria un insieme sfocato può essere definito come un insieme di elementi caratterizzati da una data funzione di appartenenza, il cui campo di variazione tra 0 ed 1, ne definisce il grado di appartenenza. Nel contesto dell' "assioma della scelta" per ciascun attributo può essere individuato un insieme sfocato i cui elementi sono rappresentati dai valori raggiunti da ciascuna alternativa per quel dato attributo e la "funzione di appartenenza" rappresenta il grado di vicinanza esistente tra tali valori e quello ideale per detto attributo.

delle valutazioni ex post, che consentono l'acquisizione di "nuova esperienza" trasferibile in altri contesti (Fusco Girard e Cerreta, 2001; Fusco Girard, 2002).

Valutare le buone pratiche significa analizzare i fattori di successo e di fallimento delle esperienze in esame, individuare i criteri significativi di intervento al fine di promuovere nuova conoscenza. In quest'ottica, la valutazione ex post si configura come una "**re-interpretazione**" (Girard, 2010) attraverso la quale è possibile ricostruire le fasi di ciascuna esperienza, approfondendo e strutturando la conoscenza delle questioni maggiormente significative.

In particolare, le valutazioni multicriterio si presentano congruenti con il carattere multidimensionale della valutazione dei piani e dei progetti di riqualificazione urbana, dovendo essere considerata una pluralità di obiettivi derivanti da istanze di natura diversa, economica, sociale, etica, ecologica, e consentendo le tecniche medesime un'ampia rappresentazione del quadro socio-economico, istituzionale ed ambientale, all'interno del quale il soggetto pubblico si trova ad assumere la decisione dell'intervento.

In quest'ottica la valutazione ha assunto il ruolo di attività strategica come strumento di supporto scientifico ai processi decisionali, utile per la verifica dei risultati e degli impatti degli interventi attraverso continue azioni di feedback volte al miglioramento dei piani e programmi stessi. Si può ritenere infatti che la valutazione sia strettamente legata alla programmazione ed abbia come obiettivo prioritario quello di aiutare a supportare la costruzione delle decisioni (Fusco Girard e Nijkamp, 1997).

Dal punto di vista operativo, la valutazione contempla approcci e metodi differenti in relazione all'oggetto della valutazione stessa, in base alla natura dei programmi, piani e progetti cui si riferisce, alle criticità da affrontare e al grado di partecipazione e di coinvolgimento dei soggetti nelle scelte e nelle decisioni da prendere (Forss e al., 2002).

L'applicazione combinata di metodi differenti consente di analizzare come i principi della sostenibilità siano stati implementati nelle pratiche di progettazione e di pianificazione urbana, contribuendo al diffondersi di una serie di esperienze significative che si contraddistinguono per la promozione di alcuni caratteri innovativi ma anche per la valorizzazione e la tutela delle risorse e dei "valori" esistenti (Fusco Girard e Cerreta, 2001).

1. Ri-trovare lo “spazio pubblico” nella città consolidata

1.1 La città come sistema urbano dinamico complesso: patrimonio ambientale, costruito e culturale

“[...] ogni nostro senso è in gioco e l'immagine è l'aggregato di tutti gli stimoli [...]”.
A ogni istante vi è più di quanto l'occhio possa vedere.
più di quanto l'orecchio possa percepire”¹

Le questioni inerenti allo sviluppo urbano nell'attuale contesto di competitività globale e alla luce dei progressi delle tecnologie e dell'informazione pongono non pochi interrogativi riguardo al ruolo e le possibili strategie di valorizzazione e di gestione del patrimonio materiale e immateriale delle città.

Parlare di città come “sistema urbano dinamico complesso” significa riconoscerle innanzitutto una capacità auto-organizzativa, scaturita da processi di progressivo apprendimento e adattamento ed anche una capacità creativa nella costruzione di soluzioni innovative.

Leggere la città come “**sistema**” significa considerarla, infatti, come un insieme di parti in relazione tra loro. L'insieme delle relazioni tra le varie parti è detta “struttura” del sistema. Spingendo oltre l'analogia, è possibile affermare che il “sistema urbano” presenta caratteristiche di “**complessità**” poiché l'insieme delle sue parti non è chiaramente riconoscibile ed evolve continuamente in stati differenti.

Utilizzare l'approccio sistemico per parlare di città comporta la definizione di una serie di concetti, primo fra tutti quello di “**insieme**”. Un insieme è una collezione di oggetti, detti elementi dell'insieme che lo caratterizzano univocamente (due insiemi coincidono solo se hanno gli stessi elementi).

Definiamo ora il **concetto di “sistema”**. Per Von Bertalanffy è possibile definire un sistema come “*un complesso di elementi che stanno in relazione*”². Anche per Ackoff un sistema è “*un'unità risultante di parti in reciproca relazione*”³, per Rapoport è “*una porzione del mondo che*

¹ Lynch K. (2006), *L'immagine della città*, Marsilio, Venezia.

² Von Bertalanffy L. (1968), *General System Theory. Development, Applications*, George Braziller, New York, trad. it. *Teoria Generale dei Sistemi*, Oscar Saggi Mondadori, 2004.

³ Ackoff R. L. (1961), *Progress in Operations Research*, I. Wiley: New York.

*conserva una qualche sorta di organizzazione di fronte ad influenze che lo disturbano*⁴. Mentre per Miller è “una regione delimitata nello spazio e nel tempo”⁵.

Secondo il dizionario Zingarelli della lingua italiana un sistema costituisce una “*pluralità di elementi coordinati tra loro secondo un determinato metodo allo scopo di servire a una certa operazione*”. In quest’ultima definizione si parla di “scopo”, finalità che appare certamente appropriata per alcuni sistemi che sono progettati esplicitamente per uno scopo ma di più complessa comprensione per altri tipi di sistemi, come ad esempio quello urbano.

Nel suo significato più generico, un “sistema” è dunque un insieme di entità (o parti) connesse e interagenti tra loro tramite reciproche relazioni, la cui caratteristica principale è l’equilibrio complessivo che si genera tra le singole parti che lo compongono.

Una delle proprietà dei sistemi è essere contenuti in un sistema più grande, detto “meta-insieme”. Un “sotto-sistema” è invece un sistema secondario rispetto al sistema principale, dal quale dipende e senza il quale non può funzionare autonomamente.

In particolare, tra i diversi sotto-sistemi ne possono essere individuati tre: un **sistema “funzionale”**, un sistema **“fisico” o “spaziale”**, un sistema **“psico-percettivo”**.

Il primo è costituito dall’insieme delle attività umane (*funzioni*) e dalle relazioni che intercorrono tra di esse (*comunicazioni*), maggiore è il numero delle funzioni presenti e maggiore sarà il grado di complessità del sistema urbano in esame; le funzioni urbane sono a loro volta raggruppate in un livello superiore: le “categorie”.

Il sistema “fisico” invece è formato dagli *spazi* del patrimonio costruito (case, strade, piazze, etc.) all’interno del quale si insediano le funzioni urbane e dai *canali* di collegamento e di comunicazione tra questi. Mentre il primo sistema evolve rapidamente verso una sempre maggiore complessità, grazie all’aumento delle relazioni e alla nascita di nuove funzioni urbane, il secondo si contraddistingue per una velocità trascurabile, rimanendo spesso nel suo assetto spaziale.

Ciò determina l’insorgere di conflitti, discrasie e disfunzioni all’interno delle città e quindi il peggioramento delle condizioni di vita nelle aree urbane. Sistema funzionale e sistema fisico sono però strettamente correlati. Le funzioni urbane, infatti, nascono nelle città per rispondere ai bisogni e alle priorità dei cittadini e si trovano sul suo territorio e quindi su un sistema fisico.

Il sistema “psico-percettivo” infine è costituito dalla percezione della dimensione urbana da parte degli stessi cittadini, dall’immagine della città (Kevin Lynch, 1964) di ciascun individuo e che nasce dal mutuo rapporto che si stabilisce tra “sistema fisico” e “sistema funzionale”.

⁴ Rapoport A. (1976), “Socio-cultural aspects of man environmental studies” in A. Rapoport Ed., *The mutual interaction of people and their built environment*, 7-35, the Hague, Mouton.

⁵ Miller J. H. (1972), *Experiments in molecular genetics*, Cold Spring Harbor Laboratory, New York.

Numerosi altri sistemi compongono il sistema urbano come il “**sistema socio-antropologico**” ed il “**sistema geo-morfologico**”. Il primo è costituito dagli individui che all'interno della città svolgono specifiche azioni e si dividono/organizzano in gruppi sociali. In questo caso le relazioni tra le parti sono i rapporti tra gli individui; il secondo è rappresentato dagli ambiti territoriali di riferimento. Le relazioni sono le connessioni tra i diversi ambiti.

Un sistema si dice “complesso” quando le interazioni tra i suoi elementi formano dei cicli di retroazione, dove per “retroazione” si intende un “*processo circolare in cui una parte dell'uscita è rinviata all'ingresso come informazione che si riferisce alla forma preliminare della risposta*”⁶.

Un “**sistema complesso**” è infatti un sistema in cui gli elementi subiscono continue evoluzioni nel tempo singolarmente prevedibili, ma del quale non è possibile o è molto difficile prevedere uno stato futuro. Un fenomeno si definisce complesso quando il numero e la natura delle sue relazioni interne sono talmente elevati, da non poter essere compreso e conosciuto in maniera esaustiva.

Da ciò scaturisce la nozione che in un “sistema complesso” è possibile conoscere il sistema di relazioni presenti in un certo istante e in un dato spazio ma non è possibile conoscere il sistema di relazioni che si verrà a creare nell'istante immediatamente successivo perché un sistema complesso evolve continuamente nel tempo.

Differentemente dai “sistemi semplici” (caratterizzati dalla staticità nell'individuazione delle relazioni tra gli elementi, dalla linearità e dalla reversibilità) i “sistemi complessi” si contraddistinguono per le caratteristiche di *non linearità*, *dinamicità* e *irreversibilità*, proprie dei “sistemi evolutivi” che mutano nel tempo.

L'adozione della “**teoria generale dei sistemi**” consente la costruzione di un modello di indagine analitica utile per la comprensione dei diversi elementi che lo compongono e in grado di agevolare il processo di caratterizzazione degli elementi stessi. Pensare la città come “sistema” è quindi un **modello interpretativo**, uno strumento per studiarla o meglio “[...] *uno strumento di pensiero utile e inevitabile in quanto ci permette di pensare a cose non familiari in termini di cose familiari*”⁷.

Città e territorio possono essere letti come “*un complesso sistema*”⁸ che presenta le seguenti caratteristiche: *non linearità* (non è possibile descrivere una città con una funzione lineare); *dinamicità* (la città è in continua evoluzione, non raggiunge mai uno stato definito, né ripercorre stati precedenti); *irreversibilità* (non è reversibile nel tempo).

⁶ Von Bertalanffy L. (1968), *ibidem*.

⁷ Bridgman P. (1965), *La logica della fisica moderna*, Boringhieri, Torino, 75.

⁸ Meier, R. L. (1962), *A Communications Theory of Urban Growth*, MIT Press, Cambridge, MA.

Interpretare la città e il territorio come “**sistema dinamico complesso**” (Mc Loughlin, 1967) significa conoscere i meccanismi e le leggi che li regolano e -attraverso la struttura delle sue relazioni- proporre nuovi modelli interpretativi della realtà capaci di ricostruire i “valori” della città stessa.

La città come “**luogo della complessità**”, ha bisogno di nuovi approcci capaci di orientare i processi di trasformazione che caratterizzano il sistema urbano.

In tale ottica, l’approccio sistemico può ritenersi il modello interpretativo ancora di riferimento pur considerando le molteplici mutazioni che hanno generato, “**città caotica**”, “**città frattale**”⁹.

1.2 Il concetto di “spazio” e di “pubblico”

*“la città è essenzialmente il suo spazio pubblico”*¹⁰

In questo paragrafo -attraverso un rapido excursus sui concetti di “spazio” e di “pubblico” dall’epoca moderna a oggi- si vuole delineare il composto e più complesso tema dello “spazio pubblico” e dei “valori” a esso collegati. Da letteratura il **concetto di “spazio”** si sviluppa nel tempo secondo tre concezioni differenti: lo “*spazio assoluto*”, lo “*spazio relativo*” e infine lo “*spazio come prodotto sociale*”¹¹.

Il primo è uno spazio oggettivo, fisico, geografico e quindi assoluto, portatore di determinate caratteristiche ma che - secondo il pensiero Kantiano- presenta una struttura indipendente da ciò che contiene. Il secondo - quello “relativo”- è uno spazio generato dall’instaurarsi di relazioni spaziali in una determinata area, capaci appunto di scomporre lo spazio in tanti spazi relativi¹². Lo “spazio come prodotto sociale” nasce, invece, solo alla metà del XX secolo introdotto da H. Lefevre¹³. In questa visione, non è più semplice contenitore di oggetti generato dalle relazioni spaziali, ma diventa strumento relazionale che si contraddistingue per i “valori” di cui è portatore, attraverso i quali diversi soggetti (pubblici, privati e sociali) generano le trasformazioni del territorio.

Per quanto riguarda il **concetto di “pubblico”** esistono molteplici sfumature articolate in modo differente secondo l’ambito riferimento. In termini generali, pubblico è

⁹ Batty M. e Longley P. (1994), *Fractal Cities*, Academic Press, London.

¹⁰ Bohigas O. (2002), “Barcellona: un’esperienza urbanistica” in *La città europea del XVI secolo*, Skira, Milano.

¹¹ Loda M. (2008), *Geografia sociale. Storia, teoria e metodi di ricerca*, Carrocci, Roma.

¹² Si fa riferimento alla “teoria delle località centrali” di W. Christaller secondo cui i singoli centri, detti “località centrali” servono ciascuno un’area ad essi circostante, la cui ampiezza dipende dal livello del centro.

¹³ Lefevre H. (2000), *La production de l’espace*, 1974, Anthropos, Paris; trad. it. *La produzione dello spazio* (1976), Moizzi, Milano.

ciò “che riguarda, interessa tutti i cittadini, l'intera collettività; che è legato allo Stato [...]; che è condiviso da tutti i membri di una comunità [...]; che tutti possono frequentare o utilizzare”¹⁴.

In diritto, invece, il termine “pubblico” indica un bene materiale (ad esempio un parco, un monumento, un museo, etc.) o immateriale (feste e riti religiosi, rappresentazioni popolari, etc.) accessibile a tutte le persone senza condizioni in opposizione a ciò che è di proprietà di un privato, e che è mantenuto e protetto a servizio e godimento della collettività senza l'ingerenza di interessi privati. Un bene pubblico è quindi un **bene comune** appartenente all'intera comunità in grado di generare a sua volta nuovi beni comuni (valori relazionali, capitale sociale, etc.).

In tale ottica, comunità e beni comuni sono intrinsecamente legati. L'aggettivo “pubblico” riferito a un oggetto, a un contesto, a un “luogo” riguarda i beni comuni e indica e garantisce il libero accesso, la libera fruizione e la tutela da parte dello Stato delle diverse istanze e degli interessi non del singolo individuo ma della collettività.

Dal quadro sintetico appena delineato sui concetti di “spazio” e “pubblico” è possibile evidenziare due **invarianti dello spazio pubblico**: la libera possibilità di interazione tra diversi soggetti o attori; le interazioni riguardano questioni legate all'interesse collettivo.

Queste caratteristiche ci consentono una prima definizione di “spazio pubblico” come luogo fisico o virtuale che si costituisce mediante la libera interazione di molteplici soggetti su questioni di interesse comune. È lo spazio della comunità o della collettività che in quanto tale si distingue dallo spazio privato riservato alla vita personale, intima, familiare, uno spazio come sostiene la politologa Sebastiani “aperto alla partecipazione di chiunque lo desidera, dove si possono discutere temi che esulano da ruoli o interessi specifici”¹⁵ legati al costituirsi di una “sfera pubblica”, ovvero ad un ambito finalizzato a formare l'opinione pubblica.

Meno rigida è l'opinione della Brown secondo la quale lo spazio pubblico è una “*shifting resource*”¹⁶, una risorsa mutevole caratterizzata dall'eterogeneità e dall'imprevedibilità¹⁷ confermate anche da Ash Amin per il quale gli spazi pubblici sono intimamente legati alla molteplicità di esperienze sociali, di aspettative e di comportamenti degli individui coinvolti.

Si delinea quindi uno spazio aperto, affollato, eterogeneo, casuale, incompleto e parzialmente regolato¹⁸ ma legato al tempo stesso al costituirsi del senso civico e politico (Amin, 2008). Spazio pubblico e sfera pubblica sono strettamente legati, anche se questo

¹⁴ www.dizionario-italiano.org

¹⁵ Sebastiani C. (2007), *La politica delle città*, Bologna, Il Mulino.

¹⁶ Brown A. (2006), *Contested space: street trading, public space and livelihoods in developing cities*, ITDG publishing Rugby.

¹⁷ “[...] every public space has its own rhythms of use and regulation, frequently changing on a daily or seasonal basis [...]. There is no archetypal public space, only variegated space-time of aggregation” come scrive Brown (2006), *ibidem*.

¹⁸ Jacobs J. (1961), *The Death and Life of Great American Cities*, Random House, New York.

legame rispetto a un passato in cui la “*città si fa democrazia*”¹⁹ attraverso la sua organizzazione spaziale- sembra oggi affievolirsi²⁰.

È così che Morandi superando alcuni presupposti teorici dell’urbanistica contemporanea (lo spazio è pubblico se e solo se è di proprietà pubblica, su di esso sono collocate funzioni pubbliche, è identificabile morfologicamente) introduce il **concetto di “spazio collettivo”**²¹ per mediare la necessità di riferire lo spazio pubblico all’esistenza di una sfera pubblica.

Lo spazio collettivo è dunque quel “[...] *luogo capace di contenere i più vari ed imprevedibili eventi, spontanei e non, e dove persone con comportamenti e scopi diversi partecipano quotidianamente e naturalmente ad attività collettive*”²². Viene a configurarsi un’idea di spazio pubblico contraddistinto da significati e usi -nei modi, nel tempo e nello spazio- differenti e dalla libera partecipazione dei suoi utenti alla vita collettiva.

In tal senso lo spazio pubblico, inteso come struttura complessa, in cui sono presenti elementi eterogenei (funzioni, fruitori, scopi, etc.) diventa oggetto di indagine per la comprensione dei rapporti relazionali tra forma fisica, fruizione e percezione. Attraverso le interazioni tra cultura di una società o di un determinato gruppo che insiste su uno spazio pubblico, è possibile verificare l’**attribuzione di “valori”** da parte dei fruitori di quello spazio allo spazio in sé, e l’instaurarsi di usi collettivi, utili per nuovi stimoli e nuove proposizioni di recupero in una visione “complessa”.

Ritornando alla prima definizione di “spazio pubblico” è possibile arricchirla con nuovi elementi di analisi: lo spazio pubblico è quello spazio costituito dalla libera interazione tra soggetti eterogenei (portatori di diverse istanze e bisogni) caratterizzato dall’attribuzione e dal riconoscimento di determinati “valori” legati alla vita collettiva, dall’opportunità di incontro e relazioni, dal diritto al suo uso democratico in quanto luogo di socialità e “luogo simbolico” di formazione del senso civico e politico²³.

In particolare, l’attribuzione di “valori” allo spazio da parte di chi ne fruisce rappresenta l’espressione degli obiettivi di una società, di un gruppo o di un determinato individuo, capace di generare -come sostiene Montebelli- “*quel sentimento di appartenenza che lega l’individuo al luogo*”²⁴.

¹⁹ Sebastiani C. (2007), *ibidem*.

²⁰ “Quando si parla di spazio pubblico l’immagine consueta che viene evocata è quella della città del XXIV secolo; quando invece si parla di spazio collettivo l’immagine è piuttosto quella della città greco o medievale” in Gabellini P. (2002), “Il progetto dello spazio pubblico: fondamento e problema del piano urbanistico” in Mattogno C. (a cura di) (2002), *Idee di spazio. Lo spazio delle idee. Metropoli contemporanee e spazi pubblici*, Franco Angeli, Milano.

²¹ Morandi (1996), *La città vissuta*, Alinea, Firenze.

²² Morandi (1996), *ibidem*.

²³ In lingua tedesca il termine Öffentlichkeit indica proprio lo spazio in cui si forma l’opinione pubblica.

²⁴ Montebelli S. (2000), “I confini della territorialità. Viaggio e rappresentazione”, Documenti Geografici, Dipartimento di Storia, Cattedra di Geografia, Università degli Studi di Roma Tor Vergata, Roma.

Si tratta in sostanza del processo di territorializzazione che fa di uno spazio un **“luogo”** attraverso il riconoscimento dell’identità legata a un contesto specifico. Nel momento in cui, infatti, le esigenze di una collettività (problemi emergenti, interessi, etc.) si relazionano a un determinato spazio generano un sistema territoriale, dove per territorio si intende il suo tessuto sociale. Caratteristiche enfatizzate anche da Marc Augè quando afferma *“[...] sono dei nonluoghi nella misura in cui la loro vocazione principale non è territoriale, non è di creare identità individuali, relazioni simboliche e patrimoni comuni, ma piuttosto di facilitare la circolazione (e quindi il consumo) in un mondo di dimensioni planetarie”*²⁵. Successivamente lo stesso Augè parlerà di **“spazio antropologico”**, ovvero identitario, relazionale e storico.

Il processo di territorializzazione si manifesta attraverso l’assegnazione di “valori” a un dato spazio da parte degli individui o del gruppo sociale che lo determinano e lo frequentano. In tal senso, lo spazio non è più semplice scenario dell’azione umana ma diventa esso stesso rappresentazione, assumendo in sé i valori che produce. Si rafforza dunque il rapporto con la realtà della città, con i valori della cittadinanza e con l’orizzonte della civiltà (Innerarity, 2008)²⁶.

Oltre la dimensione urbana e fisica lo spazio pubblico è anche uno **“spazio di dialogo”** in cui ciascun individuo è libero di esprimere la propria opinione, luogo simbolico delle libertà civili, di manifestazione e di parola e strumento democratico che consente di regolare i conflitti sociali e politici e il confronto ideologico con i poteri costituiti. In quest’ottica si inserisce la capacità di discernimento e di giudizio propri dell’essere umano capaci di garantire un dialogo democratico, traducendo i desideri e i bisogni dei più svantaggiati, attraverso un confronto e un dovere politico che si esercita nella sfera pubblica della città, nel suo spazio pubblico²⁷.

Lo spazio pubblico come **“spazio politico”** della ragione (Arendt, Kant, cfr.) è successivamente rivisto da Habermas che nell’età contemporanea lo colloca tra lo spazio pubblico convenzionale (strada, piazza, mercato, etc.) e lo spazio della “comunicazione”, uno spazio caratterizzato dalla fitta trama di relazioni che integrano, attraverso il confronto, la diversità degli individui all’interno della comunità politica.

Oggi con l’uso esponenziale dell’informazione e della comunicazione e l’affermazione dell’economia globalizzata si assiste a un nuovo fenomeno di conoscenza che, superando i confini nazionali ridefinisce i termini dello spazio pubblico e i limiti fisici tra sfera pubblica e sfera privata. La consapevolezza che la città abbia un altro spazio, lo **“spazio virtuale”** - dove teoricamente è garantito il libero accesso a tutti e dove tutti possono esprimere e condividere le proprie opinioni - non può negare l’esistenza degli spazi pubblici fisici convenzionali. La coesistenza di entrambi gli spazi - fisici e virtuali - deve essere una

²⁵ Augè M. (1993), *Non luoghi: introduzione ad una antropologia della surmodernità*, Elèutera Editrice, Milano.

²⁶ Innerarity D. (2008), *Il nuovo spazio pubblico*, trad. it. di M. Mellino, Roma, Meltemi.

²⁷ Arendt H. (2005), *Vita Activa. La condizione umana*, Tascabili Bompiani, Gruppo ETAS, Milano.

premessa fondamentale del concetto di città contemporanea essendone la città virtuale non un principio strutturante ma semplicemente una delle invarianti.

In realtà, per una corretta comprensione dell'evoluzione dello spazio pubblico nella città contemporanea, occorre una più attenta riflessione sul **concetto di “urbano”**.

Facendo riferimento alla distinzione tra i concetti di “*urbs*” e “*civitas*” adottata da Cerdà²⁸ dove per *urbs* si intendono gli edifici di cui la città è costituita e per *civitas* i cittadini che la abitano, si intende sottolineare la tassonomia di “valori” di cui essa è portatrice.

Quali sono i “valori” dello spazio pubblico? E' possibile ri-trovare questi “valori” nella città intesa come *civitas*? E questi stessi “valori” sono chiaramente riconoscibili anche nella città intesa come *urbs*?

Oggi i valori sono quelli “hard” o tangibili dell'economia. Essi riflettono le interrelazioni spaziali tra elementi molteplici ed eterogenei. In particolare, operiamo una distinzione tra “**valori d'uso**” (Vu) e “**valori di non uso**” (Vnu), classificati a loro volta:

- valore d'uso diretto (Vud), per le persone che fruiscono direttamente degli spazi pubblici (visitatori, turisti, abitanti, residenti, proprietari, etc.);
- valore d'uso indiretto (Vui) per le persone che vivono vicine o lontane dagli spazi pubblici e che beneficiano dell'esistenza dello spazio pubblico stesso;
- valore di opzione (Vo) per le persone che vivono lontano dallo spazio pubblico ma che possono fruirne o visitarlo in futuro.

I valori “soft” o intangibili invece sono:

- valore di lascito (VI), che riflette il beneficio che deriva a ciascun individuo dalla consapevolezza che altri potranno beneficiare dello stesso spazio in futuro;
- valore intrinseco (I): valore socio-culturale, valore simbolico, etc.

Questi ultimi (“soft values”) costituiscono un prerequisito fondamentale per i valori economici (“hard values”). Il modello del valore sociale complesso capace di combinare valori hard e soft è il seguente:

$$\text{Valore Sociale Complesso}^{29} = (\text{VET}, \text{I})$$

²⁸ “[...] la parola *civitas*, derivata da *civis*, e cioè cittadino, aveva un significato analogo a quello della parola *poblacion* che ci serve oggi per indicare un gruppo di costruzioni, benché sia più adatto a designare gli abitanti che la parte materiale delle costruzioni. Ma la parola *urbs*, contrazione di *urbum* che indicava l'aratro, strumento col quale i Romani, all'atto della fondazione, delimitavano l'area che sarebbe stata occupata da una *poblacion* quando viene fondata, denota ed esprime tutto ciò che poteva contenere lo spazio circoscritto dal solco tracciato con l'aiuto dei buoi sacri. Si può quindi dire che, tracciando questo solco, i Romani *urbanizzavano* l'area a tutto ciò che essa conteneva. Con questo solco si compiva una vera opera di urbanizzazione, e cioè l'atto di convertire in *urbs* un campo aperto o libero. Questi sono i motivi filologici che mi hanno indotto ad adottare il termine urbanizzazione” in Cerdà, Ildefonso (1985), *Teoria Generale dell'Urbanizzazione*, Editoriale Jaca Book Spa, Milano, p.82.

²⁹ Fusco Girard L. (1987), *Risorse Architettoniche e Culturali: Valutazioni e Strategie di Conservazione*. Angeli, Milano.

dove:

VET rappresenta l'insieme dei valori economici d'uso e di non uso dello spazio pubblico;
I rappresenta l'insieme dei valori di non uso (culturali e simbolici)

Il VET può essere valutato sulla base di tre approcci differenti: approcci di mercato, approccio implicito di mercato, approccio di mercato simulato.

1.3 Spazi collettivi e bisogni umani

“La città è uno spazio collettivo che appartiene a tutti gli abitanti, i quali hanno il diritto di trovarvi le condizioni necessarie per appagare le proprie aspirazioni dal punto di vista politico, sociale ed ambientale, assumendo nel contempo i loro doveri di solidarietà”³⁰

La definizione di “**spazio collettivo**” come spazio delimitato e riconosciuto dalla collettività in quanto “pubblico” (1.2 cfr.) sottende due significati intrinseci: il primo è che lo spazio pubblico è uno “spazio fisico”, oggettivo e geografico che contiene determinate caratteristiche (spazio contenitore); il secondo è che lo spazio pubblico è anche uno “spazio di relazione” luogo di incontro e di scambio, potenzialmente accessibile a tutti. Questa distinzione si esprime in inglese mediante i due termini: *public space* indica l'estensione fisica, territoriale dello spazio pubblico che in quanto tale è misurabile (quantitativamente e qualitativamente) e definibile dal punto di vista della rappresentazione; *public realm*, invece, è lo spazio delle relazioni e delle interrelazioni tra gli individui o “spazio sociale”.

Parafasando Henri Lefebvre lo spazio pubblico è al tempo stesso “*rappresentazione dello spazio*” e “*spazio di rappresentazione*”³¹ Se da un lato quindi lo spazio pubblico può essere osservato, studiato, misurato e valutato, dall'altro lato è uno spazio aperto di relazioni interpersonali, casuale, non misurabile né prevedibile. In entrambi i casi è uno “spazio simbolico” di manifestazione e di affermazione dei bisogni umani. In tal senso, studiare le relazioni che conducono alla costruzione di un territorio non significa soltanto occuparsi delle sue relazioni spaziali ma interessarsi alle poste in gioco degli attori coinvolti, ai loro obiettivi e alle loro esigenze.

Quali sono queste esigenze? Ovvero, quali sono i “**bisogni umani**” e qual è la loro relazione con gli “**spazi collettivi**”?

Tra il 1943 e il 1954 Abraham Maslow concepì il concetto di "Hierarchy of Needs" (gerarchia dei bisogni o necessità), divulgandolo nel libro *Motivation and Personality* del 1954.

³⁰ *Carta Europea dei diritti umani sulla città* o “Carta di Saint Denis” (2000), Articolo 1. Diritto alla città, adottata dalla Seconda Conferenza Europea delle città per i diritti umani, quale seguito dell’Impegno di Barcellona, Saint Denis, 18 maggio 2000.

³¹ Lefebvre H.(2000), *ibidem*.

Per lo psicologo statunitense la scala dei bisogni umani –universalmente riconosciuta come “piramide di Maslow” - si articola in cinque differenti livelli gerarchici, dai più elementari ai più complessi, soddisfatti in maniera progressiva.

Per Maslow un bisogno non è motivante per un individuo se i bisogni di livello gerarchico inferiore non sono stati soddisfatti, quindi perché un bisogno di livello gerarchico superiore emerga è necessario che quelli di ordine inferiore siano stati tutti soddisfatti.

In particolare, egli distingue tra:

- “**bisogni fisiologici**”, ovvero i bisogni della sopravvivenza (aria, acqua, cibo,) funzionali al mantenimento fisico dell’individuo e a loro volta generatori di nuovi bisogni. Nella scala delle priorità i bisogni fisiologici o primari sono i primi a dover essere soddisfatti in base all’istinto di auto-conservazione. Solo nel momento in cui i bisogni fisiologici o primari vengono soddisfatti, l’individuo prenderà in considerazione altre necessità, quelle di livello più alto;

- “**bisogni di sicurezza**”, intesa come sicurezza fisica garantita da norme in grado di tutelare la salute e l’incolumità del lavoro. Essi insorgono nel momento in cui i bisogni primari sono stati raggiunti e sono legati al desiderio di protezione e tranquillità. In quest’ottica è possibile leggere l’organizzazione sociale di ogni comunità come un modo, un bisogno per rendere più stabile e più sicuro il percorso di crescita degli individui;

- “**bisogni di appartenenza**”, ovvero il senso di appartenenza ad un gruppo ed il bisogno di essere accettati ed apprezzati dagli altri. In generale i bisogni di appartenenza sono rivolti alla sfera sociale. Essi riguardano l’aspirazione ad una vita affettiva e relazionale soddisfacente e ad avere amici con i quali confrontarsi;

- “**bisogni di stima**”, inteso sia nel senso di essere stimati dalla comunità che di avere stima di se stessi. Spesso le autovalutazioni o le percezioni delle valutazioni differisce dalla realtà: molte persone ad esempio possono essere percepite dalla comunità come elementi validi nonostante soffrano di sentimenti di inferiorità e viceversa, è possibile che elementi che si percepiscono come validi non siano riconosciuti come tali dalla società. Come i bisogni di appartenenza anche questa categoria di aspirazioni è essenzialmente rivolta alla sfera sociale;

- “**bisogni di autorealizzazione**” che consistono nel voler essere ciò che si desidera in base alle proprie capacità e alle proprie aspirazioni e nel voler occupare una posizione soddisfacente nel gruppo sociale di appartenenza. Secondo Maslow i bisogni di autorealizzazione richiedono competenze sociali, particolari capacità tecniche e caratteristiche di personalità. Queste ultime sono:realismo ,accettazione di sé, spontaneità, inclinazione a concentrarsi sui problemi piuttosto che su di sé, autonomia e indipendenza, capacità di intimità, apprezzamento delle cose e delle persone, capacità di avere esperienze profonde, capacità di avere rapporti umani positivi, democrazia, identificazione con l’essere umano come totalità, capacità di tenere distinti i mezzi dagli scopi, senso dell’ironia, creatività, originalità.

Mentre i bisogni fisiologici rientrano nelle “motivazioni primarie”, quelli di sicurezza e appartenenza nelle “motivazioni secondarie”, i bisogni di stima e di autorealizzazione rientrano nelle “motivazioni di livello superiore” ovvero negli impulsi che appartengono in maniera specifica a ciascun individuo e riguardano il perseguire i propri obiettivi, coerentemente con i propri “valori” e con la propria gerarchia di ideali. Sono esempi di questa categoria il perseguire la propria soddisfazione personale, nel campo delle affettività, nell'ambito del lavoro e della professione, vivere in conformità con i propri principi morali.

Nonostante la piramide di Maslow sia stata oggetto di numerose critiche legate al fatto che -per contesti geografici e situazioni economiche, culturali e sociali diverse- è possibile che la scala dei bisogni sia differente, invertita o coesistente, possiamo affermare che spazi collettivi e bisogni umani sono intrinsecamente correlati. Se è vero che i bisogni umani di livello superiore, quelli legati all'autorealizzazione si manifestano nei gruppi sociali e quindi negli spazi della comunità, ovvero negli spazi collettivi, è altrettanto vero che gli spazi della collettività sono tali se in essi si manifestano le esigenze della società e quindi i suoi bisogni. Tale sillogismo risulta confermato dalla *Carta Europea dei diritti umani sulla città* o *Carta di Saint Denis*, adottata dalla Seconda Conferenza Europea delle città per i diritti umani, il 18 maggio 2000, secondo la quale “*La città è uno spazio collettivo che appartiene a tutti gli abitanti, i quali hanno il diritto di trovarvi le condizioni necessarie per appagare le proprie aspirazioni dal punto di vista politico, sociale ed ambientale, assumendo nel contempo i loro doveri di solidarietà*” (Articolo 1). In tal senso, “appagare le proprie aspirazioni” significa coerentemente con il pensiero di Maslow soddisfare i propri bisogni di auto-affermazione.

2. Ri-costruire i “valori” dello spazio pubblico

2.1 Il waterfront come spazio pubblico e come bene collettivo

Dopo aver letto la città come “sistema dinamico complesso” ed una volta definito il concetto di “spazio pubblico e collettivo” la ricerca si propone di indagare il tema del waterfront in quanto spazio della comunità, cercando di chiarire le intrinseche relazioni con la città consolidata e le sue straordinarie opportunità di trasformazione urbana in termini di risorse e potenzialità. Il termine “**waterfront**” designa in inglese propriamente lo “**spazio di relazione**” tra il fronte urbano ed un naturale corpo d’acqua (sia esso di mare, di fiume o di lago). Come ambito di interazione tra due diversi sistemi – terra ed acqua – il waterfront ha sempre avuto un enorme potenziale, non solo dal punto di vista immobiliare ma anche in termini sociali, culturali e paesaggistici.

La riscoperta dell’acqua –patrimonio della collettività- come “**luogo di costruzione e sperimentazione**” di programmi, politiche, strategie ed azioni è diventata negli ultimi decenni un’occasione di sviluppo urbano, economico, ambientale e sociale che accomuna numerose realtà internazionali, impegnate nella riqualificazione e riconversione dei loro fronti d’acqua, producendo episodi di grande interesse e di notevole successo.

I corsi d’acqua hanno sempre costituito d’altronde una fondamentale infrastruttura di supporto per lo sviluppo, sia economico che culturale delle popolazioni. Con l’avvento del commercio, l’infrastruttura deputata all’interscambio mercantile degli agglomerati marittimi o fluviali è il porto (Sairinen e Kumpulainen, 2006)³² a cui numerose città europee, come Londra, Anversa e Marsiglia devono anche la loro crescita ed il consolidarsi del proprio tessuto urbano. Funzioni urbane ed attività portuale sono quindi strettamente collegate. In particolare distinguiamo tra “**città con il porto**” e “**città porto**”, “*nelle prime i porti sono stati costruiti per necessità, nelle altre si sono creati secondo la natura dei luoghi; qui sono una mediazione o un completamento, là l’inizio o il centro*”³³. A tal riguardo, si ricorda anche la distinzione della lingua anglosassone tra i termini “harbour” che indica i ripari naturali (baie, foci, etc.) e “port” che invece fa riferimento ad una struttura di approdo caratterizzata da elementi artificiali.

³² Sairinen R., Kumpulainen S. (2006), *Assessing social impacts in urban waterfront regeneration*. Environmental Impact Assessment Review 26, pp. 120-135.

³³ Capasso M. (1997), “Il porto mediterraneo: la sua storia, il suo mito” in *Marevivo* (a cura di) (1997), Delegazione del Friuli Venezia Giulia, *Mare e porti*, Atti del III Congresso “Mare e..”, Trieste, 14 ottobre 1995, Tipografia Villaggio del Fanciullo, pp.14-20.

Circa il **rapporto città-porto** Hoyle nel 1988³⁴ identifica le seguenti fasi:

- la “città portuale medievale”, caratterizzata da una forte relazione sia funzionale che spaziale tra porto e città;
- la “città portuale del XIX secolo” che si contraddistingue per l'introduzione di numerose e significative innovazioni tecnologiche;
- la “città portuale moderna ed industriale” che si contraddistingue per una netta separazione spaziale tra città e porto;
- la “città portuale contemporanea e post-industriale” caratterizzata dal fenomeno della riqualificazione dei waterfronts e dalla riscoperta/riconquista della “*dimensione pubblica*”³⁵ dei fronti d'acqua cittadini.

Alla fine degli anni '50 risalgono le prime grandi operazioni di rigenerazione dei waterfronts negli Stati Uniti nelle città di Baltimora, Boston e San Francisco (Ferreira e Castro 1999). In Europa il tema del recupero del waterfront nasce negli '60-'70 con l'emblematico progetto dei docklands a Londra. In Portogallo invece solo negli anni '80 si registra il declino dei porti ed una più attenta riflessione sul rapporto porto-città. Negli stessi anni vengono realizzati interventi di riqualificazione in Australia e Giappone, agli anni '90 risalgono invece i progetti dei waterfronts dei principali paesi industrializzati.

Molte aree portuali industriali originariamente chiuse ed ad appannaggio esclusivo dei privati ri-tornano ad essere pubbliche, accessibili e fruibili da cittadini e turisti, riscattando l'antico ruolo delle antiche città marittime e fluviali.

Il processo di innovazione tecnologica e la dislocazione di numerosi porti commerciali ha determinato in alcuni casi l'abbandono dei centri storici e la creazione di nuovi centri direzionali e logistici nelle periferie.

A titolo di esempio si riporta il dislocamento dell'antico porto fluviale della città Porto -oggetto d'indagine nei successivi capitoli (capitolo 6 cfr.)- e la conseguente costruzione del nuovo porto di Leixoes (1864-1892), in un comune limitrofo. La decisione di stabilire a Matosinhos il nuovo porto commerciale (1908) ha generato il processo di declino del centro storico di Porto invertito solo negli '80 grazie ad un significativo intervento –a capitali interamente pubblici- di recupero e valorizzazione architettonica, urbana ed ambientale nell'area di Ribeira/Barredo, esteso oggi all'intera “Marginal” (lungofiume).

³⁴ Hoyle B., Pinder D. (1992), “Cities and the sea: change and development in contemporary Europe” in *European Port cities in transition*, Belhaven Press, Londra, pp. 1-19.

³⁵ Grande N. (2002), “Passeio Atlantico: tres faces de um projecto urbano” in AA. VV. “*Passeio Atlantico*”, Gabinete coordenador do programa POLIS, Lisboa 2002, pag. 71.

Van Der Knaap e Pinder³⁶ identificano quattro fasi nel processo di **riqualificazione dei waterfronts** urbani:

1. “identificazione” del problema e delle strategie da adottare;
2. “riconoscimento/accettazione del problema”;
3. presentazione delle soluzioni;
4. gestione.

Un altro problema ricorrente era la separazione fisica tra porto e città (in Norvegia, ad Oslo, questo problema è stato risolto mediante la costruzione di una strada sotterranea che collega la città al suo waterfront).

Mentre tra gli anni '50 ed '80 la tendenza dei progetti di recupero era quella di creare nuovi spazi verdi e ricreativi, oggi si tende a progetti multi-funzionali con obiettivi differenti (Matias e Castro, 1999 cfr.).

Si registra anche un mutamento nella tipologia di interventi tutti fortemente legati alla componente dello “spazio pubblico”. In una società caratterizzata dalla complessità e dalla diversità è necessario che gli spazi pubblici possano rispondere alle esigenze, agli obiettivi, ai bisogni di tutti.

I processi di recupero e rivitalizzazione dei fronti d'acqua nascono anche in funzione delle esigenze di riqualificazione delle città nella concorrenza internazionale che mira ad obiettivi diversi: ottenere nuovi investimenti produttivi, sperimentare nuove strategie di governance, valorizzare il capitale sociale, sperimentare nuovi modelli valutativi e di gestione del territorio.

In tale contesto entra in gioco il processo di trasformazione urbana e riqualificazione del waterfront, creando un differenziale competitivo, capace di attirare investimenti produttivi, eventi culturali, incrementare l'offerta turistica ed incrementare l'immagine positiva della città.

In tal senso, i “mega-eventi” hanno svolto un ruolo per la rigenerazione e la valorizzazione dei waterfront urbani, basti pensare ad Italia '61 che ha generato a Torino la riqualificazione di un ampio tratto delle sponde del Po, alle celebrazioni Colombiane del 1992 che hanno consentito il recupero dell'antico porto a Genova o al lungomare di Barcellona il cui processo di recupero è stato accelerato dalle Olimpiadi del 1992. La “risorsa acqua” diventa un catalizzatore win win, ovvero un generatore di processi a somma positiva.

³⁶ Van Der Knaap B., Pinder D. (1992), “Revitalising the European Waterfront: policy evolution and planning issues” in *European Port cities in transition* (1992), Belhaven Press, Londra, 155-175.

La descrizione del bordo architettonico, come margine che disegna una precisa forma geometrica che si separa da un esterno indifferenziato (la natura), si ritrova nella città europea, che, a partire dal Settecento organizza i suoi spazi esterni e il suo rapporto con il paesaggio naturale in termini di gerarchia, di ordine e di continuità architettonica, attraverso gli strumenti della geometria e della prospettiva. La costruzione del margine esplicita la volontà di sottrarre al confine d'acqua il suo originale carattere di provvisorietà, di stabilizzare uno spazio dotandolo di misura.

Così il waterfront, nelle sue relazioni con il territorio diventa luogo del riposo e del tempo libero ma anche luogo di affaccio e di definizione della forma urbana e dell'architettura degli edifici e dunque dell'identità e della riconoscibilità dei luoghi.

Allo stesso tempo, il sistema delle acque rappresenta importanti infrastrutture ambientali in grado di garantire e potenziare gli scambi biologici e ridurre i fenomeni di impoverimento ecologico e di dare forma alle istanze di continuità ambientale e territoriale, intesa come rifiuto di luoghi e spazi marginali, abbandonati, inaccessibili, trascurati dalla progettazione e sottoposti ad un forte degrado ambientale.

Il waterfront, inteso come struttura urbana e spazio pubblico della città, diventa un elemento fondamentale per cogliere le dinamiche urbane ma anche uno “**spazio simbolico**” dell'identità urbana.

In tal senso, il waterfront può essere visto come elemento di equilibrio dell'intero organismo urbano e in quanto tale i suoi “valori” vanno analizzati ed interpretati. Leggere il waterfront come contesti complessi significa considerarli come “luoghi” identitari, come catalizzatori e generatori di esperienze e di valori urbani.

2.2 Il waterfront come “luogo” di sperimentazione delle politiche pubbliche

“Il mondo del mare, un mare di scoperte: la fantasia, il gioco, la musica, gli sport, gli incontri, i viaggi, lo spettacolo, la ricerca, la scienza, la tecnologia, la cultura, la comunicazione, la memoria della città antica, le meraviglie del futuro”³⁷

La riqualificazione dei fronti urbani marittimi e fluviali è una straordinaria opportunità per promuovere lo sviluppo economico endogeno, incentivare la creazione di nuove attività economiche e dinamizzare quelle esistenti. In tale ottica, il waterfront si configura come un “elemento catalizzatore” di processi a somma positiva capaci di contribuire direttamente ed indirettamente³⁸ alla rigenerazione delle aree urbane (Canto, 2004).

I waterfront come “luoghi” di scambio/aggregazione di culture e di saperi differenti, sono nuove “capitali della cultura”³⁹ sempre più in competizione tra di loro per attrarre persone, eventi, flussi, capitali ed investimenti capaci di generare processi a somma positiva. Affrontare il tema della rigenerazione urbana del waterfront diventa un tema fondamentale, un passaggio cruciale e strategico nella riqualificazione urbana della città contemporanea, riconoscendone un ruolo strutturante.

Risulta quindi necessario sviluppare strumenti e modelli in grado di valutare piani, programmi e progetti di recupero.

Si tratta di un processo complesso che chiama in causa attori con ruoli e competenze differenti, quadri legislativi e regolamentari differenziati a seconda del contesto territoriale di riferimento ma anche un profondo cambiamento culturale volto a formare ed aggiornare tutti coloro che dovranno programmare e gestire la relazione città/mare, città/fiume.

Nel contesto delle iniziative della *Global Conference on the Urban Future* (URBAN 21) tenutasi a Berlino nel luglio 2000, in occasione della *EXPO 2000 World Exhibition*, sono stati approvati i “**10 principi per uno sviluppo sostenibile delle aree di waterfront urbano**”. Elaborati dalla società Wasserstadt GmbH di Berlino, in collaborazione con il Centro Internazionale Città d’Acqua di Venezia nel corso di seminari internazionali, cui hanno partecipato attori a diverso titolo coinvolti nel processo di riqualificazione del waterfront, i 10 principi sono stati riproposti nel 2004 alla 9° *Mostra Internazionale di Architettura* della Biennale di Venezia nella sezione relativa ai progetti di recupero dei fronti d’acqua e nel settembre 2005 alla 10° *Biennale Internazionale di Architettura* di Buenos Aires nella sezione dedicata ai nuovi waterfront.

³⁷ Porto Antico di Genova Spa (febbraio 1995), pool di temi sui quali la società ha operato per la riqualificazione del waterfront.

³⁸ Canto R. (2004), *Desenvolvimento das frentes maritimas con fins turisticos nos pais emergentes in 9° Conferencia Internacional Cidades e Portos*, 155-156, Area Metropolitana de Lisboa, Lisboa.

³⁹ Carta M. (2010), “Dal waterfront alla città liquida” in Savino M., *Waterfront d’Italia, piani politiche progetti*, Franco Angeli, Milano.

Condivisi da diversi operatori del settore, questi punti, riportati di seguito, rappresentano ancora oggi validi strumenti di riferimento per la lettura e la valutazione di piani, programmi e progetti:

1. Garantire la qualità dell'acqua e dell'ambiente

La qualità dell'acqua e dell'ambiente in un sistema di corsi d'acqua, fiumi, canali, laghi, baie e mare è un pre-requisito per tutti gli interventi sui fronti d'acqua urbani per renderli vivibili e sostenibili.

2. I waterfront sono parte del tessuto urbano esistente

I nuovi interventi sul waterfront dovrebbero essere concepiti come parte integrante della città esistente e dare un contributo alla vitalità urbana. L'acqua è parte del paesaggio urbano e dovrebbe essere utilizzata anche per funzioni specifiche come il trasporto, il tempo libero, la cultura. Il recupero strutturale e funzionale del waterfront dovrebbe contribuire allo sviluppo locale, ridefinendo la relazione tra tessuto urbano ed acqua e garantendo la fruibilità delle aree.

3. L'identità storica dà carattere al luogo

Il patrimonio storico-architettonico, culturale e collettivo di un paesaggio d'acqua dovrebbero essere preservato e valorizzato per attribuire carattere e significato alle operazioni di recupero. La tutela del passato industriale delle tradizioni locali è un elemento importante per la rigenerazione urbana e per il recupero del waterfront.

4. Dare priorità al mix delle funzioni

I waterfront dovrebbero promuovere destinazioni d'uso molteplici capaci di valorizzare la presenza dell'acqua. Il mix di funzioni - culturali, commerciali e residenziali - costituisce il punto di forza delle politiche pubbliche e degli investimenti privati ed un elemento essenziale per aumentare e diversificare la fruizione del waterfront nei diversi periodi dell'anno.

5. L'accesso pubblico è un requisito irrinunciabile

I waterfront dovrebbero essere accessibili sia visivamente che fisicamente ai residenti e ai visitatori di ogni età e di ogni classe sociale. Inoltre gli spazi pubblici dovrebbero essere costruiti con livelli qualitativi alti per consentirne un uso intensivo. Spazi pubblici, percorsi pedonali e ciclabili, itinerari culturali e naturalistici, possono svolgere una funzione di “attrattori” su un territorio aperto a tutti.

6. I progetti sostenuti da partnership pubblico-private procedono più rapidamente

I nuovi sviluppi edilizi dei waterfront dovrebbero essere progettati in un'ottica di partnership tra pubblico e privato. Gli enti pubblici devono coordinare le politiche d'intervento, pianificare le strategie, fissare gli obiettivi, rendersi garanti della qualità del progetto, fornire le infrastrutture ed essere fonte di equilibrio sociale. Ai soggetti privati è invece affidata la gestione e la promozione degli interventi. In particolare, essi dovrebbero essere coinvolti sin

dalle prime fasi per assicurare la conoscenza dei mercati ed accelerare la realizzazione dei progetti.

7. Partecipazione pubblica come elemento di sostenibilità

Le città dovrebbero trarre vantaggio dallo sviluppo sostenibile dei waterfront non solo dal punto di vista dell'ecologia e dell'economia ma anche dal punto di vista sociale. Le municipalità dovrebbero essere informate e coinvolte nelle discussioni costantemente, fin dall'inizio. La condivisione delle conoscenze e dei processi decisionali, insieme alla riqualificazione di consenso da parte di tutti gli attori coinvolti e portatori di interessi molteplici, si sono rivelati in molti interventi di riqualificazione strumenti capaci di garantire la fattibilità dei progetti e la sostenibilità degli interventi, soprattutto nei casi in cui il pubblico ha avuto un ruolo di supporto e di controllo.

8. Il recupero dei waterfront richiede progetti a lungo termine

I waterfront hanno bisogno di un recupero graduale in modo che la città intera possa trarre beneficio dalle loro potenzialità. Essi rappresentano una sfida che coinvolge più di una generazione e hanno bisogno di una varietà di operatori nel campo dell'architettura, degli spazi pubblici e dell'arte. L'amministrazione pubblica deve dare il suo contributo a livello politico per assicurare che gli obiettivi siano realizzati indipendentemente dall'andamento dell'economia o da interessi particolari.

9. La rivitalizzazione è un processo continuo

Tutti i piani/programmi/progetti dovrebbero basarsi sull'analisi dettagliata delle principali funzioni e significati che riguardano il waterfront. Gli interventi dovrebbero essere flessibili, modificabili e capaci di coinvolgere tutte le discipline più rilevanti. Essi dovrebbero essere in grado di adeguarsi all'evoluzione dei mercati e alle esigenze della società e quindi essere aperti ad eventuali cambiamenti e a soluzioni spaziali e funzionali non permanenti. Per garantire un sistema di crescita sostenibile si dovrebbe inoltre attribuire alla gestione delle attività diurne e notturne la stessa importanza che si dà alla sua costruzione.

10. I waterfront traggono beneficio dagli scambi culturali internazionali

Il recupero del waterfront è un compito molto complesso che coinvolge figure professionali di diversi ambiti. Lo scambio di conoscenze fra promotori ed operatori coinvolti a diverso titolo nel processo di riqualificazione del waterfront offre un contributo utile per l'individuazione di elementi di successo e lezioni trasferibili in altri contesti territoriali. Studiare, analizzare e valutare le esperienze internazionali di rivitalizzazione rappresenta un'occasione preziosa in termini di conoscenza sia pratica che teorica.

Nonostante l'assenza di significative realizzazioni lunghi i fronti d'acqua d'Italia (in particolare nel Mezzogiorno) - dovuta a soluzioni progettuali discutibili, contestazioni sterili, difficoltà burocratiche e finanziarie, conflitti istituzionali - il waterfront non ha perso il suo carattere identitario, manifestando il suo ruolo (purtroppo ancora potenziale) di innovazione e sperimentazione progettuale, nonché “luogo” per eccellenza delle politiche pubbliche nazionali e locali attraverso il quale declinare i cambiamenti imposti dalla globalizzazione e le permanenze generate dalla resilienza dei territori urbani, “ricomponendo modi (vecchi e nuovi) con cui le comunità usano e modificano lo spazio”⁴⁰.

2.3 Il ruolo del progetto urbano nella ri-qualificazione e nella ri-costruzione dei “valori” del waterfront

Nei porti industriali, commerciali e turistici, il progetto urbano e l'architettura possono svolgere un ruolo fondamentale per l'elaborazione di nuove strategie di sviluppo (Bruttomesso 2006, Vega 2008, cfr.).

Dalle *best practices* emerge come il mix funzionale sia una delle risposte vincenti capace di garantire la massima fruizione degli spazi pubblici in orari e giorni diversificati.

La valorizzazione del waterfront, il recupero degli spazi urbani in condizioni di degrado, il miglioramento dell'accessibilità pubblica attraverso il progetto architettonico ed urbano sono “gli obiettivi che la riqualificazione deve perseguire insieme al miglioramento della vita urbana, alla conservazione del patrimonio marittimo-portuale e alla tutela degli ecosistemi costieri”⁴¹. È chiaro che l'architettura ed il progetto urbano – associati a grandi eventi culturali, sportivi, etc. - possano senza dubbio contribuire in questa prospettiva.

Emblematiche in tal senso sono le esperienze di alcune città europee e non - come Baltimora, Rotterdam, Barcellona, Liverpool, Valencia, Vancouver, Tokyo, Amburgo, Amsterdam, Copenhagen, Genova, Glasgow etc. - ampiamente conosciute come buone pratiche⁴². Secondo Rotmans e Loorbach queste ultime possono essere considerate come “esperimenti di transizione”⁴³.

Anche se ampiamente citato, particolare attenzione merita il caso di **Barcellona** in relazione al ruolo del progetto urbano. La capitale catalana utilizza le Olimpiadi del 1992 per consolidare un processo di rigenerazione avviato a partire dai primi anni '80 con interventi

⁴⁰ Savino M. (2010), *Waterfront d'Italia, piani politiche progetti*, Franco Angeli, Milano.

⁴¹ Bruttomesso R., Moretti M. (2010), “Città-porto e riqualificazione del waterfront: evoluzione e scenario di una strategia vincente” in Savino M., *Waterfront d'Italia, piani politiche progetti*, Franco Angeli, Milano.

⁴² Roseti C. (2007), *Waterfront*, Iirti, Reggio Calabria.

⁴³ Rotmans J. e Loorbach D. (2008), “Transition management: reflexive governance of societal complexity through searching, learning and experimenting” in Van Den Bergh, J.C.J.M., e Bruinsma F.R. Ed., *Managing the transition to renewable energy*, Chapter 2, pp. 15-46, Edward Elgar.

diffusi su tutta la città e che si conclude nel 2004, anno in cui si tiene il “Forum Universale delle Culture” patrocinato dall’Unesco. Alla base di questo percorso vi è il piano strategico articolato nei “100 progetti” dell’architetto catalano Oriol Bohigas⁴⁴.

Diversamente da **Baltimora** che punta su due aree principali (una rappresentata dal porto ed una centrale), la strategia di Barcellona è “globale”. La città – attraverso una serie di interventi integrati che hanno riguardato l’ammodernamento delle strutture sportive, la realizzazione di attrezzature e servizi per il turismo, la cultura e per il tempo libero - fa registrare il più alto trend di crescita del turismo tra il 1990 e il 2004 (+ 167%), secondo i dati dell’Ufficio del Turismo (Barcelona Estatistiques de Turisme 2005). Opere ed infrastrutture sono state distribuite su molti quartieri della città, sia nelle aree storiche che in quelle periferiche, riqualificando tutto il fronte mare e le spiagge, con aree verdi pubbliche, percorsi pedonali e ciclabili e con la costruzione ex novo del cosiddetto porto olimpico ad est.

Queste considerazioni sottolineano le capacità di rigenerazione della città catalana. Barcellona ha saputo rinnovare l’offerta, utilizzando la rinnovata visibilità per un deciso riposizionamento a livello internazionale per consolidarsi quale meta culturale e turistica di eccellenza al settimo posto tra le città europee per numero di pernottamenti, dopo Londra, Parigi, Dublino, Roma, Madrid, Berlino.

Contrariamente a Barcellona, il caso di **Genova** sottolinea il cammino di una città considerata a lungo poco turistica che decide di recuperare e riqualificare il vecchio porto. Il progetto urbano, firmato dall’arch. Renzo Piano e realizzato in occasione dell’Expo Colombiana del 1992 dedicata a “La nave e il mare” e svolta in collegamento con l’Expo Universale di Siviglia del 1992 scommette sul porto -allora semi-abbandonato -come risorsa per l’intera città, recuperando i moli medievali, manufatti ed edifici, chiatte del primo Novecento, gli antichi magazzini del Cotone, le Palazzine del '600, il Quartiere Millo) ha comunque recuperato l’area e promuovendo la costruzione di strutture di eccellenza come l’Acquario, la Nave Italia, il Bigo, l’ascensore panoramico e Piazza delle Feste.

È possibile affermare che l’obiettivo di ritrovare nel mare un elemento di identità della città sia stato sostanzialmente realizzato, recuperando il delicato rapporto tra porto antico e centro storico. Oggi sull’area del Porto Antico gravitano più di 4 milioni di persone l’anno, i valori e i simboli dell’area sono diventati la fantasia, il gioco, la cultura, la ricerca scientifica, la difesa del mare e dell’ambiente. Quello che invece ancora manca è il posizionamento internazionale di Genova, malgrado la lunga marcia verso la ricostruzione di una nuova immagine e di una nuova identità⁴⁵.

⁴⁴ Bohigas O. (1985), *Reconstrucció de Barcelona*, Ed. 62, Barcellona, trad. it. Ricostruire Barcellona (1992), Etas Libri, Milano con prefazione di B. Gabrielli e post-fazione di O. Bohigas all’edizione italiana.

⁴⁵ Gastaldi F. (2005), “Genova: verso un’idea di città turistica”, in *Urbanistica Informazioni*, 204, novembre-dicembre 2005.

Tra le città che hanno utilizzato i grandi eventi come occasione di riqualificazione urbana emerge anche il caso di **Atene** che ha ospitato i Giochi Olimpici del 2004 e che interviene nel settore dei trasporti ma anche lungo la costa, specie verso sud, incrementando l'offerta turistica e la programmazione culturale. Differentemente Barcellona, Atene distribuisce i siti olimpici su un'area piuttosto estesa che ingloba aree situate a molti chilometri di distanza dal centro urbano, raggruppando i siti per funzioni omogenee.

Nonostante difficoltà e ritardi, Atene e la Grecia hanno dimostrato di poter far fronte a un gigantesco impegno come i Giochi Olimpici, sperimentando forme di riqualificazione del waterfront (baia di Faliron e tratti costieri), con capacità di governance e pianificazione.

Mentre Baltimora, Barcellona e Genova hanno puntato al recupero e alla ristrutturazione del vecchio porto per fini culturali, turistici ed Atene interviene diffusamente lungo la sua fascia costiera, l'esperienza di Valencia rappresenta un caso ancora diverso.

La città - per ospitare la Coppa America di vela - crea ex novo un porto turistico ed una nuova marina al fine di consolidarsi come meta internazionale dello sport ed occasione di promozione internazionale della città attraverso la realizzazione di un processo complesso di rigenerazione urbana e alle straordinarie opere realizzate dall'architetto Santiago Calatrava.

Le esperienze descritte sinteticamente finora riguardano prevalentemente al mare. Tuttavia si registrano realizzazioni significative anche lungo i fronti fluviali (sponde dei fiumi, o gli argini) utilizzati in passato da attività produttive, poi abbandonate per molteplici ragioni (crisi di settore, strutture obsolete o addirittura fatiscenti, delocalizzazioni, creazione di microdistretti destinati a nuove attività economiche e commerciali).

Un caso emblematico è quello di **Bilbao** in cui la cultura è stata senza dubbio un motore di sviluppo urbano. Senza dover ospitare mega eventi sportivi, come in altri casi di rigenerazione urbana (ad esempio: l'America's Cup a Valencia o i Giochi olimpici ad Atene). Bilbao ha puntato su un progetto, un museo dalle strutture avveniristiche in grado di diventare esso stesso il simbolo della città.

Firmato dall'architetto Frank Lloyd Gehry, il Guggenheim Museum è visitato più per il suo “valore” che per le opere che vi sono contenute o le mostre ospitate. In realtà, la scelta del nuovo museo si inserisce in un progetto più ampio di rivitalizzazione fiume Nervion.

Il piano strategico di rivitalizzazione di Bilbao, nato nel 1987 e allargato a trenta municipalità della regione nel 1989, punta su alcuni elementi: l'accessibilità della città e la mobilità interna, il miglioramento della qualità e del benessere ambientale del waterfront, attrezzature sociali per la comunità e soprattutto la centralità della cultura quale strumento di rivitalizzazione e riposizionamento della città.

Il piano prevede creazione di passeggiate e piste ciclabili e la riqualificazione urbana delle sponde del fiume lungo il quale vengono costruite nuove strutture per congressi, sport e

tempo libero. Santiago Calatrava disegna il nuovo aeroporto, piccolo e funzionale, e un nuovo ponte sul Nervion; Norman Foster viene chiamato a progettare e costruire la bellissima metropolitana.

Anche altre città collocate hanno recuperato i propri fronti marittimi e fluviali. Un esempio ampiamente citato è quello dei Docks di **Londra**, dove un’intera area è stata riqualificata con destinazioni d’uso del tutto nuove e con implicazioni di gentrification legate alla crescita dei valori immobiliari.

Un esempio più recente è quello di **Dusseldorf**, posta sulle rive del Reno, dove il “Porto di mezzo” (Medien-Hafen) è stato completamente ripensato con ristoranti, bar, strutture culturali e per il tempo libero e dove ritroviamo alcuni edifici disegnati dall’architetto O. Gehry diventati ormai meta di culto.

Anche la città di **Bordeaux** ha rivitalizzato le rive della Garonna, recuperando i vecchi magazzini e offrendo un mix di cultura, di musica e jazz, e di enogastronomia di alto livello.

Un processo verificabile anche a **Stoccolma**, che nella riqualificazione dei suoi quartieri sull’acqua propone locali rinnovati dal design, musei e architetture di eccellenza. Anche **Liverpool** - “Capitale europea della cultura nel 2008 - ha puntato sul suo waterfront, patrimonio dell’Unesco, come catalizzatore del rinnovamento urbano e di una vera rinascita della città⁴⁶. In Italia un caso recente di riqualificazione delle aree prospicienti i fiumi è offerta da **Torino**, sede dei Giochi olimpici invernali del 2006, dove stati riscoperti i cosiddetti Murazzi, i percorsi bassi lungo le rive e argini, originariamente riservati a depositi e a magazzini; qui ristoranti, bar e attività rivolte sostanzialmente ad un pubblico giovanile, hanno rivitalizzato una zona per lungo tempo abbandonata, in buona parte collocata attorno a piazza Vittorio Veneto e a via Po, asse verso piazza Castello, la Medal Plaza delle premiazioni⁴⁷.

⁴⁶ Hopkins L. (2005), “Mersey Waterfront – A Vital Part of Liverpool, European Capital of Culture 2008”, in *Portus*, 5, 10.

⁴⁷ Martina A. (2006), *Comunicare la città*, Bruno Mondadori, Milano.

3. Valori “complessi” e valutazioni

3.1 L’identificazione dei valori

Nel capitolo 1 (cfr. par. 1.2) abbiamo definito il “valore sociale complesso” come la somma dei valori economici d’uso e di non uso di un sito. Il **concetto di valore** è infatti alla base di ogni analisi e comportamento economico.

Nel 1977 Adam Smith introduce la distinzione tra “**valore d’uso**” e “**valore di scambio**” di un bene: il primo è inteso come capacità di soddisfare (attraverso il bene) uno o più bisogni umani, il secondo indica invece la quantità di beni che si è disposti a cedere per acquisire il bene o parte di esso. Secondo Smith il valore di un bene era determinato dal “lavoro” presente in esso, ovvero dalla quantità di lavoro necessario ai fini della sua produzione. Smith parla anche di “**valore intrinseco o assoluto**” definendolo come un tipo di valore attribuibile ad un bene indipendentemente dal suo valore di scambio, la cui validità resta immutata nello spazio e nel tempo.

Esiste un gran numero di tipi di valori e le interrelazioni tra di essi possono essere estremamente complesse. In particolare, i valori connessi al patrimonio culturale si scontrano con delle difficoltà concettuale e pratico che nascono dalle differenti articolazioni del patrimonio (dimensione culturale, economica, sociale, etc.)⁴⁸. Bisogna considerare inoltre che i valori sono “relativi”, ovvero cambiano continuamente nel tempo e nello spazio⁴⁹.

In particolare, nell’ambito della pianificazione un progetto di trasformazione urbana dovrebbe essere tale⁵⁰ che:

$$B_n \succ (VET, i, I)$$

ovvero tale che i benefici netti dell’intervento siano preferibili all’insieme dei valori economici d’uso e di non uso del sito (VET), al valore primario eco sistemico (i), all’insieme dei valori culturali e simbolici (I)⁵¹. Considerando le diverse scale di valutazione risulta evidente come tale relazione sia possibile solo attraverso l’esplicitazione di giudizi di valore⁵².

⁴⁸ Vecco M. (2007), *L’evoluzione del concetto di patrimonio culturale*, Franco Angeli, Milano.

⁴⁹ Vecco M., *ibidem*.

⁵⁰ Fusco Girard L., Nijkamp P. (1997), *Le valutazioni per lo sviluppo sostenibile della città e del territorio*, Franco Angeli, Milano.

⁵¹ Turner R. K., Bateman I., Adger W. (2001), *Economics of Coastal Water Resources: Valuing Environmental Functions*, Kluwer, Dordrecht.

⁵² Fusco Girard L., (2004), *Energia, Bellezza, Partecipazione: la sfida della sostenibilità*, Franco Angeli, Milano.

La pianificazione spaziale dovrebbe considerare infatti tanto i valori ecologici, quanto i valori economici, quanto i valori culturali e simbolici di ogni porzione di territorio in un’ottica multidimensionale ed interdisciplinare. In altri termini la nozione di valore sociale complesso obbliga ad andare oltre l’approccio economico, coinvolgendo il punto di vista di utenti diretti, indiretti, potenziali e futuri⁵³.

3.2 Valore intrinseco e processo partecipativo: processi e problemi decisionali complessi

“Il fatto di avere e di esercitare la possibilità di partecipare alle decisioni collettive che influiranno sulle nostre azioni o sulle condizioni delle nostre azioni, promuove lo sviluppo della capacità di riflettere sui nostri bisogni in relazione ai bisogni altrui, di interessarci del rapporto che altri hanno con le istituzioni sociali, di ragionare e di discutere in modo dialettico e persuasivo, e così via. Solo tale tipo di partecipazione, inoltre, può darci il senso di essere in un rapporto attivo con le istituzioni e i processi sociali, il senso che le relazioni sociali non sono fissate dalla natura ma si possono inventare e modificare. Le virtù del cittadino si possono coltivare solo esercitandole”⁵⁴.

Il raggiungimento degli obiettivi economici, ecologici e sociali in una prospettiva vincente richiede processi di valutazione differenti che vadano oltre l’approccio economico e finanziario e che siano capaci di cogliere tutti la molteplicità di valori di un territorio⁵⁵. In particolare, occorrono nuovi approcci e modelli interdisciplinari e transdisciplinari in grado di supportare i processi decisionali, coinvolgere gli stakeholders, coinvolgere lo sviluppo umano sostenibile e di conseguenza migliorare la governance urbana.

Le valutazioni ex ante, ex post ed in itinere dovrebbero individuare soluzioni innovative e promuovere la partecipazione di tutte le parti interessate⁵⁶.

La valutazione è in grado infatti di esplicitare la fattibilità economica, sociale ed ambientale, prevedendo, interpretando e confrontando gli impatti quantitativi e qualitativi delle nuove azioni. Mediante approcci valutativi è possibile sviluppare le priorità, considerando criteri ed obiettivi molteplici ed in conflitto tra loro. Questo aspetto è fondamentale per migliorare le scelte nella pianificazione urbana, nella gestione e nella

⁵³ Fusco Girard L., (2004), *ibidem*.

⁵⁴ Young I. M. (1996), *Le politiche delle differenze*, Feltrinelli, Milano.

⁵⁵ Fusco Girard L., Cerreta M., De Toro P., Forte F. (2007), “The Human Sustainable City: Values, Approaches and Evaluative Tools”. In: Deakin M, Mitchell G, Nijkamp P, Vreeker R (eds) *Sustainable Urban Development*. Volume 2. *The Environmental Assessment Methods*, pp. 65-93.

⁵⁶ Fusco Girard L., Cerreta M., De Toro P., Forte F. (2007), *ibidem*.

governance, aumentare i “valori” esistenti e per fornire supporto ai processi decisionali in momenti di crisi, caratterizzati da risorse sempre più scarse.

L’importanza della valutazione come processo dinamico e flessibile e come “interpretazione” si fonda sul riconoscimento e sul rafforzamento dei valori “soft”.

Un nuovo sviluppo locale può nascere solo se ad esso corrisponde un nuovo atteggiamento culturale. Una delle caratteristiche di questo processo è infatti l’apertura della valutazione alla partecipazione dei cittadini all’interno di una visione strategica condivisa, costruita dal basso ed attenta ai bisogni e alle esigenze dei cittadini. I processi valutativi non coinvolgono solo esperti⁵⁷.

Sono necessari strumenti adeguati per la valutazione dei valori simbolici e culturali, capaci di coinvolgere attivamente promotori, operatori e fruitori, chiamati ad esprimere giudizi di “valore”. L’esplicitazione delle preferenze⁵⁸ consente di costruire una “mappa dei valori percepiti”.

4. Verso la definizione di un modello sostenibile di valutazione ex post

4.1 La valutazione ex post come campo di ricerca⁵⁹

Negli ultimi anni il campo delle valutazioni relativo a piani e progetti di riqualificazione e trasformazione urbana si è notevolmente ampliato includendo accanto a quelle finanziarie ed economiche anche quelle *multicriterio* (Fusco Girard e Nijkamp, 1997, 2004). Queste ultime estendendo il loro campo d’applicazione a criteri ambientali e sociali sono in grado di incorporare effetti economici e meta economici, quantitativi e qualitativi e consentono una valutazione basata su criteri non omogenei e quindi non direttamente ed esclusivamente confrontabili rispetto ad una scala monetaria. Tali pratiche sono anche in grado di riflettere il contesto politico e decisionale di processi complessi, includendo diversi tipi di alternative e valutazioni interattive basate sul principio dell’“imparare facendo” (Nijkamp, 2004).

Le “**valutazioni multicriterio**” si presentano congruente con il carattere multidimensionale della valutazione dei piani e dei progetti di riqualificazione urbana, dovendo essere considerata una pluralità di obiettivi derivanti da istanze di natura diversa,

⁵⁷ Copeland T., Delmaire Y. (2004) *Heritage Interpretation in the Framework of the European Heritage Days*. Report on the training course 2003 for European heritage days co-ordinators. Council of Europe, Strasbourg.

⁵⁸ Vv.Aa. (2009) ISAAC. *Integrated e-Services for Advanced Access to Heritage in Cultural Tourist Destinations*, Six Framework Programme, Commission of the European Communities, Information Society and Media Directorate-General, <http://www.isaac-project.eu>.

⁵⁹ Fusco Girard Luigi (2004), *ibidem*.

economica, sociale, etica, ecologica, e consentendo le tecniche medesime un'ampia rappresentazione del quadro socio-economico, istituzionale ed ambientale, all'interno del quale il soggetto pubblico si trova ad assumere la decisione dell'intervento.

In quest'ottica la valutazione ha assunto il ruolo di attività strategica come strumento di supporto scientifico ai processi decisionali, utile per la verifica dei risultati e degli impatti degli interventi attraverso continue azioni di feedback volte al miglioramento dei piani e programmi stessi. Si può ritenere infatti che la valutazione sia strettamente legata alla programmazione ed abbia come obiettivo prioritario quello di aiutare a supportare la costruzione delle decisioni (Fusco Girard e Nijkamp, 1997).

Dal punto di vista operativo, la valutazione contempla approcci e metodi differenti in relazione all'oggetto della valutazione stessa, in base alla natura dei programmi, piani e progetti cui si riferisce, alle criticità da affrontare e al grado di partecipazione e di coinvolgimento dei soggetti nelle scelte e nelle decisioni da prendere (Forss e al., 2002).

La valutazione assume connotazioni diverse anche a seconda del momento in cui è svolta: nella fase iniziale (valutazione *ex ante*) di definizione delle scelte, individuazione degli obiettivi e di formazione dei programmi e dei progetti, durante il processo di implementazione di piani e programmi (valutazione *in itinere* o *on-going*) per garantire una costante ricerca di efficacia e compatibilità degli stessi e coglierne cambiamenti e criticità, o alla fine (valutazione *ex post*) allo scopo di ricavarne un giudizio globale da confrontare con gli assunti strategici iniziali per una riflessione ed un ripensamento (Bezzi, 1998; Patassini, 1995).

La valutazione *ex post* si configura come strumento di valutazione retrospettiva (Bottero e al., 2008) e ricopre un ruolo molto importante soprattutto nell'ambito dei progetti di riqualificazione e di trasformazione urbana, in quanto consente di apprendere dalle esperienze passate e di trasferire le lezioni apprese in altre realtà territoriali.

“Apprendere dalla comparazione” rappresenta l'obiettivo ed, al tempo stesso, il risultato delle valutazioni *ex post*, che consentono l'acquisizione di “nuova esperienza” trasferibile in altri contesti (Fusco Girard e Cerreta, 2001; Fusco Girard, 2002).

Valutare le buone pratiche significa analizzare i fattori di successo e di fallimento delle esperienze in esame, individuare i criteri significativi di intervento al fine di promuovere nuova conoscenza. In quest'ottica, la valutazione *ex post* si configura come una “re-interpretazione” (Girard, 2010) attraverso la quale è possibile ricostruire le fasi di ciascuna esperienza, approfondendo e strutturando la conoscenza delle questioni maggiormente significative.

I rapporti di ricerca degli ultimi decenni hanno evidenziato l'esistenza di circa un centinaio di metodi di valutazione estremamente diversificati tra loro, in relazione alle caratteristiche del contesto, alle criticità in esame e alle fasi del processo decisionale. Di conseguenza i loro margini di applicazione risultano spesso variabili: molti metodi sono sperimentali, altri risultano troppo settoriali o comunque poco utilizzabili, sia per la mancanza reperibilità dei dati sia per la complessità dei modelli e la necessità di recuperare/ricostruire esperienze e conoscenze. Emerge, quindi, la necessità di individuare metodi e strumenti che, in fase di programmazione, progettazione e gestione, siano in grado di governare la complessità dei processi decisionali alle diverse scale, indagando sul rapporto tra uso e conservazione della realtà e consentendo così di prefigurare scenari di trasformazione urbana nei diversi ambiti, ambientale, sociale, economico ed istituzionale, che costituiscono il contesto di riferimento.

Tra gli **approcci valutativi ex post** (Nijkamp e al., 1993) si distinguono quelli *hard*, di tipo quantitativo, relativi alle valutazioni di impatto e alla meta-analysis e quelli *soft*, di tipo qualitativo e quelli di tipo quanti-qualitativo come la teoria dei *fuzzy test* o la *rough set analysis*.

Introdotta dallo statistico americano Gene Glass nel 1976 per indicare un approccio sistematico quantitativo volto all'integrazione dei risultati di studi singoli, la meta-analysis è stata applicata inizialmente nel campo delle scienze mediche e biologiche per poi diffondersi anche in quelle naturali, sociali e ambientali (Van den Bergh, 1997) al fine di collezionare, analizzare e sintetizzare i risultati di studi precedenti caratterizzati da obiettivi comuni, aggregando i dati disponibili per raggiungere conclusioni più generali (Glass, 1976; Hunter et al., 1982).

Si può definire, infatti, la meta-analisi come una ricerca scientifica condotta su una raccolta di studi svolti su di un dato soggetto, in cui attraverso metodi sia quantitativi che qualitativi si valuta il materiale raccolto al fine di ottenere maggiori approfondimenti e definirne una corretta sintesi (Bal e Nijkamp, 2001).

Gli approcci che afferiscono alla meta-analisi sono molteplici e sono caratterizzati dalla possibilità di avvalersi di metodi e tecniche differenti e applicabili in contesti in cui le informazioni disponibili non sono sempre esaustive (Nijkamp e Pepping, 1998).

Tra i modelli *soft* si ricorda il contributo delle “**reti neurali artificiali**”. Queste ultime rappresentano un valido modello di elaborazione dell'informazione basato sul funzionamento del cervello umano e si rivelano uno strumento molto utile per effettuare previsioni e simulazioni in svariati campi d'interesse, anche in contesti non compatibili con i metodi statistici convenzionali (*conventional statistical methods*), utilizzati nello studio di casi con dati di tipo esclusivamente quantitativo.

Le reti neurali artificiali, infatti, sono in grado di previsioni con un margine di precisione superiore rispetto ai metodi statistici e costituiscono un’alternativa pratica per il supporto decisionale e la pianificazione strategica.

La tematica delle “reti neurali artificiali” è molto complessa. Ci limiteremo in questa sede a considerazioni sintetiche. Per “rete neurale artificiale” si intende una replica artificiale delle reti neurali naturali, cioè dell’insieme di cellule che costituiscono il cervello umano. Esse si inseriscono nell’ampia tematica dell’intelligenza artificiale e ne costituiscono un’evoluzione innovativa. Dal punto di vista operativo, la conoscenza è acquisita attraverso un progressivo processo di apprendimento, e le connessioni fra i vari nodi vengono utilizzate per immagazzinare la conoscenza.

E’ importante sottolineare che la caratteristica fondamentale e più interessante delle reti neurali, è differentemente da altri modelli non devono essere programmati ma semplicemente apprendono dall’esperienza, proprio come il cervello umano.

4.2 Valutazioni “integrate” e valutazioni “partecipate”

L’esigenza di combinare le istanze della conservazione con quelle dello sviluppo è propria dei processi di pianificazione e riqualificazione urbana. Raggiungere tale obiettivo è possibile grazie all’uso di valutazioni integrate, in quanto esse rappresentano “strumento per un equilibrio tra conservazione e trasformazione nel rispetto dei valori e delle risorse (Fusco Girard, 1987)”.

Per garantire progetti di riqualificazione urbana realmente sostenibili risulta necessario individuare delle linee guida capaci di tener conto di alcuni requisiti essenziali, secondo un approccio multidimensionale e multidisciplinare.

Il percorso valutativo proposto ha permesso di analizzare alcuni casi studio, nell’intento di identificare gli aspetti significativi che li hanno contraddistinti, nonché le ragioni del successo e/o fallimento. In questa prospettiva, volendo apprendere dall’esperienza, è possibile avvalersi di approcci valutativi ex post in grado di esplicitare le componenti rilevanti del processo, di analizzare i fattori critici e di identificare la significatività delle trasformazioni (Cerreta, 2004).

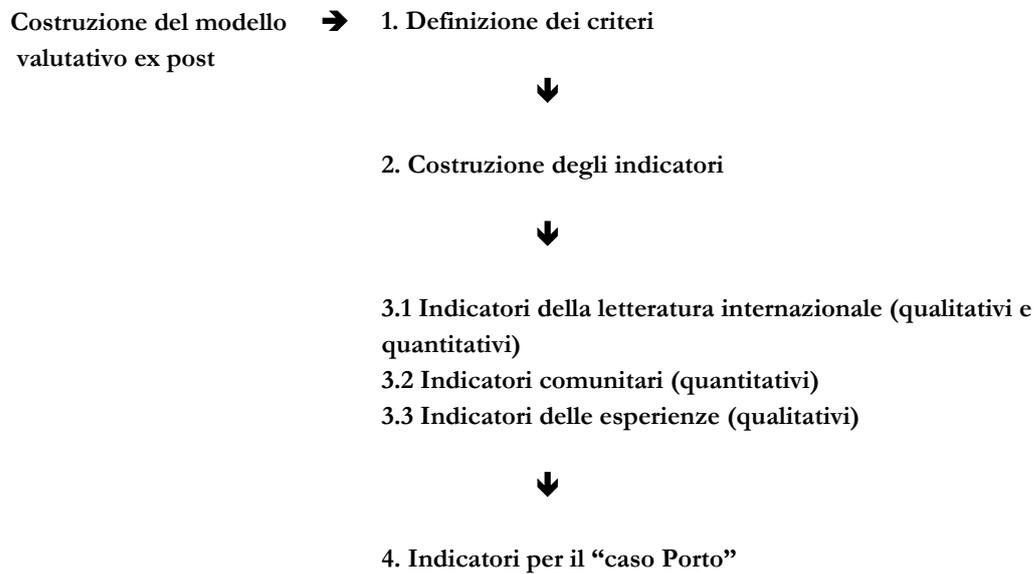
L’applicazione combinata di metodi differenti consente di analizzare come i principi della sostenibilità siano stati implementati nelle pratiche di progettazione e di pianificazione urbana, contribuendo al diffondersi di una serie di esperienze significative che si contraddistinguono per la promozione di alcuni caratteri innovativi ma anche per la valorizzazione e la tutela delle risorse e dei valori esistenti (Fusco Girard e Cerreta, 2001).

L’attenzione alle molteplici dimensioni può assumere una diversa graduatoria di priorità in base alle specificità del contesto a cui si riferiscono e può essere modificata e ridefinita in funzione dei bisogni, determinando, di volta in volta, soluzioni differenti.

In questa prospettiva, la dimensione spaziale dei progetti di riqualificazione urbana si è rivelata utile per comprendere le dinamiche che possono svilupparsi ed il tipo di componenti di cui è necessario tener conto se si vuole progettare e realizzare un progetto in grado di attrarre e trasferire valori a somma positiva.

4.3 Gli strumenti per la costruzione di un modello sperimentale di valutazione ex post: la definizione dei criteri e la costruzione degli indicatori

Il processo per la costruzione di un modello valutativo ex post per il caso studio proposto è partito dall’individuazione dei criteri di valutazione e dei corrispondenti indicatori. In particolare sono stati presi in esame indicatori pertinenti relativi alla letteratura internazionale, indicatori comuni europei desunti dai principali indirizzi programmatici comunitari ed infine “indicatori delle esperienze” dettati dai contesti ambientali, sociali, istituzionali ed economici analizzati.



Con l’obiettivo di ottenere un indice di stato e di performance di sostenibilità urbana, le principali istituzioni internazionali e governative - come UN Habitat, World Bank, OECD, ed European Commission- hanno sviluppato a diverse scale negli ultimi decenni set di indicatori, (Briassoulis, 2001⁶⁰; Davison, 1996⁶¹) differenti modelli e strumenti di

⁶⁰ Briassoulis H. (2001), “Sustainable development and its indicators: through a (planner’s) glass darkly”, *Journal of Environmental Planning and Management*, 44(3), 409-427.

valutazione. Gli “indicatori della sostenibilità urbana” risultano infatti di fondamentale importanza al fine di definire nuovi target di riferimento, valutare i risultati di piani, programmi e progetti di riqualificazione urbana, nonché migliorare la comunicazione tra decisori politici, esperti ed utenti (Verbruggen & Kuik, 1991⁶²).

In tal senso, un complesso range di indicatori è già stato adottato da città e regioni e contestualizzato in base ad esigenze ed obiettivi specifici (Brandon & Lombardi, 2005⁶³). Nonostante ciò i risultati nei differenti contesti nei quali sono stati applicati non si sono rivelati particolarmente soddisfacenti (Seabrooke, Yeung & Ma, 2004⁶⁴). Tra le ragioni che hanno determinato il mancato raggiungimento del livello di performance desiderato vi è sicuramente l’inadeguata selezione di indicatori, capaci di guidare e monitorare il processo di urbanizzazione sostenibile.

Esistono numerose definizioni di “urbanizzazione sostenibile”. Per il presidente del consiglio sullo sviluppo sostenibile (Council on Sustainable Development) le “comunità sostenibili” sono quelle capaci di trovare un equilibrio tra il benessere sociale, le opportunità economiche e la qualità ambientale⁶⁵. Per Soegijoko una “città sostenibile” è una città nella quale i risultati dello sviluppo economico, sociale e fisico sono duraturi, ovvero destinati a durare nel tempo⁶⁶.

Anche per Adinyira, Oteng-Seifah & Adjei-Kumi si riferiscono alla dimensione temporale affermando che la sostenibilità rappresenterebbe uno stato di condizioni urbane capaci di durare nel tempo⁶⁷. Nel 2006 la Commissione Europea definisce la “sostenibilità urbana” come la sfida di risolvere sia i problemi riscontrati nelle città che quelli causati dalle città⁶⁸. Il concetto di “urbanizzazione sostenibile” è legato infatti alla capacità di trovare un equilibrio tra gli operatori sociali, economici ed ambientali al fine di promuovere lo sviluppo urbano sostenibile⁶⁹.

⁶¹ Davison F. (1996), “Planning for performance: requirements for sustainable development”, *Habitat International*, 20(3), 445-462.

⁶² Verbruggen H. & Kuik O. (1991), “Indicators of sustainable development: an overview” in O. Kuik & H. Verbruggen Ed., *In search of indicators of sustainable development*.

⁶³ Brandon P.S. & Lombardi P. (2005), *Evaluating sustainable development in the built environment*, Oxford, Blackwell.

⁶⁴ Seabrooke W., Yeung C. W. & Ma M. F. F. (2004), “Implementing sustainable urban development at the operational level (with reference to Hong Kong and Guangzhou)”, *Habitat International*, 28, 443-466.

⁶⁵ President’s Council on Sustainable Development (1997), “The president’s council on sustainable development task force report”.

⁶⁶ Soegijoko B., Tjahjati S. & Kusbiantoro B. S. (2001), *Globalization and the sustainability of Jabotabek*, Indonesia.

⁶⁷ Adinyira E., Oteng-Seifah S. & Adjei-Kumi T. (2007), “A review of urban sustainability assessment methodologies”, in M. Horner, C. Hardcastle, A. Price & J. Bebbington Ed., *International conference on whole life urban sustainability and its assessment*, Glasgow.

⁶⁸ European Commission (2006), *Target summary of the European sustainable cities report for local authorities*, European Commission.

⁶⁹ Drakakis-Smith D. (2000), *Third world cities*, London, Routledge.

Per UN Habitat è un processo dinamico capace di combinare le varie dimensioni della sostenibilità, ambientale, sociale, economica e politico-istituzionale sia nelle aree urbane che in quelle rurali, comprendendo l'intera gamma di insediamenti umani dal villaggio alla città, dalla città alla metropoli⁷⁰.

I concetti elencati vengono utilizzati di sovente senza alcuna distinzione. È bene precisare che mentre i termini “sostenibilità urbana, città sostenibile e comunità sostenibile” si riferiscono ad uno stato desiderabile, le espressioni “urbanizzazione sostenibile” e “sviluppo urbano sostenibile” fanno riferimento al processo per raggiungere questo stato.

La necessità di identificare e selezionare appropriati set di indicatori capaci di raggiungere lo stato di sostenibilità auspicata impone una più attenta riflessione sul loro ruolo. Ugwu e Haupt⁷¹ esaminano diverse tecniche per valutare i differenti aspetti della sostenibilità attraverso l'utilizzo di indicatori. Numerose ricerche stanno tentando di documentare la misura in cui le città sono o non sono sostenibili attraverso l'uso di indicatori, analizzando le criticità incontrate nella loro applicazione⁷².

Alcuni studiosi ritengono che non esistano ancora standard pertinenti né metodi o criteri universali in grado di selezionare indicatori urbani realmente sostenibili (Kahn, 2006⁷³). In generale è possibile affermare che – anche se gli indicatori di sostenibilità urbana siano attualmente d'ampio utilizzo - raramente gli output ottenuti dalle loro applicazioni vengono condivisi ed usati per sviluppare nuovi piani e programmi o migliorare i processi decisionali.

Mega e Perderson⁷⁴ (1998) affermano che gli indicatori dovrebbero essere chiari, semplici, scientificamente validi, verificabili e replicabili. Secondo l'United Nations Statistical Institute for Asia and Pacific⁷⁵ (2007) un indicatore dovrebbe essere SMART, acronimo di Specific, Measurable, Achievable, Relevant and Time-related, ovvero specifico, misurabile, realizzabile, rilevante e temporale. Zhang, He e Wen⁷⁶ (2003) propongono che gli indicatori di sostenibilità urbana siano (a) strumenti di supporto capaci di tradurre il concetto di sviluppo sostenibile in termini pratici; (b) supportare le scelte che promuovano lo sviluppo sostenibile; (c) valutare le performance e gli sforzi effettivamente compiuti.

⁷⁰ UN Habitat (2004), *Urban indicator guidelines*, Kenya.

⁷¹ Ugwu O. O. & Haupt T. C. (2007), “Key performance indicators and assessment methods for infrastructure sustainability-a South Africa construction industry perspective”, *Building & Environment*, 42(2), 665-680.

⁷² Si fa riferimento ai lavori di Roy M. (2009), “Planning for sustainable urbanisation in fast growing cities: mitigation and adaptation issues addressed in Dhaka, Bangladesh”. *Habitat International*, 33, 276-286 e di Tanguay G. A., Rojaoson J., Lefebvre J. F. & Lanoie P. (2010), “Measuring the sustainability of cities: an analysis of the use of local indicators”, *Ecological Indicators*, 10, 407-418.

⁷³ Kahn M. E. (2006), *Green Cities: Urban growth and the environment*, Washington DC, Brooking Institution Press.

⁷⁴ Mega V. & Perderson J. (1998), *Urban sustainability indicators*, Dublin, Ireland.

⁷⁵ United Nations Statistical Institute for Asia and Pacific (2007), *Building administrative data systems for statistical purposes-addressing training issues and needs of countries. Inception/regional workshop on reta6356: improving administrative data sources for the monitoring of the mdg indicators*, Bangkok, Thailand.

⁷⁶ Zhang K., He X. e Wen Z. (2003), Study of indicators of urban environmentally sustainable development in China. *International Journal of Sustainable Development*, 6(2), 170-182.

Nel 1978, l'OCSE pubblica un report identificando un set di “housing indicators” basati sugli spazi interni ed esterni, sul comfort, la sicurezza, i costi delle abitazioni, l'accessibilità, i servizi e l'occupazione. In tal senso, gli indicatori OCSE possono essere considerati diretti predecessori degli indicatori della sostenibilità urbana.

A partire dal 1990 infatti i governi locali e nazionali hanno elaborato indicatori in grado di “misurare” la sostenibilità urbana secondo le priorità locali e nazionali (Parris & Kates⁷⁷, 2003). Nel 1997, l'European Environmental Agency (EEA) sviluppa un set di indicatori per valutare l'ambiente urbano identificando inizialmente 55 indicatori classificati in 16 categorie e divisi in 3 macro-aree come riportato di seguito:

EEA Select Urban Environmental Indicator Areas and Attributes

Area	Attributes	Sub-attributes
Indicators of urban patterns	Urban population	Population, population density
	Urban land cover	Total area, total built-up area, open area, transportation network
	Derelict areas	Total area
	Urban renewal areas	Total area
Indicators of urban flows	Urban mobility	Mode split, commuting patterns, traffic volumes
	Water	Water consumption, wastewater
	Energy	Energy consumption, energy production plants
Indicators of urban environmental quality	Materials and product	Goods transport
	Waste	Waste production, recycling, waste treatment
	Water quality	Drinking water, surface water
	Air quality	Long term and concentrations
	Acoustic quality	Noise exposure
	Traffic safety	Fatalities and casualties
	Housing quality	Average floor area per person
Greenspace accessibility	Proximity to urban green areas	
Quality of urban wildlife	Number of bird species	

Fonte: OECD 1997

Nel 1998 l'European Foundation propone una lista di 16 indicatori tematici mentre nel 2004 UN Habitat nel 2004 incoraggia lo sviluppo di indicatori quantitativi e qualitativi per “monitorare il processo di implementazione dell'Agenda Habitat e per monitorare e valutare le condizioni urbane globali ed i rispettivi trends”⁷⁸.

⁷⁷ Parris T. M. & Kates R. W. (2003), “Characterizing and measuring sustainable development”, *Annual Review Environmental Resources*, 28 (13), 559-586.

⁷⁸ UN Habitat (2004), *ivi*.

In particolare Habitat sviluppa 23 indicatori chiave all'interno di un più complesso database formato da 90 indicatori quantitativi e 35 qualitativi al fine di misurare le performance di 232 città con non poche difficoltà determinate dalla mancanza di indicatori comparabili (Ambiente Italia Research Institute⁷⁹, 2003).

Nel 2007 le Nazioni Unite propongono una lista di indicatori, “Indicators of sustainable development”⁸⁰, basata su un set di 50 indicatori principali selezionati all'interno di una lista più completa di 96 indicatori. Un anno dopo la World Bank sviluppa un elenco di 53 indicatori a loro volta suddivisi in 27 indicatori centrali o “core” indicators e 23 indicatori di supporto, a cui si aggiungono altri 33 indicatori opzionali che ciascuna città può decidere di adottare e 7 indici in grado di misurare le performance di ciascuna città.

In particolare sei differenti set di indicatori sviluppati da sei distinte organizzazioni – World Bank (2008), United Nations (2007), UN Habitat (2004), European Commission on Energy, Environment and Sustainable Development (2004), European Commission on Science, Research and Development (2000) ed European Foundation (1998) – sono stati integrati in un'unica lista chiamata International Urban Sustainability Indicators List (IUSIL)⁸¹.

Quest'ultima contiene 115 indicatori divisi in 37 categorie al fine di migliorarne la struttura e 4 dimensioni dello sviluppo: ambientale, economica, sociale e di governance come riportato nella seguente tabella:

International Urban Sustainability Indicators List (IUSIL)

Criteria	Category	Code	Indicator
Environmental			
En1	Geographically balanced settlement	En1-1	Population growth
		En1-2	Planned settlements
En2	Freshwater	En2-1	Proportion of total water resources used
		En2-2	Water use intensity by economic activity
		En2-3	Presence of faecal coliforms in freshwater
		En2-4	Biochemical oxygen demand in water bodies
En3	Wastewater	En3-1	Percentage of city population served by wastewater collection
		En3-2	Percentage of wastewater receiving no/primary/secondary/tertiary treatment
En4	Quality of ambient air and atmosphere	En4-1	Number of times the limit values for selected air pollutants are exceeded
		En4-2	Existence and level of implementation of air quality management plan

⁷⁹ Ambiente Italia Research Institute (2003), *European common indicator (ECI): Towards a local sustainability profile*. Final Project Report, Luxemburg: Office for Official Publications of the European Communities.

⁸⁰ United Nations (2007), *Indicators of sustainable development: Guidelines and methodologies*, New York.

⁸¹ Shen L., Ochoa J. J., Shah M. N., Zhang X. (2011), “The application of urban sustainability indicators – A comparison between various practices”, *Habitat International*, 35, 17-29.

		En4-3	Emissions of greenhouse gases
		En4-4	Consumption of ozone depleting substances
En5	Noise pollution	En5-1	Share of population exposed to long-term high level of environmental noise
		En5-2	Noise levels in selected areas
		En5-3	Existence and level of implementation of a noise action plan
En6	Sustainable land use	En6-1	Artificial surfaces as a percentage of the total municipal area
		En6-2	Extent of derelict and contaminated land
		En6-3	Number of inhabitants per Km ²
		En6-4	Quota of new edification taking place on virgin area and quota taking place on derelict and contaminated land in percentage per year
		En6-5	Restoration of urban land: a) Renovation, conversion of derelict buildings b) Redevelopment of derelict land for new urban uses c) Cleansing of contaminated land
		En6-6	Protected areas as a percentage of total municipal area
		En6-7	Land affected by desertification
		En6-8	Area under organic farming
		En6-9	Proportion of land area covered by forest
En7	Waste generation and management	En7-1	Percentage of city population with regular solid waste collection
		En7-2	Percentage of solid waste disposed to sanitary landfill/incinerated and burned openly/disposed to open dump/recycled/other
		En7-3	Total solid waste generation per capita
		En7-4	Generation of hazardous waste
		En7-5	Waste treatment and disposal
		En7-6	Management of radioactive waste
En8	Effective and environmentally sound transportation systems	En8-1	Travel time
		En8-2	Transport mode
		En8-3	Energy intensity of transport
En9	Mechanisms to prepare and implement environmental plans	En9-1	Local environmental plans
		En9-2	Latest approval date of Master Plan
En10	Biodiversity	En10-1	Proportion of terrestrial area protected
		En10-2	Management effectiveness of protected areas
		En10-3	Area of selected key ecosystems
		En10-4	Fragmentation of habitats
		En10-5	Change in threat status of species
		En10-6	Abundance of selected key species
		En10-	Abundance of invasive alien species

Economic					
Ec1	Consumption and production patterns	Ec1-1	Material consumption		
		Ec1-2	Material intensity of the economy		
		Ec1-3	Domestic material consumption		
		Ec1-4	Annual energy consumption, total and by main user category		
		Ec1-5	Share of renewable energy sources in total energy use		
		Ec1-6	Intensity of energy use, total and by economic activity		
Ec2	Economic development	Ec2-1	Macroeconomic performance a) Gross domestic product (GDP) per capita b) Gross saving c) Investment share in GDP d) Adjusted net savings as percentage		
		Ec2-2	Employment a) Employment-population ratio b) Vulnerable employment c) Share of women in wage employment in the non-agricultural sector d) Share of women in wage employment in the non-agricultural sector		
		Ec2-3	Information and communication technologies a) Internet users for 100 population b) Fixed telephone lines per 100 population 3) Mobile cellular telephone subscribers per 100 population		
		Ec2-4	Research and development a) Gross domestic expenditure on Research and Development as a percent of GDP		
		Ec2-5	Tourism a) Tourism contribution to GDP		
		Ec3	Finance	Ec3-1	Debt service ratio
				Ec3-2	Tax collected as percentage of tax billed
				Ec3-3	Own-source revenue as a percent of total revenues
				Ec3-4	Capital spending as percentage of total expenditures
		Ec4	Water	Ec4-1	Prices of water
				Ec4-2	Domestic water consumption per capita
Ec5	Strengthen small and microenterprises	Ec5-1	Informal employment		
Social					
So1	Energy access	So1-1	Percentage of city population with authorized electrical service		
		So1-2	Total electrical use per capita		
		So1-3	Number and duration of electrical interruptions		
So2	Water access	So2-1	Percentage of city population with potable water supply service		
		So2-2	Number of interruptions in water service		
So3	Education	So3-1	Percentage of children completing primary and secondary education		
		So3-2	Percentage of school aged children enrolled in schools (by gender)		

So4	Health	So3-3	Percent/teacher ratio
		So4-1	Mortality a) Under-five b) Mortality rate c) Life expectancy at birth d) Healthy life expectancy at birth
		So4-2	Health care delivery a) Percent of population with access to primary health care facilities b) Contraceptive prevalence rate c) Immunization against infections childhood diseases
		So4-3	Nutritional status a) Nutritional status of children
		So4-4	Health status and risks a) Morbidity of mayor diseases such as HIV/AIDS malaria, tuberculosis b) Prevalence of tobacco use c) Suicide rate
		So5-1	Number rate of homicides per 100.000 population
		So5-2	Number of sworn police officers per 100.000 population
		So5-3	Violent crime rate per 100.000 population
		So6-1	Number of firefighters per 100.000 population
		So6-2	Number of fire related deaths per 100.000 population
So6	Fire & Emergency Response	So6-3	Response time for fire department from initial call
		So7-1	Income poverty a) Proportion of population living below national poverty line b) Proportion of population below \$ 1 a day
So7	Poverty	So7-2	Income inequality a) Ratio of share in national income of highest to lowest quintile
		So8-1	Km of transportation system per 100.000 population
So8	Transportation	So8-2	Annual number of public transit trips per capita
		So8-3	Commercial air connectivity
		So8-4	Average travel speed on primary thoroughfares during peak hours
		So8-5	Transportation fatalities per 100.000
		So8-6	Number of daily trips and time taken per capita by type of trip and by mode of transport
		So8-7	Total average daily distance covered per capita by type of trip and by mode transport
		So8-8	Mode of transportation used by children to travel between home and school
		So9-1	Percentage of population living in hazard prone areas
So9	Natural hazards	So9-2	Human and economic loss due to natural disasters
		So9-3	Disaster prevention
So10	Adequate housing	So10-1	Durable structures
		So10-2	Overcrowding
		So10-3	Right to adequate housing
		So10-4	Housing price and rent to income

So11	Shelter	So11-1	Percentage of city population living in slums
		So11-2	Area size of informal settlements as a percent of city area and population
So12	Security of tenure	So12-1	Secure tenure
		So12-2	Authorized housing
		So12-3	Evictions
So13	Access to credit	So13-1	Housing finance
So14	Access to land	So14-1	Land price to income
So15	Promote social integration and support disadvantages groups	So15-1	Poor households
So16	Culture	So16-1	Number of cultural establishment per 100.000 population
		So16-2	City expenditures on culture as a percentage of overall city budget
So17	Recreation	So17-1	Square meters of public recreation facility space per capita
		So17-1	City expenditures on public recreation as a percentage of overall city budget
So18	Availability of local public public green areas and local services	So18-1	Citizens access to nearby public green areas and basic services
Governance			
Go1	Participation and civic engagement	Go1-1	Citizens participation
		Go1-2	Voters participation
		Go1-3	Civic associations
Go2	Transparent, accountable and efficient governance	Go2-1	Transparency and accountability
Go3	Government	Go3-1	Corruption
		Go3-2	Percentage of population having paid bribes
Go4	Sustainable management of the authorities and businesses	Go4-1	Share of public and private organizations adopting and using environmental and social management procedures

IUSIL includendo un’ampia gamma di indicatori si propone come un valido strumento per esaminare e comparare differenti pratiche al fine di determinare l’indice di sostenibilità urbana di una città.

Per valutare i piani, i programmi ed i progetti del caso studio analizzato sono stati utilizzati alcuni indicatori internazionale soprattutto in relazione all’uso sostenibile del suolo (En6 – sustainable land use), all’efficienza del sistema dei trasporti (En8 - Effective and environmentally sound transportation systems), allo sviluppo economico (Ec 2 - Economic development), agli spazi ricreativi (So 17 – Recreation), alla disponibilità di spazi verdi e di attrezzature (So 18 - Availability of local public public green areas and local services), alla partecipazione e all’impegno civico (Go1 - Participation and civic engagement).

4. La decodifica dei progetti comunitari per le aree urbane: lo “spazio” come elemento strutturante

4.1 Riferimenti normativi e programmatici

L'analisi dei principali documenti di indirizzo e/o programmatici dell'Unione Europea per le aree urbane si configura come momento fondamentale per la costruzione di un quadro conoscitivo – oggettivo dell'evoluzione della “**questione urbana**” nella politica di coesione degli ultimi decenni.

Il Quadro d'azione per uno Sviluppo Urbano Sostenibile nell'Unione Europea: quattro obiettivi per la “problematica urbana”

Con l'adozione nel 1997 della comunicazione “La problematica urbana: orientamenti per un dibattito europeo” la Commissione Europea esprime l'intenzione di esaminare le politiche europee in funzione del loro impatto sulle zone urbane e di migliorare l'integrazione politica a livello urbano. Nel 1998, il “Quadro d'azione per uno Sviluppo Urbano Sostenibile nell'Unione” considera sia le iniziative in materia di problematiche urbane, precedentemente adottate dall'Unione Europea, sia i recenti **sviluppi delle politiche urbane**, come il Trattato di Amsterdam, l'Agenda 2000, l'impegno assunto a ratificare il protocollo di Kyoto sui cambiamenti climatici, il riesame del 5° Programma d'azione ambientale, il progetto di Schema di sviluppo dello spazio europeo (S.S.S.E.).

Il Quadro d'azione rappresenta un passo ulteriore al fine di garantire un'azione comunitaria in materia di problematiche urbane, caratterizzata da obiettivi più precisi e da un miglior coordinamento. Esso prevede quattro obiettivi interdipendenti:

a. **Migliorare la prosperità economica e l'occupazione nelle città**

mediante il rafforzamento della partecipazione locale e del sostegno alle iniziative locali in materia di sviluppo e occupazione.

b. **Promuovere la parità, l'integrazione sociale ed il rinnovamento nelle aree urbane**

deprese nell'ambito dei Fondi strutturali al fine di integrare gli aspetti economici, sociali, culturali, ambientali..

c. **Tutelare e migliorare l'ambiente urbano: verso la sostenibilità locale e globale**

attraverso strategie integrate di gestione ambientale ed il contributo dei Fondi strutturali.

d. **Contribuire ad un'efficiente gestione urbana e al rafforzamento dei poteri locali**

mediante l'adozione di azioni di sensibilizzazione e di misure a sostegno di strategie di sviluppo urbano innovative.

Per ciascuno dei quattro obiettivi la Commissione propone una serie di miglioramenti in termini di tecniche e metodologie, incoraggiando lo scambio di esperienze tra i vari attori coinvolti.

Le motivazioni che spingono la Comunità Europea a prestare maggiore attenzione alle problematiche urbane sono legate alla considerazione generale che l'80% della popolazione UE vive in **zone urbane**, che grazie alla concentrazione di risorse economiche, materiali e intellettuali, rappresentano il motore dell'economia europea ma nelle quali, allo stesso tempo, si riscontra la più alta concentrazione di problemi dovuti ai mutamenti economici, sociali e demografici, al consumo eccessivo di energia e risorse naturali, nonché alla produzione di rifiuti e all'inquinamento, e dove maggiori sono i rischi di catastrofi naturali e tecnologiche.

In questa prospettiva, il riconoscimento della **dimensione urbana** ed un miglior coordinamento potrebbero aumentarne la rilevanza e la sinergia per uno sviluppo urbano sostenibile.

Lo Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo: il territorio come nuova dimensione della politica europea

Approvato nel 1999 dal Consiglio informale dei Ministri responsabili della gestione del territorio, "Lo Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo (SSSE) – Verso uno sviluppo territoriale equilibrato e durevole del territorio dell'Unione Europea" costituisce un **quadro di orientamento politico** finalizzato a migliorare la cooperazione tra le politiche settoriali che hanno un impatto significativo sul territorio e a sottolineare l'importanza e la "tipicità" dei singoli Stati Membri.

Esso definisce, infatti, il territorio dell'Unione Europea, caratterizzato da una diversità culturale concentrata in uno spazio ristretto, che lo contraddistingue da altri spazi geografici del mondo, come nuova dimensione. Tale pluralismo, che rappresenta uno dei principali fattori potenziali di sviluppo dell'UE, va tutelato nel processo d'integrazione europea. Pertanto, l'adozione di misure politiche, che incidono sulla struttura del territorio e degli insediamenti dell'UE, non devono compromettere le diverse **identità locali e regionali** che contribuiscono ad arricchire la qualità della vita dei cittadini europei.

La Strategia tematica sull'Ambiente Urbano: verso una "gestione integrata" delle aree urbane

Con la Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento Europeo, concernente la "La Strategia Tematica sull'Ambiente Urbano" del gennaio 2006, si affina il percorso, avviato con la comunicazione di preparazione del 2004 "Verso una Strategia Tematica sull'Ambiente Urbano", finalizzato a definire un quadro di riferimento per le politiche ambientali e per lo sviluppo sostenibile nelle aree urbane europee, rafforzando i collegamenti tra gli aspetti ambientali, economici e sociali dello sviluppo.

La strategia tematica tende a migliorare l'implementazione delle politiche e della legislazione per l'ambiente urbano, a supportare ed incoraggiare le autorità locali ad adottare un **approccio integrato alla gestione urbana**, invitando gli Stati Membri a sostenere tali processi, avvalendosi delle opportunità offerte a livello comunitario.

Le aree urbane svolgono, infatti, un ruolo importante nella realizzazione degli obiettivi della strategia dell'Unione Europea per lo sviluppo sostenibile. È proprio nelle aree urbane che gli aspetti ambientali, economici e sociali sono maggiormente interconnessi.

Quattro europei su cinque abitano in un'area urbana e la loro qualità di vita dipende direttamente dallo stato dell'ambiente urbano. Lo stato dell'ambiente urbano europeo desta tuttavia sempre maggiori preoccupazioni. I problemi ambientali riscontrati nelle città hanno notevoli conseguenze sulla salute umana, la qualità della vita dei cittadini ed i risultati economici delle città stesse. Conformemente al Sesto Programma di Azione in materia di ambiente, la "La Strategia Tematica sull'Ambiente Urbano" ha proposto azioni su quattro temi prioritari:

- gestione urbana sostenibile;
- trasporto urbano sostenibile;
- edilizia urbana sostenibile e progettazione urbana sostenibile;
- diffusione di buone pratiche e l'eventuale istituzione, su scala europea, dell'obbligo di adottare, a livello locale, piani in materia.

Gli approcci integrati portano ad una migliore pianificazione e a risultati più significativi. Per garantire un'efficace attuazione delle misure sono necessari tuttavia:

- obiettivi chiaramente definiti;
- accettazione delle responsabilità;
- procedure di monitoraggio dei progressi compiuti;
- revisione, audit e rendicontazione

Per creare aree urbane di alta qualità sono necessari infatti un miglior coordinamento tra le diverse politiche e iniziative e una più stretta cooperazione tra i vari livelli amministrativi.

La Carta di Lipsia sulle Città Europee Sostenibili: le linee guida di uno sviluppo urbano integrato

Nella piena consapevolezza delle sfide e delle opportunità dei diversi patrimoni storici, economici, sociali ed ambientali delle città europee, viene approvata nel 2007 “La Carta di Lipsia sulle Città Europee Sostenibili”, un documento in cui si raccomanda di fare maggiore ricorso alle strategie della politica di sviluppo urbano integrato attraverso strumenti di pianificazione attuativi capaci di individuare i punti di forza e debolezza delle città e dei quartieri basandosi sull’analisi del contesto attuale; definire obiettivi di sviluppo concreti per l’area urbana e sviluppare una visione per la città; coordinare politiche ed progetti settoriali e tecnici dei diversi quartieri e promuovere uno sviluppo equilibrato dell’area urbana; coinvolgere i cittadini e gli altri partner che possono contribuire sostanzialmente a definire la futura qualità economica, sociale, culturale ed ambientale di ogni area.

Tra le **strategie d’azione** per una politica di sviluppo urbano integrato vi è la creazione di **spazi pubblici di alta qualità** per migliorare le condizioni di vita delle popolazioni urbane, per attrarre investimenti e risorse umane qualificate e per incrementare il turismo.

Architettura, pianificazione infrastrutturale e urbanistica dovrebbero essere maggiormente interconnesse al fine di raggiungere una “Baukultur”, come somma di tutti gli aspetti culturali, economici, tecnologici, sociali ed ecologici che influenzano la qualità e il processo di pianificazione e costruzione della città europea.

Le città devono contribuire ad assicurare e accrescere la qualità di vita dei loro residenti e la loro attrattività per le imprese attraverso l’utilizzo di sofisticate tecnologie di informazione e comunicazione nei campi dell’istruzione, impiego, servizi, salute, sicurezza, e nei mezzi per migliorare la governance urbana.

Le strategie di sviluppo urbano integrato, la gestione dello sviluppo urbano cooperativo e il buon governo possono contribuire ad un utilizzo significativo del potenziale delle città europee, specialmente riguardo alla competitività e alla crescita, così come alla riduzione delle disparità all’interno dei quartieri e tra di essi. In definitiva, forniscono ai cittadini un’opportunità di partecipazione sociale e democratica.

Nella “La Carta di Lipsia sulle Città Europee Sostenibili” si raccomanda anche un’attenzione speciale ai quartieri degradati all’interno del contesto cittadino attraverso strategie capaci di migliorare l’ambiente fisico e potenziare il sistema dei trasporti, l’economia locale e il mercato del lavoro.

L'Agenda territoriale dell'Unione Europea: diversità vs identità regionale

Adottata nel 2007, L'“Agenda territoriale dell'unione Europea” costituisce un inquadramento strategico per orientare le politiche di sviluppo territoriale, attraverso l'attuazione delle strategie di Lisbona e Goteborg. L'Agenda è incentrata sul rafforzamento del **capitale territoriale** delle città e delle regioni europee, valorizzando le diversità e le specificità territoriali, superando i punti di vista settoriali, promuovendo nuovi processi e modelli di governance multilivello.

Nonostante ciò, il documento sembra sottovalutare il potenziale innovativo e di sviluppo concentrato nelle regioni, e in particolare nei sistemi urbani policentrici, dell'Europa del Sud. E' possibile che ciò sia dovuto all'articolazione delle fonti e dei dati utilizzati.

Per quanto riguarda l'articolazione dei sistemi urbani, una giusta attenzione viene riservata alle aree metropolitane, mentre solo in misura minore vengono evidenziate le potenzialità (e le criticità) della diffusione urbana e dei nuclei urbani medio-piccoli, che rappresentano una delle forme insediative più significative del nostro paese.

Un'articolazione del processo di Lisbona che non tenga conto dei caratteri di specificità dei territori e che non ricorra ad una verifica di coerenza tra strategie di sviluppo, risorse e sensibilità del territorio, rischia di promuovere modelli improntati alla semplice massimizzazione dello sviluppo economico, senza spazio per verifiche di sostenibilità ambientale e senza una consapevole visione territoriale.

4.2 Opportunità strategiche di trasformazione urbana: fondi e strumenti strutturali

Il Fondo Europeo per lo Sviluppo Regionale

Nel 1975 viene creato il Fondo Europeo per lo Sviluppo Regionale (FESR), che finanzia soprattutto progetti di investimento in infrastrutture, localizzate in regioni in ritardo di sviluppo. E' con l'ingresso della Spagna e del Portogallo nel 1986, che diventa indispensabile adattare la politica regionale sulla base delle difficoltà di sviluppo di tali Paesi. Nello stesso anno viene istituito con l'Atto Unico (1986) il principio di coesione economica e sociale, che solo nel 1988 troverà un'applicazione completa con la creazione dei Fondi Strutturali.

L'evoluzione delle disparità socio-economiche e l'identificazione di strumenti adeguati di politica regionale, rappresentano la logica dominante dei Fondi Strutturali. In particolare, essi si concentrano sulle infrastrutture (capitale pubblico), sugli aiuti al settore produttivo (capitale privato) e sullo sviluppo delle risorse umane (capitale umano). Le quote relative di questi tre fattori sono state, in passato, distribuite in modo quasi uniforme, benché vi sia stato uno spostamento significativo di risorse verso gli aiuti al settore produttivo.

Data la dimensione dello sforzo promosso in sede europea, non solo in termini di impegno finanziario (le politiche strutturali attualmente costituiscono la seconda voce del bilancio dell'Unione europea, dopo la Politica Agricola Comune con oltre il 30% di incidenza sul bilancio comunitario.) il ruolo ed il funzionamento dei Fondi Strutturali è stato oggetto di attenzione da parte della comunità scientifica italiana, con approfondimenti sul rapporto tra programmazione comunitaria e sviluppo regionale e particolare attenzione ai meccanismi di monitoraggio e valutazione della programmazione.

Si può concordare con Healey e Williams (1993) quando affermano che l'Unione Europea, pur non avendo alcun specifico diritto di interferire con i sistemi di governo del territorio dei singoli stati, di fatto influenza la loro progressiva evoluzione attraverso programmi di finanziamento, azioni dirette e la promozione di obiettivi territoriali.

Il Regolamento n. 1080/2006/CE, relativo al Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) indica, infatti, che “nel caso di azioni che comportino lo sviluppo urbano, sostenibile ai sensi dell'articolo 37, paragrafo 4, lettera a), del regolamento (CE) n. 1083/2006, il FESR può, se del caso, sostenere lo sviluppo di strategie partecipative, integrate e sostenibili per far fronte all'elevata concentrazione di problemi economici, ambientali e sociali che colpiscono le aree urbane.

Tali strategie promuovono lo sviluppo urbano sostenibile mediante attività quali il rafforzamento della crescita economica, il recupero dell'ambiente fisico, la riconversione dei siti industriali in abbandono, la tutela e la valorizzazione del patrimonio naturale e culturale, la promozione dell'imprenditorialità, l'occupazione e lo sviluppo delle comunità locali,

nonché la prestazione di servizi alla popolazione, tenendo conto dei cambiamenti nelle strutture demografiche.” (art. 8)

I criteri della sostenibilità evidenziano la necessità di promuovere un utilizzo razionale delle risorse senza compromettere la possibilità delle future generazioni di soddisfare i propri bisogni (Bruntland, 1987). Lo sviluppo regionale sostenibile, quindi, deve essere in grado di coniugare la conservazione integrata del patrimonio con il progresso. Ciò dovrebbe essere perseguito elaborando strategie di sviluppo regionale ed attivando nuove reti, in relazione alle identità locali e alle criticità del contesto territoriale.

Al fine di gestire la crescente complessità nell’ambito delle valutazioni degli interventi di trasformazione del territorio è necessario, da un lato, un approccio sistemico e di tipo non lineare, e, dall’altro, un’integrazione di metodi, discipline e saperi.

In una visione orientata al futuro, le valutazioni integrate, si configurano come strumento per un equilibrio tra conservazione e trasformazione nel rispetto dei valori e delle risorse (Fusco Girard, 1987).

4.3 Le politiche di sviluppo urbano, comunitarie, nazionali e regionali: percorsi, priorità e prospettive per gli “spazi pubblici” in Europa e in Portogallo

Le iniziative comunitarie in ambito urbano: URBAN I e URBAN II

Le realtà urbane europee costituiscono un **paradosso**. Da un canto le città rappresentano il motore principale della crescita in un’economia sempre più globale, concentrando in sé la maggior parte della ricchezza, del sapere e della tecnica. È qui, tra l’altro, che sono presenti la maggior parte dei servizi pubblici quali l’istruzione, la sanità e i trasporti. D’altro canto, è proprio in queste realtà che si riscontrano i maggiori problemi tipici della società di oggi: emarginazione economica e sociale, degrado dell’ambiente urbano e naturale, sovraffollamento, criminalità, intolleranza e razzismo, perdita dell’identità locale.

In particolare, le tre sfide principali sono: rafforzare la competitività delle città europee.; affrontare i problemi legati all’emarginazione sociale, avviare la riqualificazione ambientale e materiale, garantendo la sostenibilità e l’attrattiva delle città ed infine valorizzare in modo costruttivo il patrimonio architettonico e culturale delle aree urbane.

La prima fase dell’Iniziativa comunitaria URBAN (“**URBAN I**”) ha riguardato il periodo 1994-99. I fondi europei stanziati complessivamente hanno superato i 900 milioni di euro e hanno interessato 118 città dell’UE. Grazie al considerevole sostegno fornito dal Parlamento europeo è stata varata una seconda fase nel periodo 2000-2006 (“**URBAN II**”), il cui contenuto è esposto nella comunicazione della Commissione dal titolo: “Orientamenti relativi all’iniziativa comunitaria concernente la rivitalizzazione economica e sociale delle città e delle zone adiacenti in crisi, per promuovere uno sviluppo urbano sostenibile” del 28 Aprile 2000.

Nei paesi dell'UE i programmi URBAN II sono 70 e riguardano aree in cui vivono 2,2 milioni di persone. Inoltre, il programma URBACT finanzia la creazione di una rete europea per lo scambio delle informazioni e delle esperienze. Il contributo FESR è pari a 730 milioni di euro e l'investimento complessivo ammonta a circa 1 600 milioni di euro.

Le principali caratteristiche dell'Iniziativa comunitaria URBAN sono un approccio integrato alle problematiche, una particolare attenzione alle priorità dell'Unione europea, quali l'integrazione delle comunità di immigrati, lo sviluppo sostenibile, le pari opportunità e la società dell'informazione ed infine una gestione a livello locale.

In tal senso, i programmi URBAN hanno rappresentato un campo di prova, o un modello, in grado di generare idee e spunti per lo scambio di esperienze.

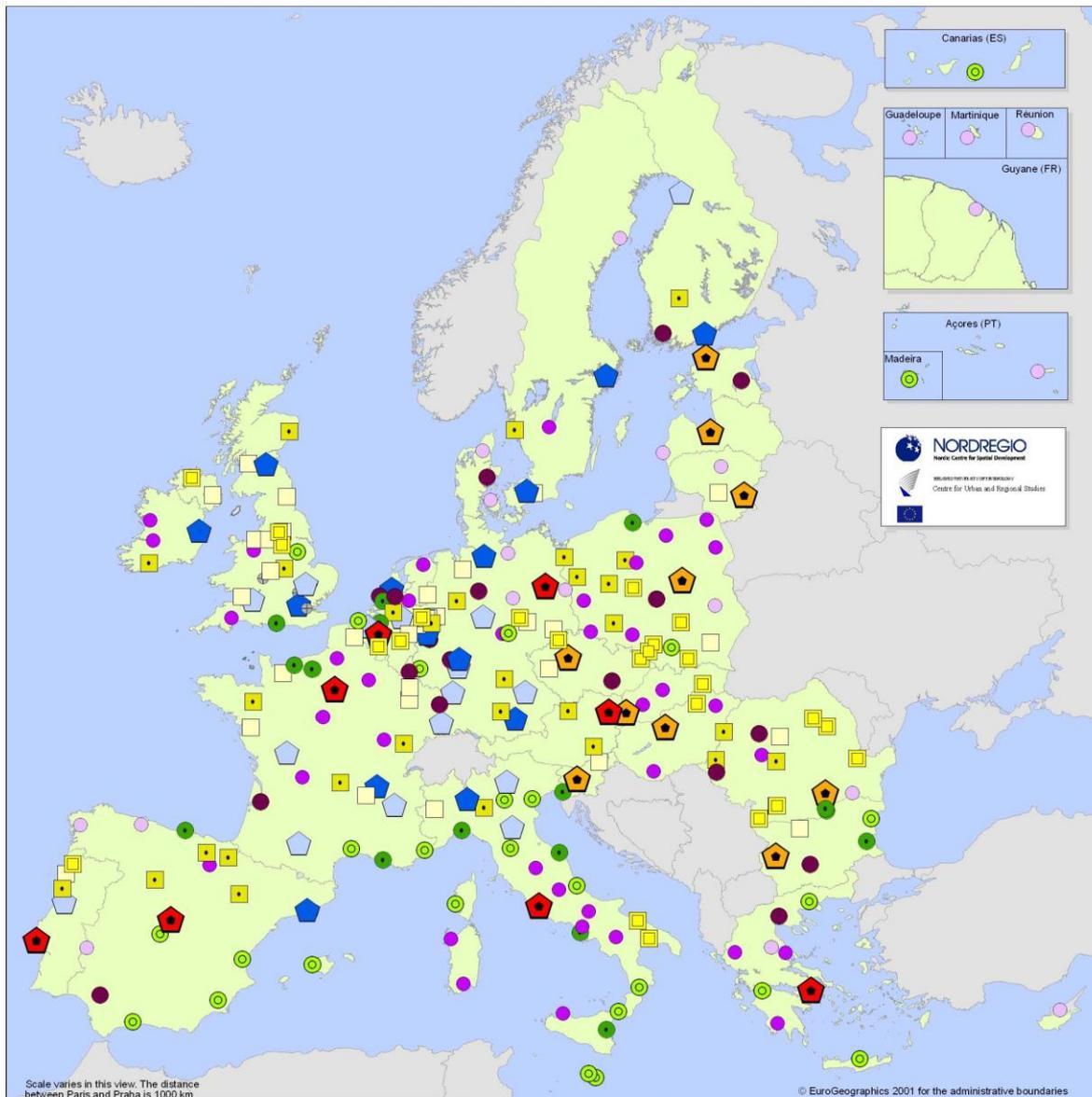
Particolare interesse merita il coinvolgimento della comunità locale: in oltre l'80% dei casi i partner locali, come ad esempio i rappresentanti della comunità, i gruppi del volontariato e le associazioni di residenti, sono intervenuti attivamente nella progettazione dei programmi.

Tra le caratteristiche dei programmi Urban vi è anche il fatto di aver sistematizzato lo scambio delle buone pratiche fra i paesi europei. A questo tema è dedicato un programma specifico, denominato "URBACT", o "Rete europea per lo scambio di esperienze". Il programma si rivolge agli attori delle 216 città che hanno beneficiato dei programmi URBAN I e II e dei Progetti Pilota Urbani (PPU).

Lo stato delle città europee: i risultati dell'Audit Urbano

Tra questi tipi di città, risaltano in primo luogo i "Centri internazionali" d'Europa (International Hubs) -vale a dire le città che svolgono il ruolo di piattaforme internazionali e che esercitano un'influenza pan-europea, se non addirittura mondiale:

- **Centri di conoscenza internazionali** – attori fondamentali dell'economia mondiale, dominano la gerarchia urbana nazionale e sono all'avanguardia dell'industria internazionale, del mondo degli affari e dei servizi finanziari, grazie a un serbatoio di competenze particolarmente elevate e ad eccellenti collegamenti con il resto del mondo;



City typology

Source: Urban Audit Data Base

- | | | | |
|----------------------|---------------------------|-----------------------|---------------------------------|
| Established capitals | Modern industrial centres | Gateways | Regional market centres |
| Reinvented capitals | De-industrialised cities | Visitor centres | Regional public service centres |
| Knowledge hubs | Transformation centres | National service hubs | Satellite towns |
| Research centres | | | |

- **Capitali "stabilite"** – saldamente posizionate al vertice delle gerarchie urbane nazionali, con una base economica diversificata e una forte

In secondo luogo, è possibile identificare un'ampia gamma di poli specializzati, che svolgono un ruolo internazionale importante in almeno alcuni aspetti dell'economia urbana:

- **Centri di servizi nazionali** -svolgono un ruolo essenziale nella gerarchia urbana nazionale; assumono funzioni fondamentali a livello nazionale e rivestono a volte un'importanza capitale nel settore dei servizi (in particolare pubblici);

- **Poli di trasformazione** – con un importante passato industriale, ma in grado di reinventarsi essendo in grado di gestire le trasformazioni e di sviluppare nuove attività economiche;

- **Passerelle** – grandi città dotate di un'infrastruttura specificamente adeguata (in particolare portuale), queste città gestiscono flussi importanti di merci e di passeggeri provenienti dal mondo intero;

- **Centri industriali moderni** – piattaforme di attività multinazionali ed inoltre di imprese locali che esportano all'estero; elevati livelli di innovazione tecnologica;

- **Centri di ricerca** – centri di ricerca e di istruzione superiore, comprese attività commerciali collegate alle scienze e alle tecnologie; buoni collegamenti con le reti internazionali;

- **Centri turistici** – caratterizzati da un settore dei servizi orientato verso il turismo, questi centri gestiscono notevoli flussi di persone provenienti dall'interno del paese o dal mondo intero.

In terzo luogo, vengono i numerosi poli regionali che rappresentano per molti aspetti i pilastri delle economie regionali europee di oggi, di ieri o di domani:

- **Città de-industrializzate** – si tratta di zone urbane che subiscono il declino o la recessione della loro base industriale (in particolare dell'industria pesante);

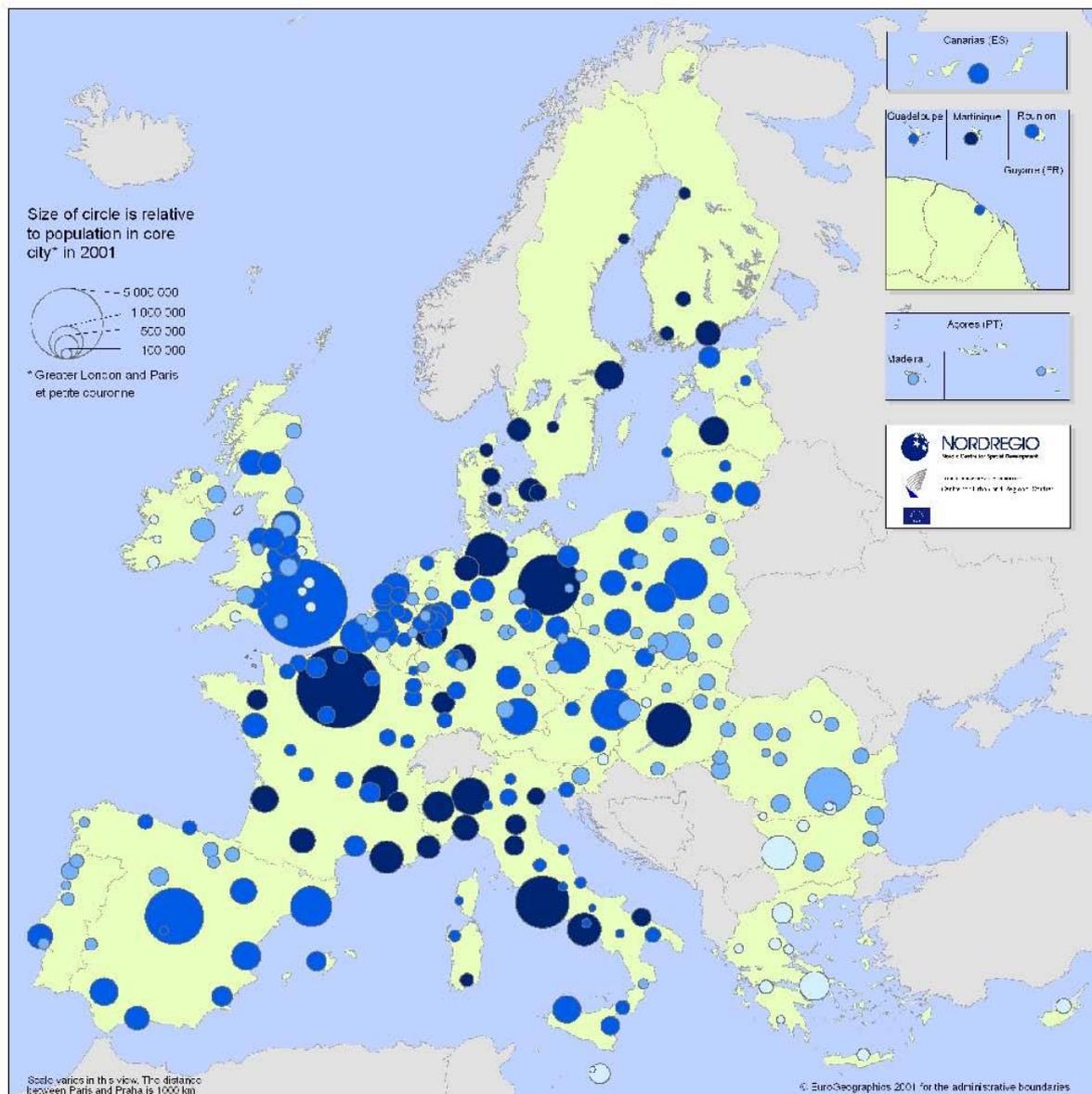
- **Centri di mercati regionali** – queste città svolgono un ruolo centrale nella loro regione, in particolare nel settore dei servizi alle persone e alle imprese, nei servizi finanziari, nonché nel settore dell'industria alberghiera, della ristorazione e del commercio;

- **Centri di servizi pubblici regionali** – anche questi centri svolgono un ruolo determinante nella loro regione, in particolare nei settori dell'amministrazione, della sanità e dell'insegnamento;

- **Città satelliti** – quest'espressione designa zone urbane di piccole dimensioni che si sono ritagliate ruoli particolari nell'ambito di agglomerazioni più ampie.

Si osservano differenze fondamentali tra i vari tipi di città per quanto riguarda il peso degli "ingredienti" urbani che costituiscono i propulsori della competitività, tra i più importanti ricordiamo l'innovazione, il talento l'imprenditorialità e la connettività. Risulta da alcune ricerche che la composizione e la combinazione precisa di questi propulsori differisce notevolmente tra le città e le regioni europee. Per questo motivo, varia di conseguenza la capacità di elaborare formule di sviluppo economico e di attuare strategie volte a creare e a mantenere posti di lavoro e a generare crescita. È l'uso che viene fatto di tali ingredienti fondamentali a determinare in larga misura il successo economico delle città.

Misurare la qualità della vita nelle città europee: una sfida possibile?



Power of cities

Core city data 2001

- Most "powerful"
- More "powerful"
- Less "powerful"
- Least "powerful"

Indicator is based on the following variables:

1. Core city population 2001 – even classes of UA cities 1-3 (Source: UA)
2. Administrative structure / status (current situation) – additional point for cities with special administrative structure (Source Country: Profiles)
3. Annual expenditure of the municipal authority per resident, adjusted for comparable prices (2001) – Quintile (UA cities) (Source: UA).
4. Local expenditure as % total expenditure by Member State (2003) (proportional weighting 1-5) (Source: Eurostat National Accounts).
5. Proportion of municipal authority income from local taxation in % (2001) – Quintile (UA cities) (Source: UA).
6. Taxes and Contributions received by local government as % total taxes and contributions by Member State (2003) (proportional weighting 1-5) (Source: Eurostat National Accounts)

Nel 1998, la Commissione europea ha avviato un'indagine straordinaria a tutto campo sulla qualità della vita in 58 città europee. Questo studio (denominato “**Audit urbano**”) ha fornito ai sindaci, ai responsabili della pianificazione e ai cittadini la possibilità di accedere ad un vasto insieme di dati socioeconomici relativi alla propria città, permettendo loro di effettuare raffronti con i dati provenienti da altre realtà urbane in Europa. Prima di questa iniziativa non era possibile alcun tipo di comparazione simile a causa delle numerose lacune dei dati esistenti e a causa delle diverse informazioni disponibili che non rendevano comparabili le cifre fra i diversi Stati membri.

L'obiettivo di questo studio pilota è stato quello di valutare la fattibilità di un'indagine riguardante oltre 500 variabili relative alle città europee. I risultati di questo lavoro sono stati presentati in occasione della Giornata dell'Audit urbano, tenutasi a Parigi nel settembre del 2000. Dato il riscontro straordinariamente positivo del primo Audit urbano e visto l'interesse crescente per le statistiche con alto valore scientifico riguardanti le città, nel 2002 è stato avviato un secondo Audit urbano. Quest'ultimo è ancora più ambizioso del precedente e riguarda oltre 180 realtà urbane, comprese Londra e Parigi, che non erano state incluse nel primo audit per motivi tecnici. Considerato l'importante ruolo svolto in Europa dalle città di media dimensione, la Commissione ha deciso altresì di inserire nello studio altre 100 città con un numero di abitanti compreso fra 50 000 e 250 000.

Il primo Audit urbano ha raccolto informazioni su oltre 500 variabili in cinque diversi ambiti: aspetti socioeconomici, ambiente, istruzione e formazione, civismo, cultura e tempo libero. Per la valutazione di questi temi è stato spesso necessario mettere a punto nuovi metodi. In occasione del secondo Audit urbano, questi metodi sono stati perfezionati e la lista delle variabili è stata rivisitata e aggiornata. In seguito a ciò, l'elenco si è ridotto passando a circa 300 variabili per le quali è possibile reperire dati precisi e attendibili.

Lo studio interviene su tre livelli geografici. Il primo è quello relativo alla città amministrativa, il che garantisce che i dati raccolti siano utili a scopi pratici. Il secondo livello è quello sub-cittadino e riunisce vari quartieri all'interno di aree omogenee costituite da circa 20 000 abitanti. L'informazione a questo livello consentirà di migliorare la comprensione delle disparità fra le varie parti della città. Il terzo livello, ove esista, riguarda l'area metropolitana, che in molti casi corrisponde al livello amministrativo successivo.

4.4 Le città portoghesi nelle iniziative comunitarie

L'esperienza portoghese costituisce un caso unico per le modalità operative ed i tempi di attuazione. Questa considerazione rende necessario un inquadramento delle ragioni che hanno contribuito allo sviluppo del processo di trasformazione urbana delle città portoghesi che differentemente da altri paesi europei ha inizio dopo la "rivoluzione dei Garofani" del 1974 dopo l'ingresso del Portogallo nella Comunità Europea.

È solo infatti a partire dagli anni '90 che gli ingenti finanziamenti della Comunità Europea, per infrastrutture e servizi, consentono di riallineare - in pochi anni - il paese agli *standard* degli altri stati europei. Il Portogallo si dota di moderno sistema di pianificazione che vede nel "progetto urbano" il suo principale strumento operativo.

L'Expo'98 (con circa 2.500 milioni di euro di investimento diretto nella zona dell'evento) è il primo grande Progetto Urbano in Portogallo che, sulla scia degli interventi sui waterfronts realizzati in altri paesi europei, inaugura una pratica di interventi urbani giustificati dalla realizzazione di grandi eventi e promuove - proprio attraverso il progetto - il ruolo strutturante dello spazio collettivo, rafforzando il rapporto città-fiume, città-mare e riqualificando i fronti fluviali e marittimi.

PER - Programa Especial de Realojamento

Il programma speciale per il rialloggiamento, nato nel 1993, ha l'obiettivo di eliminare nelle aree Metropolitane di Porto e Lisbona gli insediamenti di favelas, attraverso la dotazione di nuove abitazioni ai cittadini che vedono espropriate gli edifici per cause di pubblica utilità.

PRAUD - Programa de Recuperação de Áreas Urbanas Degradadas

Gestito dalla Direzione Generale Pianificazione del Territorio e Sviluppo Urbano (DGOTDU) è un programma di recupero di aree urbane degradate destinato a sostenere le Amministrazioni Municipali in operazioni di riqualificazione o rinnovo di aree urbane degradate.

POLIS - Programa de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental das Cidades

Il Programma di riqualificazione urbana e di valorizzazione ambientale delle città che, con una previsione di investimento di 800 milioni di euro, si pone come obiettivo la creazione di nuove centralità urbane all'interno delle aree metropolitane, la rigenerazione urbana ed ambientale delle aree costiere, la valorizzazione dei fattori generanti nuove identità.

PROCOM - Programa de Apoio á Modernização do Comércio

Il Programma di sostegno all'ammodernamento del commercio tradizionale (173,5 milioni di euro) mira a promuovere lo sviluppo sostenibile della competitività del settore commerciale nel quadro di una strategia corrente di modernizzazione della sua attività.

PROSIURB - Programa de Consolidação do Sistema Urbano Nacional e Apoio á Execução dos PDM

Il Programma di consolidamento del Sistema Urbano Nazionale ed il sostegno all'esecuzione dei piani regolatori comunali (per 150 milioni di euro di investimento finanziato) è destinato allo sviluppo di attrezzature e infrastrutture nei centri urbani localizzati fuori dalle aree metropolitane di Lisbona e Porto e che svolgono un ruolo strategico nell'organizzazione del territorio nazionale.

RECRLA - Regime Especial di Participação na Recuperação de Imóveis Arrendados

Il regime speciale di compartecipazione nel recupero degli immobili affittati, ha l'obiettivo di appoggiare l'esecuzione di opere di conservazione e di consolidamento di case ed immobili in stato di degradato, con affitti antiquati, mediante la concessione di contributi finanziari

IORU, Intervenção Operacional Renovação Urbana

Questa iniziativa di circa 485 milioni di euro è volta a rafforzare ed a concretizzare la politica abitativa, il PER, il Programa Especial de Realojamento finanziando iniziative dello Stato Centrale (Istituto Nazionale dell'Abitazione), dei Municipi e delle Istituzioni Private di Solidarietà Sociale (IPSS).

La Regione Norte come luogo di sperimentazione progettuale

In questo quadro generale, la regione Norte ed in particolare la città di Porto ("Scuola di Porto") si inserisce come luogo di sperimentazione progettuale.

Risulta difficile definire i confini della "Scuola di Porto" ma è possibile individuare in Keil do Amaral, Fernando Távora, Álvaro Siza e Nuno Portas, le figure che hanno svolto un ruolo significativo nel percorso di costruzione e sviluppo della scuola.

L'insegnamento di Távora, ereditato da Carlos Ramos, nell'ambito del corso di architettura della *Escola Superior de Belas Artes do Porto* – ESBAP - trasformata poi nel 1985 in *Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto* -FAUP- ed il contributo significativo di Nuno Portas hanno sancito la nascita e la diffusione internazionale dell'architettura portoghese.

L'ingresso del Portogallo nella Unione Europea, con l'arrivo dei fondi strutturali ed l'avanzamento dell'economia del paese in opere ed infrastrutture, ha rappresentato un passaggio importante anche per il riconoscimento del ruolo culturale dell'architettura e del progetto urbano.

È possibile riconoscere infatti una "scuola" di grande qualità che supera i confini nazionali ed attraversa molte generazioni. È quanto emerge ad esempio, dal programma nazionale di riqualificazione urbana e valorizzazione ambientale (POLIS), che ha interessato la riqualificazione dei fronti fluviali e marittimo di oltre 20 città portoghesi o dagli interventi di rigenerazione urbana realizzati in occasione di Porto 2001, capitale della cultura.

Risulta particolarmente emblematico il caso della città per la forte continuità degli interventi di riqualificazione urbana realizzati grazie ad eventi culturali (*Porto2001*), **piani strategici** (Programa Polis) e **piani attuativi** (*Planos de Pormenor e de Urbanização*) lungo le aree urbane di riverfront/ waterfront con finanziamenti comunitari della scorsa e dell'attuale programmazione.

I progetti presi in esame hanno riguardato il margine atlantico e fluviale di tre comuni limitrofi, Porto, Matosinhos e Vila Nova de Gaia. L'estesa operazione di rinnovo, secondo chiari presupposti di ordine storico, è stata fondata sul riconoscimento del **valore ambientale dei fronti d'acqua** a livello territoriale. Attraverso la riconversione dell'antico sistema di trasporto fluviale e l'interessante archeologia industriale, si sono stabilite le condizioni per il rinnovo di spazi pubblici pedonali, "lúdici", di "saude" e di "percorso".

I **programmi di rigenerazione urbana** coincidono dunque con il **progetto di spazio pubblico**: attraverso il recupero di luoghi da cui si guarda il fiume e da cui si scende al fiume si ridisegna uno spazio di *lazer*, svago, divertimento, comunicazione e innovazione, propriamente contemporaneo, in cui il cittadino possa riconoscersi e di cui possa comprenderne il significato.

Interventi che hanno visto impegnati un gran numero di progettisti portoghesi, che si sono contraddistinti per l'attenzione del contesto, la continuità e l'integrazione con il paesaggio esistente ma che allo stesso tempo non teme di intervenire con forme permanenti nella città contemporaneo.

Una qualità ed una sensibilità architettonica ed urbana riconosciute a livello internazionale dalla partecipazione del Portogallo all'ultima Biennale di San Paolo e all'ultima Triennale di Milano e come dimostra l'assegnazione nel 2005 del Grand Prix de l'Urbanisme ad Álvaro Siza e del *Premio Sir Abercrombie di Urbanistica dell'Unione Internazionale degli Architetti* (UIA) a Nuno Portas per il prezioso contributo alla costruzione del progetto della città e del suo spazio pubblico.

5. Il caso Porto⁸²

5.1 Criteri di selezione e di lettura

A rendere il Portogallo un fertile laboratorio di sperimentazioni urbane, oltre all'elevato numero di interventi realizzati con finanziamenti comunitari in molte città del Nord del Paese⁸³, sono i brevi tempi intercorsi tra la fase di ideazione e quella di esecuzione, l'uso innovativo degli strumenti di pianificazione attuativi⁸⁴ e l'esistenza di specifici programmi di riqualificazione urbana⁸⁵.

Nell'ottica generale della comparazione dell'esperienza e della trasferibilità delle lezioni apprese in contesti territoriali densamente popolati come quelli del Mezzogiorno d'Italia (il caso Napoli), la ricerca si pone l'obiettivo di restituire un quadro conoscitivo - interpretativo significativo delle trasformazioni avvenute nell'ultimo decennio nell'area metropolitana di Porto, indagando il senso ed il ruolo che il progetto urbano, ha assunto, come strumento operativo, nella gestione dell'intero processo di riqualificazione urbana e soprattutto come catalizzatore di valori positivi.

La ricerca muovendosi "dal basso"⁸⁶, attraverso l'analisi di un ampio numero di progetti attinenti all'urbanistica e all'architettura - raccolti e percorsi in prima persona - vuole studiare il rapporto tra la fase di progettazione dei piani/programmi e quella di realizzazione. Coniugando il punto di vista valutativo con quello della riqualificazione urbana e secondo un approccio interdisciplinare, si tenta di mettere in evidenza i contributi innovativi della programmazione portoghese per lo sviluppo e l'implementazione di nuovi metodi di valutazione ex post.

Lo studio riguarda principalmente due campi d'indagine: da un lato, si approfondisce il contesto istituzionale, normativo e politico in cui sono state avviate le operazioni di rigenerazione urbana, dall'altro si prendono in esame i progetti in funzione degli strumenti di pianificazione adoperati, del programma comunitario cui hanno risposto, della metodologia di intervento adottata e dei risultati raggiunti.

Lo scopo è quello di svolgere un'analisi comparata delle esperienze condotte dalle municipalità di Porto, Matosinhos e Vila Nova de Gaia, al fine di comprendere ed evidenziare i fattori maggiormente significativi. La ricerca non è orientata alla definizione di una graduatoria dei singoli progetti quanto piuttosto alla comprensione delle strategie

⁸² Gli interventi di riqualificazione urbana e valorizzazione ambientali presi in esame sono stati realizzati nei comuni limitrofi di Matosinhos, Porto e Vila Nova de Gaia. Per semplicità d'ora in poi li indicheremo sinteticamente come "caso Porto".

⁸³ Città ricadenti in Regioni Obiettivo-1 (2000-2006) o dell'Obiettivo Convergenza (2007-2013).

⁸⁴ *Planos de Pormenor e de Urbanização* (Piani Particolareggiati e Piani di Urbanizzazione).

⁸⁵ Programa Polis – *Programa Nacional de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental das Cidades*.

⁸⁶ Secchi Bernardo (2001), *ibidem*.

adottate e all'identificazione dei principali elementi di successo e trasferibilità, con particolare attenzione alla definizione di indicatori di risultato e di monitoraggio capaci di migliorare i processi decisionali ed in generale i progetti di riqualificazione urbana, tenendo conto delle diverse dimensioni a cui essi si riferiscono.

5.2 La riqualificazione dello spazio pubblico del waterfront di Porto, Matosinhos e Vila Nova de Gaia

5.2.1 Opportunità strategiche di trasformazione urbana: Porto2001

Il progetto Porto 2001, *Capital Europeia da Cultura*, oltre alla programmazione di numerosi eventi culturali è stato accompagnato da un forte investimento per il recupero e la costruzione dello spazio pubblico della città, producendo diversi interventi di riqualificazione urbana nelle immediate vicinanze del centro storico. Oltre alla realizzazione di una rete di tramways e di parcheggi interrati, tra i risultati si annoverano, infatti, il recupero dei Jardim da Cordoaria, di Praça da Batalha, di Praça de D. João I e tutta una serie di attrezzature culturali come Casa da Musica, il Centro Portoghese di Fotografia, il museo Soares de Réis, il teatro San João e il Teatro Carlo Alberto.

Gestito da una società a capitali pubblici per circa 250 milioni di euro, la Porto 2001 SA ha operato in stretta continuità con le grandi opere di riqualificazione urbane della città, continuate poi dal progetto della Area Metropolitana di Porto delle rete metropolitana, finanziata dallo Stato Centrale e dal Planos das Antas, un altro intervento di riqualificazione urbana nato in occasione del Campionato Europeo del 2004.

5.2.2 Piani, programmi e progetti: il POLIS

Un ruolo fondamentale per la riqualificazione del waterfront di Porto è stato svolto dal Programma Polis che ha interessato i fronti fluviali e marittimi di oltre venti città portoghesi (allegati, *cfr.*) Creato secondo i principali orientamenti strategici nazionali e comunitari in materia di riqualificazione del territorio, il programma ha avuto come obiettivo principale il **miglioramento della qualità della vita**⁸⁷ nelle città, attraverso la realizzazione di interventi di rivitalizzazione urbana fortemente legati agli aspetti ambientali ed urbanistici sviluppati in partnership tra il potere centrale e locale.

Nel 1999, infatti, per volontà del Ministro dell'Ambiente José Socrates, il gruppo di lavoro⁸⁸ pensa il “*Programa Cidades*” al fine di concretizzare le linee strategiche che il *Plano Nacional de Desenvolvimento Economico e Social* (PNDES)⁸⁹ ed il terzo *Plano de Desenvolvimento Regional* (PDR)⁹⁰ avevano tracciato per il rafforzamento della rete urbana nazionale. Creare nuove centralità urbane nelle aree metropolitane di Porto e Lisbona, riqualificare gli spazi urbani esistenti e valorizzare i fattori in grado di generare nuove identità, sono gli elementi alla base del consolidamento del sistema urbano nazionale, basato su una rete di “città medie”⁹¹ capaci di assicurare condizioni di vita ed ambientali favorevoli.

Il successo dovuto all'Expo'98⁹², la qualità dello spazio pubblico riqualificato e le potenzialità d'uso del waterfront, spingono il Governo ad allargare l'esperienza ad altre città del paese. Nasce così l'idea di un “*Programa Cidades*”, che con la risoluzione del consiglio dei Ministri⁹³ crea “*Polis - Programa de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental das Cidades*”. Il *Gabinete Coordenador do Polis*, coordinato dal Prof. Francisco Nuno Correia, produce una relazione di lavoro⁹⁴ che, riflettendo la storia dei recenti interventi urbani della Nazione, delinea un programma basato su **quattro obiettivi specifici**⁹⁵:

⁸⁷ “*Melhorar a qualidade de vida nas cidades através de intervenções nas vertentes urbanística e ambiental*”.

⁸⁸ Creato con il *Despacho* n° 47-A/MAOT/99 e la *Resolução* n° 58-2000.

⁸⁹ Piano Nazionale di Sviluppo Economico e Sociale.

⁹⁰ Piano di Sviluppo Regionale relativo al III Quadro Comunitario di Sostegno (2000-2006).

⁹¹ In Europa una “città media” ha una popolazione di 200-250.000 abitanti, in Portogallo invece per classificare una città di media dimensione è sufficiente che essa abbia tra i 40.000 e i 100.000 abitanti.

⁹² L'EXPO'98 a Lisbona è il primo grande Progetto di Rinnovo Urbano in Portogallo che, sulla scia degli interventi realizzati sui waterfront degli altri paesi europei, inaugura una stagione di riqualificazione urbana, giustificata dalla realizzazione di grandi eventi e resa operativa attraverso Progetti Urbani dotati di regolamento, finanziamento e istituzioni di gestione propria. In termini urbanistici, l'Expo ha contribuito a modernizzare e riqualificare una parte significativa della città di Lisbona, recuperando le aree urbane periferiche, accelerando la realizzazione delle infrastrutture di comunicazione viaria, proponendo una serie di attrezzature di livello metropolitano in grado di riequilibrare e rilanciare, attraverso la rivitalizzazione dello spazio pubblico collettivo, la discussione sul rapporto città-fiume/mare e sul progetto di riqualificazione dei fronti d'acqua. In tal senso, l'EXPO costituisce sicuramente una sorta di spartiacque tra due modi di intervenire nel tessuto urbano della città e si configura, quindi, come un ottimo punto di partenza temporale per comprendere i recenti interventi di rinnovo urbano del Portogallo.

⁹³ R.C.M. n° 26-2000.

⁹⁴ *Polis. Programa de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental das Cidades – Relatório do grupo de trabalho que propoe e estrutura o programa*; Lisboa, 31 marzo 2001.

⁹⁵ *Ibidem*.

- a) sviluppare grandi progetti integrati di riqualificazione urbana con una forte componente di valorizzazione ambientale;
- b) promuovere interventi che contribuiscano alla riqualificazione e alla rivitalizzazione dei centri urbani, rafforzando la multi-funzionalità degli stessi nonché il loro ruolo, la loro capacità attrattiva e di competitività dei poli urbani nel contesto regionale di riferimento;
- c) sostenere interventi di riqualificazione che consentano di migliorare la qualità dell'ambiente urbano, valorizzando la presenza degli elementi ambientali capaci di "infrastrutturare" il territorio come i fronti fluviali e/o marittimi, in quanto catalizzatori della trasformazione urbana;
- d) sostenere iniziative che contribuiscano all'aumento di spazi verdi, promuovendo l'uso di aree pedonali e la razionalizzazione del traffico veicolare nei centri urbani.

Oltre alle questioni propriamente urbanistiche ed ambientali il Programma ha promosso una dinamica di conoscenza in grado di implementare le azioni svolte. Il Polis non è stato infatti soltanto un programma di opere e progetti ma ha avuto anche una forte divulgazione pubblica. La popolazione locale infatti è stata informata costantemente sullo stato di avanzamento dei lavori e coinvolta nel processo di riqualificazione urbana.

Questo aspetto ha comportato sicuramente tolleranza maggiore nei riguardi dei tempi di esecuzione delle opere oltre che aumentato la consapevolezza e la volontà di partecipazione al miglioramento urbano promosso dal Polis.

I fondi comunitari hanno rappresentato la principale fonte di finanziamento (60-75%) del Programma Polis attraverso vari programmi operativi relativi alla Misura "Miglioramento dell'ambiente urbano" del programma operativo "Ambiente" e delle azioni integrate di "Rinnovamento delle città" e "Riqualificazione Metropolitana" degli interventi operativi regionali. A questi fondi si aggiungono in percentuali minori (25-40%) i finanziamenti del Governo Centrale e quelli dei Comuni.

Nella tabella seguente vengono chiarite le quattro componenti principali e cinque linee d'intervento in cui si struttura il programma, le caratteristiche tipologiche degli interventi, le città interessate, le somme stanziare ed i livelli di compartecipazione previsti:

Componenti	Linee di intervento	Progetti e finanziamenti	Città	Investimento	Fonti di finanziamento		
					UE	Governo	Comuni
Componente 1		Interventi integrati e multiformi, con una scala significativa, volti alla rivitalizzazione delle città con importanza strategica nel Sistema Urbano Nazionale, o alla valorizzazione di nuove polarità in aree metropolitane. Questi interventi sono identificati e negoziati dal Governo e dalle Amministrazioni Locali e sono sviluppati in partnership tra il potere centrale e locale.	Albufeira, Aveiro, Beja, Bragança, Cacém (Sintra), Castelo Branco, Chaves, Coimbra, Costa de Caparica (Almada), Covilhã, Guarda, Gondomar, Leiria, Portalegre, Porto, Marinha Grande, Matosinhos, Setúbal, Silves, Tomar, Torres Vedras, Valongo, Viana do Castelo, Vila do Conde, Vila Franca de Xira, Vila Nova de Gaia, Vila Real e Viseu	625 Mil €	66-75 %	0-15%	10-20 %
Operazioni Integrate di Riqualificazione Urbana e Valorizzazione Ambientale	Linea 1 Interventi identificati per la loro rilevanza e natura esemplare						
	Linea 2 Altri interventi da individuare	Progetti come la quelli della linea 1, da selezionare in base alle candidature presentate dai comuni					
Componente 2		Interventi da realizzare in aree classificate dall'Unesco, negoziati tra il Governo e le Amministrazioni Locali e finalizzati al miglioramento dell'ambiente urbano di queste aree	Angra do Heroísmo, Évora, Guimarães, Porto e Sintra	20 Mil €	50-75 %	15-20%	20-25 %
Interventi in città con aree classificate come Patrimonio Mondiale							
Componente 3		Interventi negli spazi pubblici prossimi ad abitazioni costruite nell'ambito di processi di rialloggiamento realizzati con il sostegno dell'Amministrazione Centrale	Area Metropolitana di Lisbona e di Porto	50 Mil €	50-75 %	0-25%	0-25%
Valorizzazione Urbanistica in aree di rialloggiamento							
Componente 4		Iniziative volte a togliere le auto dai centri urbani, a limitarne la circolazione, e ad incentivare l'uso dei trasporti collettivi e a promuovere nuovi mezzi di circolazione, come vie pedonali e piste ciclabili	Funchal, Barreiro, Moita, Santarém, Elvas e Lagos	105 Mil €	0-50%	0-50%	25-50%
Misure complementari per migliorare le condizioni urbanistiche ed ambientali delle città	Linea 1 Sostegno a nuove forme di mobilità dello spazio urbano						
	Linea 2 Sostegno all'installazione di sistemi di informazione e gestione ambientale	Progetti che contribuiscono ad una migliore caratterizzazione e gestione dell'ambiente urbano, attraverso il monitoraggio delle variabili ambientali, sistemi di raccolta differenziata dei rifiuti, riciclaggio dell'acqua e misure per l'utilizzo razionale delle risorse naturali					
	Linea 3 Sostegno alla valorizzazione urbanistica ed ambientale nelle istituzioni scolastiche	Interventi di riqualificazione ambientale e urbanistica dello spazio pubblico nelle istituzioni scolastiche					
	Linea 4 Sostegno ad azioni di educazione ambientale nello spazio pubblico	Promozione della coscienza ambientale dei cittadini e aumento della partecipazione nella vita della città per le questioni sull'ambiente urbano, generalmente associate alla realizzazione di iniziative di riqualificazione					
		Azioni che, per natura e					

Linea 5	dimensione, non si inquadrano
Sostegno ad altre	nelle componenti e linee
azioni con impatto	precedenti, ma che sono volte a
positivo sulla qualità	migliorare la qualità della vita
della vita urbana	urbana, specialmente negli ambiti urbanistici ed ambientali

Tabella 1. Sintesi delle principali componenti e linee d'intervento del Programma Polis. Fonte: Elaborazione dell'autrice su dati del *Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território* (MAOT)

La **tipologia di progetti** previsti dal Polis si estende dagli interventi di riqualificazione delle aree industriali obsolete o abbandonate, alla valorizzazione dei fronti d'acqua, fluviali o marittimi, al recupero urbano del patrimonio storico e naturale delle città. Come si rileva dalla Tabella 2, viene attribuita importanza significativa agli interventi relativi alla rivitalizzazione dei riverfront/waterfront (78% delle città) e ai progetti relativi alla gestione della mobilità presente in tutte le 28 città, mentre gli interventi sul patrimonio storico e naturale rappresentano il 43%.

Città	Popolazione (abitanti)	Area interessata (mq)	Tipologia degli interventi							
			1	2	3	4	5	6	7	8
Porto	263.940	41,7								
Matosinhos	166.850	62,3								
Vila Nova de Gaia	268.800	170,8								
Numero interventi strutturanti*			2	4	5	17	12	12	28	10
Percentuale interventi strutturanti*			7%	14%	18%	60%	43%	43%	100%	36%
Totale popolazione raggiunta dalle differenti tipologie di interventi*			1.096.710	815.580	674.710	2.053.680	2.198.540	2.214.990	2.698.860	2.233.990
Totale superfici interessate dalle differenti tipologie di intervento*			2.196,6	500,8	464,2	7.711,7	10.824,7	11.205,6	11.584	8.106,4

* Albufeira, Costa de Caparica, Aveiro, Beja, Bragança, Castelo Branco, Chaves, Coimbra, Covilhã, Gondomar, Guarda, Leiria, Marinha Grande, Matosinhos, Portalegre, Porto, Setúbal, Silves, Cacém, Tomar, Torres Vedras, Valongo, Viana do Castelo, Vila do Conde, Vila Franca de Xira, Vila Nova de Gaia, Vila Real e Viseu.

1. Riqualificazione delle aree industriali obsolete o abbandonate
2. Creazioni di nuovi poli all'interno delle aree metropolitane;
3. Valorizzazione dei fronti marittimi (waterfront);
4. Valorizzazione delle aree di lungofiume (riverfront);
5. Valorizzazione e recupero del patrimonio storico delle città;
6. Valorizzazione e recupero del patrimonio naturale delle città;
7. Gestione della mobilità;
8. Dotazione di attrezzature collettive di livello superiore.

Tabella 2. Analisi dei progetti rispetto alla tipologia degli interventi. Fonte: Elaborazione su dati del *Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território* (MAOT)

Un'attenzione particolare meritano le **modalità di finanziamento e la gestione** dei piani strategici del Polis. In tal senso, il *Programa* è stato innovatore soprattutto in termini istituzionali, affermandosi come una figura gestionale innovativa nata dalla collaborazione proficua tra Stato ed Amministrazioni Comunali.

Polis sono infatti società per azioni con capitali completamente pubblici (provenienti in maniera differente da Comuni, Stato e Comunità Europea, cfr. Tabella 3), di cui il 60% appartiene allo Stato ed il restante 40% ai Comuni. Si tratta quindi di enti giuridicamente autonomi costituiti in cifra maggioritaria dalla Stato rappresentato dal *Ministério das Cidades, do Ordenamento do Território e do Ambiente* (MCO'TA) mentre la restante parte è costituita dai Comuni interessati.

Considerata l'eterogeneità delle fonti di finanziamento è stata creata una struttura preposta al monitoraggio del Programma chiamata *Gabinete Coordenador do Programa Polis* (ufficio coordinatore del Programma Polis) sotto la tutela del Ministero dell'ambiente ed ordinamento del territorio e di sviluppo regionale. Questo ufficio ha avuto il compito di divulgare, promuovere e controllare la qualità dei progetti, oltre che valutare l'esecuzione del programma Polis.

Queste società vedono il proprio consiglio di Amministrazione composto dal Sindaco o dall'Assessore all'Urbanistica, dal Direttore Regionale del *Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional* da un figura più operativa del Direttore Esecutivo.

Fonte di finanziamento	Importi	Percentuali
Fondi comunitari	460 Mil €	58%
Amministrazioni Locali	130 Mil €	16%
Amministrazione Centrale	80 Mil €	16%
Autofinanziamento	80 Mil €	10%
Totale	800 Mil €	100%

Tabella 3. Fonti di finanziamento del Programma Polis. Fonte: Elaborazione dell'autrice su dati MAOT

È interessante anche il fatto che non è esistita un'unica candidatura a Bruxelles ma undici canali diversi di finanziamento costituiti dai Programmi Operativi Regionali (5 dell'Asse II e 5 dell'Asse III, e del Programma Ambientale Comunitario FEDER). Se da un lato, questa struttura fortemente decentralizzata poteva rappresentare un limite, dall'altro il sistema giuridico-finanziario adoperato ha consentito ad ogni singola città Polis di scegliere ad hoc sia il sistema di gestione che le fonti di finanziamento più opportune, garantendo la rapidità del processo di riqualificazione urbana ed il rispetto dei tempi di realizzazione, fissati per tutti i progetti per il 2006.

Il consiglio di Amministrazione è essenzialmente un organo decisionale, per cui le Società Polis operano ricorrendo a figure esterne che si occupano della gestione delle operazioni. Su un insieme di 28 Città Polis, 10 sono gestite dalla *Parque Expo*, società nata per l'Esposizione Universale di Lisbona del 1998 e poi conservata e implementata per lo sviluppo di progetti di trasformazione urbana di grande importanza. Le altre invece sono

state affidate a società private sulla base di concorsi internazionali atti a garantire il successo delle operazioni individuato nella qualità urbana dei progetti e nel rispetto dei tempi di esecuzione del processo di riqualificazione.

Relativamente invece agli strumenti di esecuzione del programma Polis possiamo parlare sostanzialmente di due tipi: urbanistici e giuridici. Per quanto riguarda i primi, qualsiasi progetto Polis è preceduto da un Piano Strategico (*Plano Estratégico*, cfr.) ed è attuato tramite un Piano di Urbanizzazione (*Planos de Urbanização*, cfr.) o un Piano Particolareggiato (*Planos de Pormenor*, cfr.). Il Piano di Urbanizzazione prevede:

- la definizione e la caratterizzazione degli interventi, individuando i valori culturali e naturali da preservare;
- l'organizzazione urbana attraverso la definizione delle reti viaria principale, la localizzazione delle attrezzature di interesse collettivo, sistema urbano di trasporto pubblico e privato e la definizione delle aree destinate a parcheggio;
- l'individuazione delle aree destinate a diverse funzioni urbane, residenziali, commerciali, turistiche, terziarie ed industriali, così come le aree da recuperare;
- l'adeguamento delle aree urbane definite dal Piano Urbanistico Comunale (*Plano Director Municipal*, cfr.) sulla base della zonizzazione e delle linee generali di urbanizzazione precedentemente definite;
- gli indicatori ed i parametri urbanistici applicabili a ciascuna categoria e sottocategoria di spazi;
- le sub unità operative di pianificazione e gestione da sviluppare nei Piani Particolareggiati.

Il Piano Particolareggiato invece sviluppa e realizza proposte di organizzazione spaziale, definendo in dettaglio la forma degli insediamenti, la rete infrastrutturale, l'architettonico degli edifici e degli spazi esterni. Esso prevede:

- la caratterizzazione dell'intervento individuando i valori culturali e naturali da preservare;
- la situazione fondiaria dell'area di intervento procedendo se necessario alla sua trasformazione;
- il disegno urbano, che definisce gli spazi pubblici, il traffico veicolare e pedonale, i parcheggi così come gli allineamenti, la modellazione del terreno, le distribuzioni delle attrezzature e delle aree verdi;
- la distribuzione delle funzioni e la definizione dei parametri urbanistici, inclusi gli indici, il numero di piani e le recinzioni;
- le operazioni di demolizione, manutenzione e riqualificazione di edifici esistenti.

Per quanto riguarda gli strumenti giuridici l'attuazione del Programma Polis presuppone l'adozione di una serie di atti giuridici che oltre ad approvare il programma creano una struttura di gestione:

- Risoluzione del Consiglio dei Ministri n° 26/2000 (*Resolução de Conselho de Ministros*, cfr.):

ha approvato il programma Polis, Programma di Riqualificazione Urbana e Valorizzazione Ambientale delle Città (*Programa de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental das Cidades*, cfr.)

- Decreto-Lei n° 314/2000:

ha stabilito le eccezioni applicabili alle società di gestione degli interventi previsti nel Programma Polis.

- Decreto-Lei n° 330/2000:

ha estinto i diritti e le concessioni private di beni di proprietà nelle zone di intervento del Programma Polis.

Sia per il numero delle città che ha interessato che per la qualità dei risultati ottenuti il Programma Polis ha avuto un grande contributo per la rigenerazione urbana ed ambientale di molte realtà portoghesi: la riqualificazione di Costa de Caparica, la riqualificazione paesaggistica dei fiumi Fervença e Bragança, Tamega e Chaves, Mondego e Coimbra, la creazione di nuove centralità a Cacém, le passeggiate atlantiche di Matosinhos e Vila Nova de Gaia, il recupero del rapporto città-fiume a Viana do Castelo, il progetto del Parco da Cidade a Porto e la sua integrazione con il mare e tanti altri progetti.

I contributi principali del Polis sono stati dal punto di vista urbanistico il consolidamento del Piano Strategico come strumento capace di individuare le priorità da seguire ed in grado di reinventare il ruolo di ciascuna città all'interno del sistema urbano nazionale, dal punto di vista operativo la forte continuità con programmi, piani e progetti esistenti o già in atto, accelerando i tempi di realizzazione e consentendo l'accesso a maggiori fonti di finanziamento. Dal punto di vista gestionale, infine, il Polis – società autonoma e decentralizzata - ha superato il conflitto decisionale tra potere centrale e locale e ha permesso di realizzare in poco più di 6 anni più di 80 interventi tra piani particolareggiati e piani di urbanizzazione.

5.3 Una città *continuada*: 25 km di spazio pubblico riqualificato

5.3.1 Da Matosinhos a Porto

Lungomare (Marginal) di Leça da Palmeira

Inquadramento

Leça da Palmeira è una delle dieci “parrocchie civili”⁹⁶ del comune di Matosinhos. Si estende su una superficie di 5,97 kmq con i suoi 17.215 abitanti ed una densità abitativa di 2.883,6 ab./Kmq maggiore dello stessa città di Matosinhos.

Intervento

Il progetto del lungomare di Leça da Palmeira – come si legge nella relazione di progetto dell’arch. Alvaro Siza- si giustifica per la perdita del carattere originario dell’*Avenida Marginal*, un tempo strada periferica e panoramica lungo il mare, poi arteria stradale trafficata e caotica a servizio dei comuni limitrofi, caratterizzata da condizioni di abbandono e di progressivo degrado. La necessità di collocare il nuovo oleodotto lungo la spiaggia determinano lo spostamento della strada carrabile ad est e quindi la creazione di un nuovo tracciato viario compatibile i canali del gasdotto. Se da un lato le esigenze tecniche hanno condizionato l’intervento determinando una forte collaborazione interdisciplinare con i responsabili del progetto dell’oleodotto, dall’altro riqualificare lo spazio pubblico del waterfront, migliorando le condizioni di *lazer*⁹⁷ e l’accesso alla spiaggia sono state sicuramente priorità per Siza.

Il progetto prevede infatti un lungo percorso pedonale in granito ed una fascia a verde caratterizzata da specie resistenti all’aggressività dell’oceano. Entrambi gli elementi corrono paralleli alla linea di costa sovrapponendosi in alcuni punti per permettere l’attraversamento delle aree verdi ed il collegamento con due elementi di testata, opere precedenti dello stesso architetto: le note piscine naturali del 1966 e la Casa de Chà da Boa Nova del 1963.

Alla striscia pedonale sono affiancate un’area parcheggio e la strada carrabile di 6 metri di larghezza in due corsie separate da una piccola fascia verde e perfettamente in linea con l’idea –continua Siza- di “un traffico automobilistico urbano, più lento e disciplinato”. In questo caso la *Marginal* talvolta coincide con la strada, altre volte, laddove possibile, vengono aggiunte altre aree, a verde o destinate ai parcheggi. Infine, la scelta dei materiali di finitura e rivestimento segue criteri di economicità e durabilità e quindi poca manutenzione.

Matosinhos Polis, la riconversione del lungomare di Matosinhos Sud

⁹⁶ Il termine “freguesia” in portoghese indica la più piccola divisione territoriale amministrativa corrispondente alle parrocchie civili degli altri paesi. Si tratta di suddivisioni municipali obbligatorie: ciascun comune deve avere almeno una “freguesia”.

⁹⁷ Il termine “lazer” in portoghese indica letteralmente lo svago, il divertimento. “Espaço de lazer” è quindi uno spazio ricreativo per il tempo libero.

Inquadramento

Localizzato nella provincia del fiume Douro (*Douro Litoral*, cfr.) della regione *Norte*, Matosinhos è uno dei comuni più grandi del distretto geografico di Porto. Delimitato a sud da Porto, a nord da Vila do Conte e ad est dal comune di Maia, si compone di 10 quartieri estesi per 62,2 Km² corrispondenti all'8% dell'intero territorio dell'Area Metropolitana di Porto (AMP). Secondo i dati 2006 dell'Istituto Nazionale di Statistica portoghese (INE) con i suoi 169.104 abitanti, il 13% della popolazione di "Grande Porto" ed una densità abitativa di 2.717 ab./km² – notevolmente superiore a quella di Grande Porto (1572 ab./km²) – Matosinhos rappresenta il terzo comune più popoloso dell'AMP.

Il forte legame con il mare caratterizza sicuramente questa città, come si legge dalla presentazione ufficiale del Comune di Matosinhos: "Per mare partirono molti marinai nell'epoca delle scoperte. Nel mare vedo l'esercito di Don Pedro che sbarcando nei pressi del Monumento Arnosa-Pampelido impiantò definitivamente il liberalismo in Portogallo. Dal mare è arrivata recentemente un'importante comunità di pescatori. La necessità di un porto sicuro, il primo e di un coraggioso progetto di sviluppo economico-portuario poi, ha determinato alla fine del XIX secolo la costruzione del Porto di Leixões (uno dei maggiori d'Europa dedicato alla pesca di sardine). È stato costruito anche il terminal TIR Freixieiro dove passano la maggior parte delle importazioni del paese oltre all'Exponor, fiera internazionale di Porto, al Parco delle Esposizioni del Norte, al Centro Congressi e a vicino aeroporto internazionale Dr. Francisco Sá Carneiro".

Queste tappe segnano l'inizio di un processo di trasformazione urbana e la sua rinascita urbanistica per una città -come Matosinhos- dove l'industria della conservazione del pesce aveva rappresentato il principale fattore di sviluppo.

In tal senso, il recupero della costa atlantica di Matosinhos è legato alla riconversione di un'area un tempo occupata dalle industrie manifatturiere della pesca e che, a partire dagli anni settanta hanno registrato il loro declino. Il conseguente degrado ha generato l'allontanamento da parte della popolazione e l'abbandono degli spazi prospicienti il waterfront. Il programma Polis intende ripristinare il forte legame di Matosinhos con il mare attraverso la riqualificazione del tratto tra il Molo del *Porto di Leixoes* e la *Praça da Cidade do Salvador*, in stretta continuità con il *Passeio Atlantico* della città di Porto.

Matosinhos Polis

Il programma Matosinhos Polis chiamato "Viver Matosinhos" ha riguardato la fascia marittima tra il Porto di Leixões ed il confine meridionale di Matosinhos, compresa la riqualificazione della *Praia do Salvador* a metà tra Matosinhos e Polis. Si riporta di seguito la pianta di delimitazione dell'area di intervento.

Il "Piano Strategico Programma Polis Matosinhos" redatto nel 1998 ha identificato e definito una serie di interventi aventi come obiettivo principale la valorizzazione ambientale e riqualificazione urbana, migliorando la qualità dell'ambiente urbano e valorizzando la

presenza degli elementi ambientali preesistenti. Il lungomare presentava infatti condizioni di degrado e che di fatto costituiva un elemento fondamentale per il rinnovo di un'area urbana di più di 10 ettari, coerentemente con le strategie di recupero della città di Porto.

Questo intervento si proponeva come un'operazione di rivitalizzazione urbana ed ambientale, catalizzatrice del processo di riconversione già in atto a Matosinhos Sud e si è contraddistinto soprattutto per il recupero dello "spazio pubblico". In particolare la strategia d'intervento ha seguito tre componenti principali:

- componente ambientale

L'aspetto ambientale - implicito nel recupero del tratto di costa - si basava anche sull'aumento della qualità della vita e su una maggiore disponibilità di abitazioni e servizi. Ha avuto anche il merito di avere una visione di lungo periodo proiettata verso la costruzione di un migliore futuro per la città. Si è creduto infatti che migliorando la qualità ambientale si potesse attrarre il settore terziario e manodopera specializzata stimolando in questo modo l'economia cittadina. In quest'ottica sono state incrementate le aree pedonali, è stato ridotto il traffico veicolare ed è stato realizzato il "Centro di Monitoraggio ed Interpretazione Ambientale" con un'area edificata di 262 mq.

- componente ludica

Questa componente aveva l'obiettivo di attrarre la popolazione ed incrementare la fruizione dell'area oggetto di intervento attraverso la realizzazione di nuovi servizi per la comunità. In una prima fase erano previsti servizi ad esclusivo appannaggio della spiaggia, successivamente il numero delle attrezzature è aumentato. La loro sequenza a partire da nord è la seguente:

- bar/ristorante con terrazza;
- scuola di surf;
- una discoteca;
- una piscina di acqua di mare coperta;
- un ristorante sopraelevato a sud.

- componente urbanistica

Questa componente è sicuramente la più visibile. Il programma infatti non si è basato su un'unica opera di architettura né su una trasformazione radicale dell'area ma piuttosto ha cercato di integrarsi nel contesto, attraverso la riorganizzazione degli spazi e degli usi, la diversificazione dei servizi e delle attività senza trascurare la qualità del disegno urbano. Due erano le preesistenze di quest'area: la fabbrica di lievito "Gist Brocades" ed il monumento nazionale "Senhor do Padrão" a nord della zona d'intervento. La fabbrica è stata riqualificata

dal punto di vista urbano ed ambientale ed integrata nel contesto locale. Nel caso del monumento invece è stata ripristinata la sua importanza ed annesso nel piano di recupero. Inoltre erano previste anche le seguenti opere:

- una nuova viabilità;
- la costruzione di reti sotterranee;
- la costruzione di una piattaforma pedonale;
- un parcheggio sotterraneo con 250 posti auto.

Complessivamente il programma Polis Matosinhos ha riguardato la creazione di circa 5.300 mq di aree verdi, 122 nuovi alberi piantati e 16.000 mq di aree pedonali arborizzate.

Lungomare (Marginal) di Matosinhos Sud

Il progetto “*Reconversão da Faixa Marginal de Matosinhos Sul entre a Avenida da República e a Praça Cidade do Salvador*” di Eduardo Souto de Moura prevede un unico percorso pubblico di 26.050 mq. costituito da una piattaforma in pietra locale - di 19 m di larghezza e 740 m di lunghezza, leggermente rialzata e chiusa lungo la spiaggia da una lunga seduta – destinata a pedoni, ciclisti e skaters e completata da rampe e scale di accesso alla spiaggia (fig. 4). Ad est invece parallelamente ad una fascia arborizzata c'è una strada dove si trovano le rampe di accesso ed uscita al parcheggio sotterraneo.

L'estensione della riqualificazione a sud, “*Extensão da Reconversão para sul incluindo a Praça Cidade do Salvador*” fino è invece di circa 16.718 mq e sebbene fosse al confine con la città di Porto è stata integrata nel programma Matosinhos Polis.

Il parcheggio sotterraneo sotto l'Avenida General Norton de Matos ricopre un'area di 6.555 mq ed ha 250 posti auto.

I “numeri” del Programma Polis Matosinhos sono riportati sinteticamente di seguito:

Nome del piano/progetto	Polis Matosinhos
Progettista	Arch. Eduardo Souto de Moura
Clienti	Polis Matosinhos, società per lo sviluppo del programma Polis a Matosinhos
Coordinamento	Parque Expo '98
Localizzazione	Comune di Matosinhos
Contesto di riferimento	Area metropolitana
Area di intervento	10 ettari
Obiettivo	Riqualificazione del fronte marittimo
Interventi	Infrastrutture e spazi pubblici
Elaborazione	1998-2000
Approvazione	2000
Data inizio lavori	2001
Data fine lavori	2006
Tipologia di finanziamento	Pubblico (Polis)
Costo globale	20 milioni di euro
Azioni	1.Riconversione del lungomare di Matosinhos Sud; 2.Estensione della riconversione a sud, inclusa la piazza “Cidade do Salvador”; 3.Estensione della riconversione a nord, compresa l’area limitrofa al monumento “Senhor do Padrão”; 4.Creazione di un parcheggio sotterraneo nei pressi dell’ “avenida General Norton de Matos”; 5.Integrazione urbano-paesaggistica dell’antica fabbrica “Gist-Brocades”
Creazione di parchi e aree verdi	5.300 mq
Creazione e riqualificazione spazi pubblici	9.600 mq
Riqualificazione fronte marittimo	9.600 mq
Creazione di piste ciclabili	14.060 mq
Creazione di nuovi percorsi pedonali	3.200 m
Creazione di nuovi parcheggi (o posti auto)	8.500 mq (250 posti auto)
Edifici pubblici	262 mq

Fonte: elaborazioni dell'autrice su dati del Parque Expo

Matosinhos Polis, centro di monitoraggio ed interpretazione ambientale

Nel maggio del 2000 la società Matosinhos Polis bandisce un concorso per giovani studenti di architettura per la realizzazione del “centro di monitoraggio ed interpretazione ambientale”, elemento di testata del piano di riconversione del fronte marittimo di Matosinhos Sud dell’arch. Eduardo Souto de Moura. Vincitori del concorso sono Filipa Guerreiro e Tiago Correia dell’Atelier da Bouça.

Il centro -realizzato in poco meno di un anno (15 settembre 2000 – 1 settembre 2001) con materiali e tecniche costruttive locali e finanziato per il 75% da fondi comunitari- ha una forte componente educativa, configurandosi come attrezzatura per la collettività. L’edificio, inteso come un grande contenitore, si sviluppa a partire da un parallelepipedo rettangolare orientato secondo la direzione del muro del molo a cui si aggiungono altri due volumi giustapposti che consentono di rafforzare il rapporto con il contesto ed il percorso pedonale al monumento nazionale Senhor de Padrao. Il progetto opera in stretta continuità con la riqualificazione del waterfront e con il più complesso processo di trasformazione e rivitalizzazione urbana della città di Matosinhos.

Si riporta di seguito la scheda dell’intervento:

Nome del piano/progetto	Centro di Monitoraggio ed Interpretazione ambientale
Progettisti	Atelier da Bouça, Filipa Guerreiro e Tiago Correia
Clienti	Polis Matosinhos, società per lo sviluppo del programma Polis a Matosinhos
Coordinamento	Parque Expo ‘98
Localizzazione	Comune di Matosinhos
Contesto di riferimento	Area urbana
Area di intervento	500 mq
Obiettivo	Realizzare un’attrezzatura collettiva sociale e culturale
Interventi	Servizi e spazi pubblici
Elaborazione	Aprile-Maggio 2000
Approvazione	Giugno 2000
Data inizio lavori	15 Settembre 2000
Data fine lavori	1 Settembre 2001
Tipologia di finanziamento	Pubblico (Polis)
Costo globale	120.000 euro
Azioni	-
Creazione di parchi e aree verdi	-
Creazione e riqualificazione spazi pubblici	250 mq
Riqualificazione fronte marittimo	-
Creazione di piste ciclabili	-

Creazione di nuovi percorsi pedonali	-
Creazione di nuovi parcheggi (o posti auto)	-
Edifici pubblici	250 mq

Fonte: elaborazioni dell'autrice su dati del Parque Expo

Porto Polis, la riqualificazione del fronte marittimo del Parque da cidade e dell'Avenida Montevideu di Porto

Inquadramento

La città di Porto si trova nel nord del Portogallo sulla riva nord della foce del fiume Douro. Delimitata a sud dal comune di Vila Nova de Gaia, ad est dal comune di Gondomar e a nord dai comuni di Matosinhos e Maia, si contraddistingue per un fronte marittimo e fluviale di più 16 km.

Secondo i dati 2006 dell'Istituto Nazionale di Statistica Portoghese (INE) a Porto, il cui centro storico è Patrimonio Unesco dal 1996, risiedono 227.790 abitanti che rappresentano il 18% della popolazione di "Grande Porto"⁹⁸. Nonostante la superficie territoriale (=41,5 kmq) sia piuttosto ridotta se comparata con gli altri comuni dell'area metropolitana di Porto (AMP), la città registra una densità abitativa molto elevata (5.517 abitanti/kmq) rispetto alla media di Grande Porto (1572 abitanti/kmq).

Lo sviluppo urbano della città di Porto è stato sempre legato al fiume Douro. Già dall'età Media si registrano intensi scambi commerciali tra Porto e la valle del Douro, nonché ingenti esportazioni del "vinho do Porto" verso i mercati esteri, notevolmente aumentate in seguito allo sviluppo dell'industria agro-alimentare.

Porto Polis

Il Programma Polis per la città di Porto si basa sulla **riqualificazione del fronte atlantico** e sul ripristino del rapporto terra/mare. Esso si configura come un intervento complementare rispetto ai progetti proposti da Porto2001, Capitale Europea della Cultura e dal Piano di Intervento per le aree Unesco (zona della Ribeira). In particolare, il Piano Strategico del Programma Polis Porto ha previsto 7 azioni di grandi dimensioni che potessero essere un attrattore per la popolazione locale e non realizzando la continuità pedonale dal *Parco da Cidade*⁹⁹ fino al mare:

⁹⁸ Grande Porto è una metropoli multi-municipale a cui afferiscono i comuni di Espinho, Gondomar, Maia, Matosinhos, Porto, Póvoa do Varzim, Santo Tirso, Trofa, Valongo, Vila do Conde, Vila Nova de Gaia.

⁹⁹ Previsto nel 1960 dal Piano Regolatore della città di Porto elaborato da Robert Auzelle il *Parque da Cidade* –polmone verde pubblico tra Porto e Matosinhos con i suoi 58 ettari- viene progettato negli anni '80 dal paesaggista Sidonio Costa Pardal e realizzato a partire dal 1992.

1. ricostruzione della “spiaggia internazionale” e ripristino del collegamento diretto al *Parque da Cidade*;
2. riqualificazione dell’*Avenida Marginal* che lega le piazze *Gonçalves Zarco* e *Cidade do Salvador*, attraverso la costruzione di un viadotto che, ridisegnando nuovi percorsi, garantisce la fruizione tra il parco e la fascia costiera;
3. costruzione di un edificio di 4 piani di 6.500 mq, l’*Edificio Transparente*, destinato ad attività culturali e ricreative con un belvedere all’aperto al secondo piano, collegato con una rampa al *Parque da Cidade*.
4. riqualificazione del Collegio Luso Internazionale di Porto (CLIP) come edificio alberghiero e di supporto alla spiaggia su tre livelli, di cui uno interrato di 754 mq;
5. parcheggio sotterraneo sotto la piazza *Gonçalves Zarco* con 280 posti auto e connessioni multiple alle strade circostanti;
6. riqualificazione di *Praça Gonçalves Zarco*, che ospita al suo interno la rotatoria carrabile, un parcheggio interrato, un belvedere sul *Castelo do Queijo* e rampe di accesso alla fascia costiera;
7. riqualificazione dello spazio pubblico e dei giardini esistenti tra l’*Avenida Montevideu* e la costa e tra la piazza *Gonçalves Zarco* ed il molo, nonché realizzazione di nuovi accessi e percorsi lungo il mare.

In allegato si trova la pianta dettagliata degli interventi.

La costruzione del parcheggio sotterraneo ha determinato una radicale trasformazione della piazza, riducendo il traffico veicolare lungo il mare ed aumentando lo spazio pubblico pedonale destinato alla città. A nord-est della piazza sono state demolite le antiche costruzioni esistenti ed è stato realizzato un edificio pubblico di 7.200 mq destinato ad attività culturali e sportive.

Pur non rientrando nel programma Polis furono stabiliti i vincoli urbanistici da rispettare. Un altro intervento interessante ha riguardato l’*Esplanada Rio de Janeiro*, un viadotto di 17 metri di cui una parte pedonali e alberati che ha collegato piazza *Gonçalves Zarco* a piazza *Cidade do Salvador*.

L’obiettivo generale del Programma è stato chiaramente quello di creare una continuità tra il Parco ed il mare e tra la città ed il mare. Per tale ragione è stato previsto un percorso alberato fino alla spiaggia lungo il quale è stato realizzato un lago artificiale di 4.325 mq enfatizzato anche dall’illuminazione.

Si riporta di seguito la scheda del programma:

Nome del piano/progetto	Porto Polis
Progettista	Arch. Manuel de Sola-Morales
Clienti	Comune di Porto, Porto 2001, Porto Polis
Coordinamento	Parque Expo '98
Localizzazione	Comune di Porto
Contesto di riferimento	Area metropolitana
Area di intervento	12 ettari
Obiettivo	Riqualificazione del fronte marittimo
Interventi	Infrastrutture e spazi pubblici
Elaborazione	1999-2000
Approvazione	2000
Data inizio lavori	2000
Data fine lavori	2001
Tipologia di finanziamento	Pubblico (Polis, Porto 2001)
Costo globale	25,5 milioni di euro
Azioni	<p>1. Riqualificazione dell' "Avenida Marginal do Parque da Cidade" di Porto tra le piazze "Gonçalves Zarco" e "Cidade do Salvador" attraverso la costruzione di un viadotto che ridisegna percorsi e accessi tra il Parco e il waterfront;</p> <p>2. Costruzione di un edificio destinato ad attività culturali e ricreative tra la città ed il mare;</p> <p>3. Riqualificazione della piazza "Gonçalves Zarco" che ospita al suo interno una rotatoria carrabile, un parcheggio sotterraneo, un belvedere pedonale sul "Castelo do Queijo" e rampe di accesso alla fascia costiera;</p> <p>4. Riqualificazione dello spazio pubblico e dei giardini esistenti lungo l' "Avenida Montevideu" e realizzazione di nuovi accessi al mare.</p>
Creazione di parchi e aree verdi	28.000 mq
Creazione e riqualificazione spazi pubblici	26.000 mq
Riqualificazione fronte marittimo	1.800 m
Creazione di piste ciclabili	3.000 m
Creazione di nuovi percorsi pedonali	2.900 m
Creazione di nuovi parcheggi (o posti auto)	341 posti auto
Edifici pubblici	6.500 mq

Fonte: elaborazioni dell'autrice su dati del Parque Expo

Piano Particolareggiato e Piano di Urbanizzazione per il Fronte Fluviale (Marginal) del fiume Douro tra l'Alfandega ed il Passeio Alegre

Il progetto della zona Ribeirinha, tra Passeio Alegre e il Largo S. Francisco nasce in seguito alla richiesta della Camera Municipale di Porto che, nel 1994, nomina gli architetti, Manuel Fernandes de Sá e Francisco Barata, per la redazione di un Piano Particolareggiato, successivamente alterato in un Piano di Urbanizzazione, destinato all'area compresa tra l'Alfândega e il Passeio Alegre.

Il **Piano di Urbanizzazione (prima fase)** opera secondo due aspetti:

- la regolamentazione normativa e la pianificazione degli spazi privati;
- la riqualificazione dello spazio pubblico, che rappresenta circa il 40% della totalità dell'area considerata.

Mentre le norme sugli spazi privati non sono mai state approvate, nel novembre del **1997**, la Camera Municipale di Porto (C.M.P.) decide di concretizzare le proposte di **recupero degli spazi collettivi** del Marginal del Douro, decisione scaturita dal fatto che il vertice dei Capi di Stato Ibero-Americani sarebbe avvenuto nelle strutture dell'Alfândega lungo le rive del Douro in un'area piuttosto degradata. Il progetto di riqualificazione urbana, pertanto, viene realizzato dall'architetto Manuel Fernandes de Sá in soli **duecento giorni** (dal novembre 1997 al gennaio 1998), circostanza piuttosto singolare per una città, come Porto, dove per anni non ci sono stati interventi di recupero e di rinnovo dello spazio pubblico.

La **seconda fase** del progetto nasce nel 1998 per volontà della Agenzia per la modernizzazione di Porto (APORT) ed opera in forte continuità con la prima parte del Piano di Urbanizzazione del Marginal del Douro. Il progetto inizia alla fine del 1998 e termina nel 2002, in concomitanza con la preparazione del programma Porto 2001, che ha contribuito anch'esso alla riqualificazione urbana dei fronti d'acqua. Obiettivo generale del piano è il consolidamento ed il rafforzamento del fronte fluviale e la dinamizzazione delle attività urbane lungo il fiume Douro. Questa strategia si realizza mediante le seguenti **azioni**:

- recupero di edifici significativi e costruzione di un fronte urbano lungo il fiume capace di conservare la continuità della fascia fluviale e di garantire coesione urbana;
- incremento della componente ludica del riverfront attraverso attività, commerciali, terziarie, di ristorazione, turistiche, di svago e di appoggio alla pesca, in grado di attirare nuovamente la popolazione lungo il fiume;
- riqualificazione dello spazio pubblico esistente e valorizzazione della sua immagine, al fine di garantire e migliorare la fruizione degli spazi del riverfront;
- rafforzamento del Marginal con la parte alta di città, per migliorare il rapporto con il Campus Universitario, terzo polo dell'Università di Porto (Facoltà di Architettura, Facoltà di Lettere e Facoltà di Scienze).

- razionalizzazione della circolazione automobilistica, potenziando i trasporti pubblici (tram elettrico) e spostando su un'altra corsia il traffico veicolare.

Nel piano per la riqualificazione del lungo Douro si inserisce anche il **progetto per il viadotto del Cais das Pedras** degli architetti Manuel Fernandes de Sá e Francisco Barata.

La nuova struttura sposta il traffico automobilistico sull'alveo del fiume, restituendo vivibilità e dignità alla sezione stradale del lungofiume un tempo fortemente degradata e consentendo un più agevole transito a pedoni, ciclisti e mezzi pubblici (tram elettrico).

Si riporta di seguito sinteticamente la scheda dell'intervento:

Nome del piano/progetto	Piano di Urbanizzazione per il Fronte Fluviale (Marginal) del fiume Douro l'Alfandega ed il Passeio Alegre
Progettista	Arch. Manuel Fernandes de Sa
Clienti	Camera Municipale di Porto – C.M.P. (I fase) Agenzia per la modernizzazione di Porto – APORT (II fase)
Coordinamento	Camera Municipale di Porto
Localizzazione	Comune di Porto
Contesto di riferimento	Area urbana
Area di intervento	60 ettari
Obiettivo	Riqualificazione del fronte fluviale
Interventi	Infrastrutture e spazi pubblici
Elaborazione	1994-1998 (I fase); 1998-2002 (II fase)
Approvazione	Giugno 1997 (I fase); 1998 (II fase)
Data inizio lavori	Ottobre 1997 (I fase); 1998 (II fase)
Data fine lavori	Dicembre 1998 (I fase); 2003 (II fase)
Tipologia di finanziamento	Pubblico (Comune di Porto, Camera Ibero-americana)
Costo globale	24 milioni di euro
Azioni	1.Miglioramento delle condizioni di circolazione ed il benessere degli abitanti, potenziando la componente ludica ed ambientale del lungofiume; 2.Creazione di nuovi percorsi lungo il fiume Douro per pedoni, ciclisti, skater e pattinatori che assicurino le condizioni necessarie di confort e sicurezza; 3.Razionalizzazione del traffico veicolare e potenziamento il trasporto pubblico attraverso la modernizzazione del tram elettrico; 4.Incremento del numero di parcheggi pubblici; 5.Valorizzazione urbanistica degli edifici architettonicamente più rilevanti.
Creazione di parchi e aree verdi	-
Creazione e riqualificazione spazi pubblici	-
Riqualificazione fronte marittimo	-

Creazione di piste ciclabili	-
Creazione di nuovi percorsi pedonali	-
Creazione di nuovi parcheggi (o posti auto)	-
Edifici pubblici	-

Fonte: elaborazioni dell'autrice su dati dell'archivio dell'arch. Manuel Fernandes de Sá

Sempre in stretta correlazione con gli interventi di recupero e rivitalizzazione del Lungodouro, l'architetto Fernandes de Sá realizza anche il **progetto di riqualificazione urbana del fronte fluviale della Ribeira**, l'antico porto della città.

Questo progetto non rientra nel Piano di Urbanizzazione ma è elaborato in seguito alla richiesta della CRUARB (Comissariado para a Recuperação urbana da Área da Ribeira-Barredo) e finanziato con il **Programma Polis**.

L'intervento propone la valorizzazione della Muraglia medioevale del "Cais da Estiva", il ripristino del legame con il fiume del Cais da Estiva e la riconfigurazione di alcuni spazi residuali attraverso i seguenti interventi:

- valorizzazione del "Muro dos Bacalhoeiros" attraverso la costruzione di una rampa che, abbassando il livello di calpestio alla quota originaria recentemente scoperta grazie a scavi archeologici (-2.20m) restituisca nuovamente all'antica muraglia dignità e visibilità;
- riqualificazione urbana di Praça da Ribeira attraverso la creazione di una struttura in legno destinata ai locali di ristorazione;
- ricostruzione della "Escada das Padeiras" nella sua localizzazione originaria all'interno dell'alveo del Douro;
- creazione di un piccolo mercato di artigianato locale, attraverso la definizione di 16 botteghe e la creazione di una scalinata che collega il livello del Cais con i resti del Ponte pensile, garantendo un nuovo ingresso pedonale alla Ribeira.

Il progetto d'intervento, rispettando il luogo, sostituisce e razionalizza la pavimentazione stradale e l'arredo urbano, eliminando gli elementi dissonanti con il contesto.

Di seguito, la scheda sintetica dell'intervento:

Nome del piano/progetto	Progetto di riqualificazione urbana del Cais da Estiva, Praça da Ribeira, e Cais da Ribeira a Porto
Progettista	Arch. Manuel Fernandes de Sa
Clienti	Camera Municipale di Porto – C.M.P. Porto 2001, Capitale della Cultura Porto Polis, società di riqualificazione urbana
Coordinamento	Camera Municipale di Porto
Localizzazione	Comune di Porto
Contesto di riferimento	Area urbana
Area di intervento	2 ettari
Obiettivo	Riqualificazione urbana del fronte fluviale
Interventi	Infrastrutture e spazi pubblici
Elaborazione	1998-2003
Approvazione	-
Data inizio lavori	-
Data fine lavori	-
Tipologia di finanziamento	Pubblico (Comune di Porto, Porto 2001, Porto Polis)
Costo globale	4 milioni di euro
Azioni	1.Miglioramento della pavimentazione e dell'arredo urbano eliminando gli elementi chiaramente dissonanti con il contesto; 2.Valorizzazione dell'antico "Muro dos Bacalhoeiros"; 3.Riqualificazione della piazza da Ribeira e degli spazi pubblici esistenti; 3.Creazione di un nuovo mercato per i venditori locali.
Creazione di parchi e aree verdi	-
Creazione e riqualificazione spazi pubblici	-
Riqualificazione fronte marittimo	-
Creazione di piste ciclabili	-
Creazione di nuovi percorsi pedonali	-
Creazione di nuovi parcheggi (o posti auto)	-
Edifici pubblici	-

Fonte: elaborazioni dell'autrice su dati dell'archivio dell'arch. Manuel Fernandes de Sa

5.3.2 Da Porto a Vila Nova de Gaia

Gaia Polis, Passeio Atlantico di Vila Nova de Gaia

Inquadramento

Come Porto e Matosinhos, Vila Nova de Gaia, si trova nella regione “Norte” del Portogallo sulla sponda meridionale della foce del fiume Douro. Delimitata a nord dal comune di Porto, a nord-est da Gondomar, a sud da Santa Maria de Feira ed Espinho ed ad ovest dall’Oceano Atlantico, con i suoi 168,7 kmq ed i suoi 24 quartieri è il comune maggiore di “Grande Porto”. In esso risiedono 307.444 abitanti (INE, 2006), il 24% di “Grande Porto” e vi è una densità abitativa di 1823 ab./kmq, la terza (dopo Matosinhos e Porto) leggermente superiore alla media dell’AMP. Per la sua elevata estensione territoriale Vila Nova de Gaia si contraddistingue per forti contrasti nell’entroterra, tra fiume e mare, così come tra le aree urbane, industriali e rurali.

Il “Vinho do Porto” e l’internazionalizzazione di questo prodotto caratterizzano la città che, per la configurazione geografica (la presenza del fiume Douro, la prossimità con Porto, etc.) si è sviluppata notevolmente nel corso dei anni ed è diventata uno dei centri urbani più importanti dell’area metropolitana di Porto.

Gaia Polis

La zona d’intervento “Viver Gaia” (Programma Polis) comprende un’area di 210 ettari che si estende dal fronte fluviale del Douro tra il Ponte Luis e la foce presso Cabedelo e nella fascia costiera fino alla area della Madalena.

Esso ha incluso quattro piani particolareggiati di riqualificazione urbana ed ambientale che hanno avuto un forte impatto nel miglioramento della qualità della vita degli abitanti della città:

- Piano Particolareggiato della fascia fluviale del centro storico (*Plano de Pormenor da Frente Ribeirinha do Centro Histórico*, cfr.);

Comprende tutto il lungofiume del centro storico, un’area di 45 ettari e definisce i criteri di trasformazione urbana delle aree edificate e degli spazi pubblici, conservando e valorizzando le aree in esame. Questo piano al momento non è stato ancora approvato per una revisione del piano urbanistico comunale (= *Plano Director Municipal*, PDM).

- Piano Particolareggiato di Fraga (*Plano de Pormenor da Fraga*, cfr.);

Questo piano che si estende su una superficie di 40 ettari ha la particolarità di concentrarsi in un’area prevalentemente verde. Esso stabilisce i parametri urbanistici e le

norme d'integrazione e di recupero del patrimonio architettonico, urbano ed ambientale esistente.

- Piano Particolareggiato dell'Afurada (*Plano de Pormenor da Afurada*, cfr.);

Questo piano interessa un tipico villaggio di pescatori che si estende per circa 30 ettari e gode di un'ottima posizione geografica per la presenza del fiume Douro e per la vicinanza con il centro storico. Caratteristiche che gli conferiscono potenziale residenziale e turistico.

- Piano Particolareggiato di São Paio/Canidelo (*Plano de Pormenor de São Paio/Canidelo*, cfr.);

Questo piano si estende su un'area molto vasta di 82 ettari caratterizzata da industrie e magazzini dismessi che necessitavano di nuovi criteri di occupazione del suolo.

Questi piani rappresentano sicuramente importanti interventi di riqualificazione urbana e valorizzazione ambientale che oltre al recupero dei fronti fluviali e marittimi di Vila Nova de Gaia –principale obiettivo del Programma Polis- hanno riqualificato gli spazi pubblici della città, prevedendo nuove attrezzature per il sociale ed aumentando la fruizione e l'accessibilità da parte della popolazione locale e non. In particolare, sono stati previsti i seguenti interventi:

- il recupero urbano del villaggio dei pescatori dell'Afurada attraverso l'ampliamento e la riqualificazione del porto, la costruzione di nuove attrezzature di sostegno alla pesca, la costruzione di un Centro Civico e di un lavatoio comunale, preservando le caratteristiche tradizionali del sito;
- il Parco Urbano dell'Afurada destinato alle attività di svago dei giovani;
- il progetto per il nuovo *Parque Urbano de Sao Paio*, un parco naturale situato sulle pendici della collina che divide l'area della foce del Douro con la parte interna di Vila Nova de Gaia;
- costruzione di una pista ciclabile, attraverso il disegno di una nuova sezione stradale in grado di rendere compatibili il flusso automobilistico con le esigenze di pedoni, ciclisti, pescatori e turisti;
- costruzione di diversi tratti stradali di collegamento tra il lungofiume/lungomare ed il centro della città.

Tutte le azioni elencate possono essere classificate a loro volta in **quattro linee d'intervento principali**:

- a. **riqualificare il lungofiume** per aumentare e migliorare la fruizione degli spazi pubblici dei margini del Douro, promuovendo nuove abitudini legate al tempo libero ed allo svago, come la creazione di piste ciclabili, ad esempio;
- b. **recuperare urbanisticamente l'Afurada**, antico borgo di pescatori, migliorando lo spazio pubblico e promuovendo il mercato del turismo;

- c. **creare nuove aree verdi**, attraverso nuovi parchi urbani ed attrezzature per bambini;
d. **pianificare le aree di espansione urbana**, assicurando la qualità degli spazi pubblici e del costruito ed allo stesso tempo una gestione efficiente dello sviluppo del territorio.

Le conseguenze dirette ed indirette del Programma Polis a Vila Nova de Gaia sono state un miglioramento della qualità della vita urbana con un aumento di 12 ettari di aree verdi, una nuova pista ciclabile di 3000 m, la riqualificazione del lungomare per un tratto di 700 m e di tutto il lungofiume per 3000 m.

Si registrano anche altri progetti che, sebbene non rientrino nel Programma Polis, sono ad esso collegati perché ricadono nella stessa area di intervento ed anno previsto quindi una gestione integrata di opere e progetti, come nel caso del recupero delle rovine dell'industria delle conserve o nel caso del collegamento viario da ovest al porto turistico dell'Afurada.

Si riporta di seguito la scheda degli interventi:

Nome del piano/progetto	Polis Vila Nova de Gaia
Progettisti	vari
Clienti	Gaia Polis, società per lo sviluppo del programma Polis a Vila Nova de Gaia
Coordinamento	Parque Expo '98
Localizzazione	Comune Vila Nova de Gaia
Contesto di riferimento	Area metropolitana
Area di intervento	210 ettari
Obiettivo	Riqualificazione del fronte marittimo e recupero delle aree dismesse
Interventi	Infrastrutture e spazi pubblici, infrastrutture ambientali
Elaborazione	1998-2000
Approvazione	2001
Data inizio lavori	2001
Data fine lavori	2010
Tipologia di finanziamento	Misto (Gaia Polis, privati)
Costo globale	33 milioni di euro
Azioni	<ol style="list-style-type: none"> 1. Recupero del fronte fluviale del Douro tra il ponte D. Luis e la foce presso Cabedelo attraverso la creazione di un passeo marginal per pedoni, ciclisti, pescatori, turisti, etc; 2. Riqualificazione dell'Afurada attraverso la creazione di un centro civico, di un lavatoio pubblico, la riqualificazione degli spazi pubblici, il progetto di una nuova Marina, il recupero degli antichi magazzini; 3. Progetto per il Parco Urbano dell'Afurada destinato al tempo libero e allo svago; 4. Progetto per il Parco Urbano di Sao Paio, un parco naturale alle pendici della collina; 5. Ri-disegno del waterfront di Cabedelo, organizzato per fasce

carrabili, percorsi pedonali e ciclabili, spazi ed attrezzature pubbliche, aree di salvaguardia e aree balneari.

Creazione di parchi e aree verdi	160.000 mq
Creazione e riqualificazione spazi pubblici	81.675 mq
Riqualificazione fronte fluviale e marittimo	3.000 m (fronte fluviale); 700 m (fronte marittimo)
Creazione di piste ciclabili	3.000 m
Creazione di nuovi percorsi pedonali	2.200 m
Creazione di nuovi parcheggi (o posti auto)	250 posti auto
Edifici pubblici	6.000 mq

Fonte: elaborazioni dell'autrice su dati del Parque Expo

Lungofiume Douro tra il centro storico e l'Afurada

Elaborato dall'arch. Carlos Prata e promosso dalla società Aguas de Gaia S.A.¹⁰⁰, l'intervento prevede la sistemazione dei percorsi lungo il fiume ed è legato alla più generale opera di riqualificazione infrastrutturale necessaria a portare la rete idrica e fognante al piccolo villaggio di pescatori dell'Afurada e al nucleo della Maddalena sull'oceano.

Il progetto, nonostante le scarse disponibilità economiche e le limitazioni fisiche date dal poco spazio esistente tra le cantine del vino di Porto ed il Douro, riesce a creare uno spazio urbano qualificato e destinato ad accogliere i più svariati usi, senza costituire un elemento di dissonanza nel paesaggio.

La passeggiata pedonale, infatti, viene realizzata su una mensola metallica di 1,9 m, sospesa sull'acqua e al di sotto della quale, corrono le tubazioni della nuova infrastruttura fognaria, garantendo la continuità del percorso e la fruizione dello spazio pubblico arricchito dall'arredo urbano (panchine, ringhiere, illuminazione, attrezzature per la pesca, etc.).

¹⁰⁰ Gestore delle rete infrastrutturale d'acqua e della fognatura pubblica comunale.

Piano Particolareggiato dell'Afurada

Inquadramento

L'Afurada è un nucleo di pescatori, ricco di tradizioni. Il piano particolareggiato per questa zona, progettato dall'Atelier 15 si rivolge essenzialmente al progetto degli spazi pubblici e al suo inquadramento turistico, al fine di preservare le caratteristiche tradizionali del sito. Oggetto dell'intervento è il fronte d'acqua tra il Ponte d'Arrábida e Canidelo.

Obiettivo principale è il recupero del villaggio dei pescatori attraverso l'allargamento della "Marginal" fluviale, la creazione di un nuovo Centro Civico e di un nuovo lavatoio pubblico, la riqualificazione degli spazi pubblici mantenendone le caratteristiche di nuclei di pescatori, la riorganizzazione della piattaforma del porto di pesca ed il recupero dei degradati magazzini per le attrezzature legate alla pesca.

Interventi

Il punto di partenza di questo progetto come si legge nella relazione dei progettisti – Atelier 15, Alexandre Alves Costa Sergio Fernandez- è stato il documento "Termini di riferimento" redatto dalla società Gaia Polis nel quale si esplicitava la volontà di riqualificare l'antico nucleo di pescatori dell'Afurada preservando al tempo stesso la sua integrità culturale e sociale.

In particolare, relativamente alle opere il piano particolareggiato dell'Afurada ha interessato il fronte fluviale tra l'Afurada e la Vale de São Paio ed un'area di intervento di 32.500 mq. Si tratta di un tratto di 1,4 km che comprende la zona dell'Afurada e termina nei pressi del porto turistico, da dove inizia il bacino di S. Paio.

Questo progetto era destinato a migliorare la circolazione e a creare nuovi "luoghi" lungo i margini del Douro. È stata prevista una fascia completamente alberata tra il fiume e la strada, una lunga pista ciclabile fino a Cabedelo ed un ampio parcheggio nei pressi della piattaforma di appoggio alla pesca. Quest'ultima (di 40.000 mq circa) è stata riorganizzata sia negli spazi che nelle attrezzature per i pescatori ed anche per i turisti. Sono stati infatti recuperati e valorizzati magazzini già esistenti di circa 1.000 mq.

Piano Particolareggiato di São Paio Canidelo

Inquadramento

Canidelo è una divisione territoriale ed amministrativa del comune di Vila Nova de Gaia. Estesa su un'area di 8,05 kmq con i suoi 23.737 abitanti ed una densità di 2.948,7 abitanti/kmq confina ad est con Santa Marinha e l'Afurada, a nord con il fiume Douro, ad ovest con l'Oceano Atlantico ed infine a sud con la zona della Madalena. Ospita uno dei festivals più famosi nel nord del Portogallo -Marés Vivas- che nell'ultima edizione ha registrato la presenza di più di 100.000 persone.

Interventi

Come si legge nelle linee guida del piano strategico di Vila Nova de Gaia elaborato nel 2000 il programma Polis prevedeva per l'area di Canidelo la pianificazione dell'area di espansione urbana ed il progetto di un nuovo parco sulle pendici della collina nei pressi dell'estuario del fiume. Il piano che doveva garantire migliori condizioni di vita rispettando coefficienti di densità edilizia poco elevati ha sicuramente contribuito allo sviluppo urbano della città di Vila Nova de Gaia attraverso *“un progetto urbano economico, funzionale ed integrato nel paesaggio”* (intervista a Francisco Barata, allegati cfr.).

In particolare il piano -finanziato per il 75% dai fondi comunitari per la restante dal Ministero dell'Ambiente e dal comune di Vila Nova de Gaia - ha previsto la realizzazione di nuove abitazioni, attrezzature per il sociale e ricreative, la riqualificazione degli spazi pubblici del lungomare, nonché *“una migliore articolazione delle rete viaria ed infrastrutturale esistente”* ed è stato accompagnato da lunghe consultazioni con la popolazione locale, le associazioni locali e culturali, portatrici degli interessi del quartiere.

“La novità del piano” – continua l'architetto Barata- risiede nel fatto che esso sia stato *“inserito nel Programma Polis”*, un esempio *“di grande innovazione per la riqualificazione urbana delle città di mare e/o di fiume”* che non ha previsto *“speculazioni di alcun tipo”*.

6. La definizione, l'applicazione e la verifica del modello sperimentale di valutazione ex post per lo spazio pubblico del waterfront di Porto

La costruzione del modello sperimentale di valutazione ex post per lo spazio pubblico del waterfront di Porto è stata articolata in due fasi. Nella prima si delinea il quadro conoscitivo, socio-economico, istituzionale ed ambientale del contesto territoriale di riferimento. Rispetto agli 11 interventi di riqualificazione urbana è stata proposta una classificazione secondo precise categorie di intervento, sono stati individuati gli attori coinvolti all'interno del processo e si riportano i dati statistici dei comuni di Porto, Matosinhos e Vila Nova de Gaia prima e dopo gli interventi sottolineandone criticità e potenzialità.

Nella seconda fase si delinea il modello valutativo attraverso l'individuazione dei criteri e degli indicatori pertinenti (secondo la letteratura), quantitativi e qualitativi dettati dall'esperienza del "caso Porto". Seguono le interviste strutturate ai testimoni privilegiati, promotori ed operatori del processo di trasformazione urbana del waterfront degli ultimi dieci anni, la decodifica e l'elaborazione dei dati attraverso il contributo delle reti neurali artificiali¹⁰¹, il questionario valutativo per gli utenti, la percezione dei risultati ed infine la "mappa dei valori percepiti".

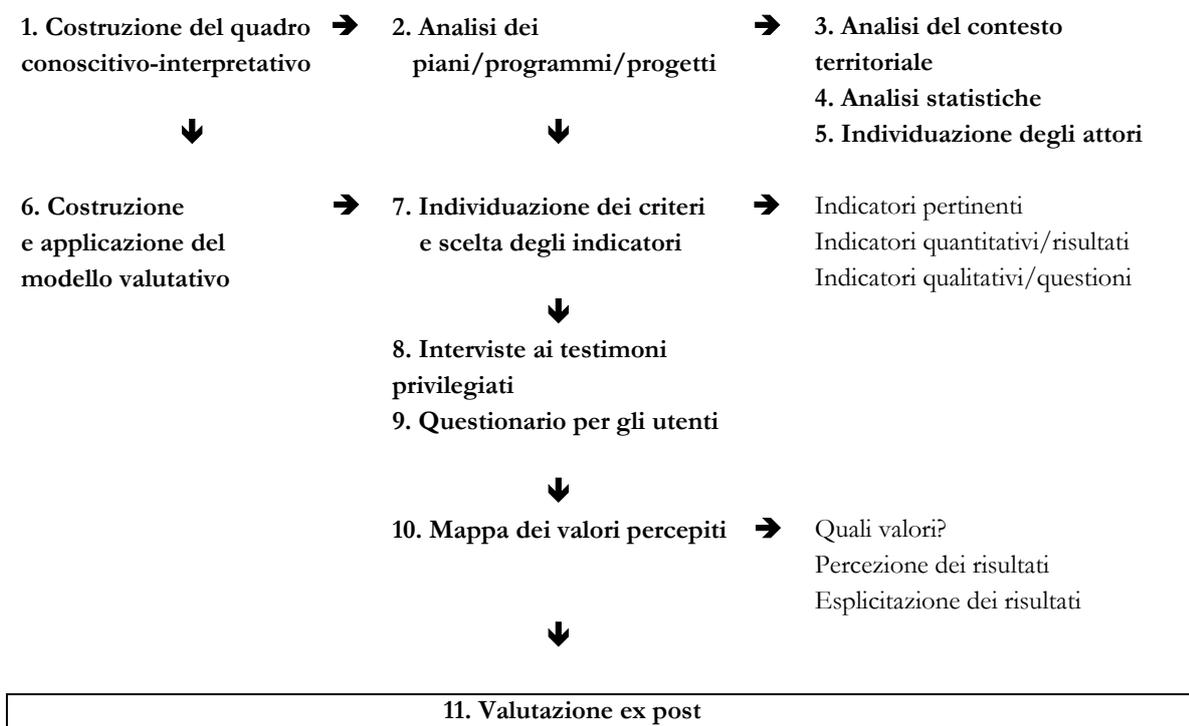
Dal punto di vista metodologico si fa riferimento all'approccio del "punto ideale", proposto originariamente da Coombs negli anni cinquanta e successivamente ri-elaborato da Shepard all'inizio degli anni settanta (Shepard et al., 1972) e da Milan Zeleny (1982). Il "punto ideale" rappresenta il punto di riferimento rispetto al quale possono essere valutate delle scelte/possibilità (Voodg, 1983). Nella "teoria decisionale dell'ideale" (Zeleny 1982, Yu 1973) il "punto ideale" viene definito infatti come una alternativa rappresentabile con un vettore i cui elementi sono i valori massimi che ciascun attributo¹⁰² può raggiungere tra le varie alternative. La necessità di ricorrere a tale concetto emerge dal comportamento degli agenti economici e decisionali in un ambito multi - attributo nel quale aumenta la tendenza del decisore a fare dei confronti sequenziali a coppie. Il problema viene quindi superato da Zeleny (1982) mediante il cosiddetto "assioma della scelta"¹⁰³ secondo cui le alternative più prossime al punto ideale sono preferite rispetto a quelle che ne sono più lontane: la maggiore

¹⁰² Nella teoria delle decisioni (*cf.* Zeleny 1982) per "criteri" si intendono le regole che guidano il processo decisionale, ovvero gli effetti delle alternative di progetto da considerare ai fini della valutazione. Gli "obiettivi" rappresentano invece la "direzione" (massimizzare o minimizzare) desiderabile per ogni criterio (massimizzare gli effetti positivi e minimizzare quelli negativi). Infine per "attributo" si intende il livello, quantitativo o qualitativo, raggiunto da una data alternativa per un dato criterio.

¹⁰³ Operativamente il problema viene risolto facendo riferimento alla teoria degli "insiemi sfocati" o "fuzzy sets". Secondo tale teoria un insieme sfocato può essere definito come un insieme di elementi caratterizzati da una data funzione di appartenenza, il cui campo di variazione tra 0 ed 1, ne definisce il grado di appartenenza. Nel contesto dell' "assioma della scelta" per ciascun attributo può essere individuato un insieme sfocato i cui elementi sono rappresentati dai valori raggiunti da ciascuna alternativa per quel dato attributo e la "funzione di appartenenza" rappresenta il grado di vicinanza esistente tra tali valori e quello ideale per detto attributo.

vicinanza cioè rispetto a ciò che viene percepito come ideale rappresenta il criterio rispetto al quale gli individui effettuano le proprie scelte.

Per la valutazione degli 11 interventi di riqualificazione urbana sono stati individuati i relativi indicatori prendendo in esame quelli maggiormente significativi. La scelta degli indicatori ha determinato contestualmente la scelta del tipo di scala per la misurazione del grado di soddisfacimento raggiunto da ciascun indicatore. Sono stati espressi giudizi sintetici seguendo le indicazioni sia dei “testimoni privilegiati” costituiti dagli esperti consultati per diversi settori che degli “utenti” dei vari progetti. Dai risultati ottenuti è stato possibile delineare il profilo di ciascun intervento confrontandolo rispetto ad una condizione “ideale”.



6.1 La costruzione del quadro conoscitivo: i quartieri e il contesto territoriale di riferimento

L'area metropolitana di Porto

L'Area Metropolitana di Porto (AMP) è composta da 16 municipalità, occupa un'area di 1.885,10 km² e registra una popolazione di circa 1.673.000 abitanti¹⁰⁴. Si tratta di un territorio che, pur avendo un'estensione territoriale che non supera il 9% del Portogallo del Nord¹⁰⁵ - la Regione più popolosa del Paese (35% totale) - concentra quasi la metà della sua popolazione (45%) nelle 11 municipalità della "Grande Porto"¹⁰⁶.

L'AMP concentra anche la metà della ricchezza della Regione del Nord, nonostante il prodotto interno lordo (PIL) evidenzia un andamento decrescente rispetto alla media nazionale e non converga con la media comunitaria EU'25. In termini di tipologia di macrostruttura territoriale, l'AMP è classificata come regione urbana, un'entità territoriale con forte densità di popolazione, imprese e servizi, che ha registrato intensi processi di trasformazione e forti interazioni territoriali.

Economia	Eu'25	Portugal	Região Norte	AMP	
				Grande Porto*	Entre Douro e Vouga
PIB per capita, 1995	15,5 migliaia di E	8,1	6,9	9,4	6,9
PIB per capita, 2003	21,8	12,5	9,9	12,8	10,3
PIB per capita, 2004	22,7	13,7	10,7	13,4	11,1
VAB, 2003	8.919.718 mil E	112.521	31.518	13.935	2.474

Quadro 1. Alcuni indicatori economici

* Sem Santo Tirso e Trofa

AMP	Popolazione Residente			
		1981	1991	2001
	1 448 318	1 522 763	1 647 469	14%

All'interno di questo contesto territoriale, emblematico è il caso della municipalità di Porto dove l'integrazione di diversi programmi ed opportunità strategiche ha permesso l'attuazione di un progetto unitario di medio-lungo periodo. L'attinenza dei progetti di conservazione e di recupero con le dinamiche del contesto locale, la qualità dello spazio pubblico costruito e l'infrastrutturazione del territorio, hanno posto le premesse per uno sviluppo economico, sociale ed ambientale realmente sostenibile. Usufruento dei finanziamenti sia della prima che della seconda sessione di URBAN, indirizzati esplicitamente nel campo dello sviluppo sociale, la **città** provvede alla sua stessa

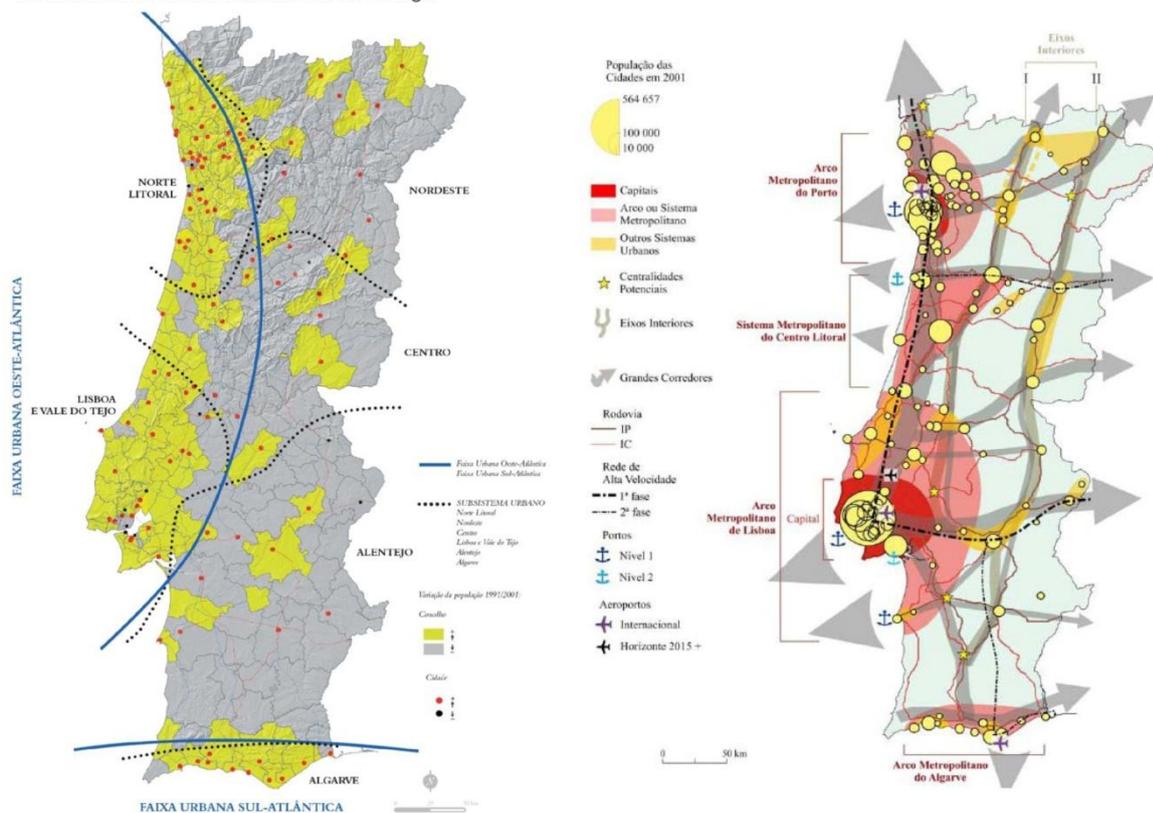
¹⁰⁴ Ine, Instituto Nacional de Estatística de Portugal, 2005.

¹⁰⁵ O Norte, Região do Norte.

¹⁰⁶ Grande Porto è una metropoli multi-municipale a cui afferiscono i comuni di Espinho, Gondomar, Maia, Matosinhos, Porto, Póvoa do Varzim, Santo Tirso, Trofa, Valongo, Vila do Conde, Vila Nova de Gaia.

rigenerazione: nel caso di URBAN I - attraverso il coinvolgimento dei giovani nel processo di rivitalizzazione urbana e attraverso il miglioramento degli spazi pubblici, nel caso di URBAN II con la creazione di nuovi posti di lavoro e la promozione di attività culturali e sportive. In particolare, per URBAN I, è stata costituita un'agenzia di sviluppo a partecipazione municipale (*Fundação para o Desenvolvimento do Vale de Campana*), mentre URBAN II rientra nell'ambito del *Programa Operacional do Norte*. A questi programmi si aggiunge il Progetto Pilota Urbano dell'architetto Fernando Távora per il quartiere storico di Barredo promosso attraverso una *municipal project agency* in partnership con attori privati.

Sistema urbano nacional. Fonte: Atlas de Portugal



6.2 Piani, programmi e progetti di riqualificazione: criteri di classificazione e di lettura

Per la costruzione del quadro conoscitivo dei progetti di riqualificazione urbana dello spazio pubblico fluviale e marittimo di Porto, Matosinhos e Vila Nova de Gaia, elaborati nell'ultimo decennio, sono state prese in esame tutte le operazioni di rinnovo urbano scaturite sia da programmi strategici nazionali ("Programa Polis") che da piani attuativi, particolareggiati e di urbanizzazione ("Planos de Pormenor" e "Planos de Urbanização") e da progetti architettonici (concorsi di architettura, progetti strategici, etc).

Visto l'alto numero di operazioni, gli interventi sono stati selezionati in base alla rappresentatività delle trasformazioni avvenute lungo il fiume Douro e alla creazione di nuovi spazi pubblici collettivi. Protagonista di questi progetti è, infatti, lo spazio pubblico contemporaneo¹⁰⁷, uno spazio chiaramente leggibile, destinato a diversi scopi, in cui il cittadino possa riconoscersi e di cui possa comprenderne il significato.

La scelta degli interventi è stata accompagnata dal sopralluogo diretto dell'area di progetto, dall'incontro con i responsabili delle municipalità coinvolte o con le società che hanno gestito le operazioni di recupero ed infine, dall'incontro con i progettisti.

Rispetto agli undici progetti di riqualificazione della *Marginal* dei comuni portoghesi presi in esame realizzati è stata proposta una classificazione secondo tre precise categorie d'intervento:

A. Programmi strategici (POLIS)

1. Matosinhos Polis, Progetto di riconversione del lungomare di Matosinhos Sud (Arch. Eduardo Souto de Moura);
2. Matosinhos Polis (concorso pubblico), Progetto del centro di monitorizzazione ed interpretazione ambientale (Atelier da Bouça, Filipa Guerreiro, Tiago Macedo Correia)
3. Porto Polis, Progetto di riqualificazione del fronte marittimo del Parque da cidade e dell'Avenida Montevideu di Porto (Arch. Manuel Solá-Morales);
4. Gaia Polis, Lungofiume Douro tra il centro storico e l'Afurada (Arch. Carlos Prata);
5. Gaia Polis, Piano Particolareggiato dell'Afurada (Atelier 15, Archh. Sérgio Fernandez, Alexandre Alves Costa);
6. Gaia Polis, Piano Particolareggiato de São Paio Canidelo (Francisco Barata Fernandes & Madalena Pinto da Silva, Archh.).

¹⁰⁷ Bohigas Oriol, *Barcellona: un'esperienza urbanistica* in "La città europea del XXI secolo", Skira, Milano, 2002, "la città è essenzialmente il suo spazio pubblico".

B. Piani attuativi

7. Piano Particolareggiato e Piano di Urbanizzazione per il Fronte Fluviale (Marginal) del fiume Douro tra l'Alfandega ed il Passeio Alegre (Arch. Manuel Fernandes de Sá);
8. Progetto di riqualificazione urbana del Cais da Estiva, Praça da Ribeira e Cais da Ribeira a Porto (Arch. Manuel Fernandes de Sá);

C. Progetti di recupero

9. Progetto del lungomare (Marginal) di Leça da Palmeira (Arch. Alvaro Siza Vieira);
10. Molo del fiume Douro (Arch. Carlos Prata);
11. Riqualificazione dell'edificio trasparente (Arch. Carlos Prata);

6.3 L'individuazione degli attori: promotori, operatori, fruitori

Gli interessi, spesso conflittuali, che caratterizzano un processo di riqualificazione urbana rendono indispensabile – ai fini della valutazione- l'individuazione delle categorie dei soggetti coinvolti e l'indicazione dei relativi obiettivi. Nel caso della riqualificazione urbana dello spazio pubblico del waterfront di Porto, Matosinhos e Vila Nova de Gaia i principali attori –distinti in promotori, operatori e fruitori - ed i corrispondenti obiettivi sono:

- i progettisti (architetti, ingegneri, etc.) degli interventi;
- le tre Municipalità interessate dai progetti;
- le società di riqualificazione urbana Polis;
- i rappresentanti delle diverse istituzioni coinvolte (Porto2001, APORT, etc.);
- i cittadini, abitanti, studenti,
- i proprietari dei suoli e degli immobili.

Si riporta di seguito la “mappa” degli attori:

Attori		
promotori	operatori	fruitori
> comuni di Matosinhos, Porto e Vila Nova de Gaia;	> progettisti:	> gli abitanti, residenti, studenti, etc.;
> Matosinhos Polis, Porto Polis, Gaia Polis, società di riqualificazione urbana;	- arch. Álvaro Siza Vieira;	> gli utenti dei servizi ricreativi e per il tempo libero;
> Porto2001, S.A.;	- arch. Eduardo Souto Moura;	> gli utenti potenziali che transitano per l'area;
> A.P.D.L., autorità portuale del porto di Leixões (Matosinhos);	- Atelier da Bouça;	> i proprietari degli immobili e delle attività ricadenti nelle aree contigue;
> Istituto Nazionale d'acqua;	- arch. Manuel de Solà-Morales;	> i proprietari dei suoli della trasformazione;
> P.S.P., polizia di sicurezza pubblica portoghese;	- Manuel Fernandes de Sá;	> turisti;
> Capitaneria di Porto;	- arch. Carlos Prata;	
	- Atelier 15;	
	- archh. Francisco Barata e Madalena Pinto da Silva;	
	- Atelier Menos è Mais;	
	> costruttori;	

- > Istituto di idraulica della facoltà di Ingegneria di Porto;
- > S.T.C.P., società di trasporto pubblico di Porto;
- > metropolitana di Porto.
- > imprese pubbliche e private del settore dei servizi;
- > imprenditori, commercianti, ristoratori, albergatori, etc.

6.4 Le analisi statistiche

Si riportano di seguito i principali dati statistici relativi ai comuni di Matosinhos, Porto e Vila Nova de Gaia prima (2000) e dopo gli interventi di riqualificazione del waterfront (2005-2010) e dove possibile i rispettivi trend.

COMUNE DI MATOSINHOS

caratteristiche

Nut II: Norte

Nut III: Grande Porto

Distretto: Porto

Numero di quartieri: 10

Area: 62,2 kmq

Densità della popolazione: 2.720,2

Classe: M2 (medio-grande da 50.000 a 200.000 abitanti)

Popolazione					
indicatori	anno	fonti	dati	unità	
Popolazione totale	2001	INE, censimento del 2001	167.026	abitanti	↑
	2011	INE, censimento del 2011	174.931	abitanti	
Popolazione totale	2005	INE, stime provvisorie della popolazione residente	168.837	abitanti	↑
	2009	INE, stime annuali della popolazione residente	169.303	abitanti	
Popolazione [0-14]	2005	INE, stime provvisorie della popolazione residente	26.112	abitanti	↓
	2009	INE, stime annuali della popolazione residente	25.427	abitanti	
% di popolazione [0-14]	2005	Innovation Point	15,5	%	↓
	2009	Innovation Point	15	%	
Popolazione [15-24]	2005	INE, stime provvisorie della popolazione residente	20.435	abitanti	↓

	2009	INE, stime annuali della popolazione residente	18.439	abitanti	
% di popolazione [15-24]	2005	Innovation Point	12,1	%	↓
	2009	Innovation Point	10,9	%	
Popolazione [25-64]	2005	INE, stime provvisorie della popolazione residente	98.885	abitanti	↑
	2009	INE, stime annuali della popolazione residente	99.362	abitanti	
% di popolazione [25-24]	2005	Innovation Point	58,6	%	↑
	2009	Innovation Point	58,7	%	
Popolazione [65 +]	2005	INE, stime provvisorie della popolazione residente	23.405	abitanti	↑
	2009	Innovation Point	26.075	abitanti	
% di popolazione [65 +]	2005	Innovation Point	13,9	%	↑
	2009	Innovation Point	15,4	%	
Tasso di crescita della popolazione (negli ultimi due censimenti)	1991-2001	Innovation Point	9,6	%	→
Popolazione senza livello di istruzione	2001	INE, censimento del 2001	18.214	abitanti	
% di popolazione senza livello di istruzione	2001	Innovation Point	10,9	%	
Popolazione con livello di istruzione inferiore	2001	INE, censimento del 2001	94.909	abitanti	
% di popolazione con livello di istruzione inferiore	2001	Innovation Point	56,8	%	
Popolazione con livello di istruzione secondaria	2001	INE, censimento del 2001	30.269	abitanti	
% di popolazione con livello di istruzione secondaria	2001	Innovation Point	18,1	%	
Popolazione con livello di istruzione superiore	2001	INE, censimento del 2001	23.634	abitanti	
% di popolazione con livello di istruzione superiore	2001	Innovation Point	14,1	%	

Qualità della vita

indicatori	anno	fonti	dati	unità	
Potere d'acquisto pro-capite	2005	INE, studio sul potere d'acquisto pro-capite per distretto	125,9	indice	↑
	2007	INE, studio sul potere d'acquisto pro-capite per distretto	127,9	indice	

ATM per 10.000 abitanti	2005	SIBS	10,4	numero	
	2009	Markttest Sales Index	13,7	numero	
Biblioteche per 10.000 abitanti	2003	INE, Annuari statistici regionali	1,0	numero	
Palestre per 10.000 abitanti	2003	IDP	1,1	numero	
Piscine per 10.000 abitanti	2003	IDP	0,2	numero	
Camere negli ospedali per 1.000 abitanti (NUT III)	2004	INE, Statistiche sulla salute; INE, statistiche demografiche; INE, stime provvisorie della popolazione residente	4,4	numero	
	2006	INE, Portugal 2008, Annuari statistici regionali	2,5	numero	
Medici per 1.000 abitanti	2004	INE, Statistiche sulla salute; INE, statistiche demografiche; INE, stime provvisorie della popolazione residente	5,9	numero	
	2010	INE, statistiche demografiche; INE, stime provvisorie della popolazione residente	7,2	numero	
Farmacie per 1.000 abitanti	2004	INE, Statistiche sulla salute; INE, statistiche demografiche; INE, stime provvisorie della popolazione residente	0,2	numero	
	2010	INE, statistiche demografiche; INE, stime provvisorie della popolazione residente	0,2	numero	
Luoghi di istruzione superiore per distretto	2006-2007	DGES, OCES (2005), evoluzione del numero dei luoghi di istruzione superiore per distretto	16.870	numero	
	2007-2008	DGES	16.147	numero	
Grandi superfici di distribuzione alimentare per 1.000 abitanti	2005	DGE	65,0	mq	
	2007	Market Sales Index	64,9	mq	
Grandi superfici di distribuzione non alimentare per 1.000 abitanti	2005	DGE	11,8	mq	
	2007	Market Sales Index	287,3	mq	
Costo per mq delle abitazioni	2006	INE, Questionario sulla valutazione bancaria delle abitazioni	1.358	euro	
	2009	INE, Annuari statistici regionali 2010	1.271	euro	

Occupazione e disoccupazione					
indicatori	anno	fonti	dati	unità	
Tasso di disoccupazione	2006	IEFP, disoccupazione registrata per distretto (statistiche mensili), INE, statistiche di disoccupazione	10,1	%	↑
	2010	IEFP, disoccupazione registrata per distretto (statistiche mensili), INE, statistiche di disoccupazione	8,7	%	
Occupati totali	2003	MSST	53.475	individui	↑
	2007	MSST	59.585	individui	
Occupati nell'agricoltura, silvicoltura, caccia e pesca	2003	MSST	351	individui	↑
	2007	MSST	362	individui	
% di occupati nell'agricoltura, silvicoltura, caccia e pesca	2003	Innovation Point	0,7	%	↓
	2007	Innovation Point	0,6	%	
Occupati nell'industria estrattiva	2003	MSST	16	individui	↑
	2007	MSST	27	individui	
% di occupati nell'industria estrattiva	2003	Innovation Point	0,0	%	↔
	2007	Innovation Point	0,0	%	
Occupati nell'industria manifatturiera	2003	MSST	9.491	individui	↑
	2007	MSST	9.532	individui	
% di occupati nell'industria manifatturiera	2003	Innovation Point	17,7	%	↓
	2007	Innovation Point	16	%	
Occupati nella produzione e distribuzione di elettricità, acqua e gas	2003	MSST	63	individui	↑
	2007	MSST	534	individui	
% di occupati nella produzione e distribuzione di elettricità, acqua e gas	2003	Innovation Point	0,1	%	↑
	2007	Innovation Point	0,9	%	
Occupati nel settore delle costruzioni e delle opere pubbliche	2003	MSST	4.510	individui	↑
	2007	MSST	5.204	individui	
% di occupati nel settore delle costruzioni e delle opere pubbliche	2003	Innovation Point	8,4	%	↑
	2007	Innovation Point	8,7	%	
Occupati nel commercio, nel settore alberghiero e nella ristorazione	2003	MSST	17.612	individui	↑
	2007	MSST	18.991	individui	
% di occupati nel commercio, nel settore alberghiero e nella ristorazione	2003	Innovation Point	32,9	%	↓
	2007	Innovation Point	31,9	%	

Occupati nei trasporti, nei grandi magazzini e nelle comunicazioni	2003	MSST	6.227	individui	
	2007	MSST	7.586	individui	
% di occupati nei trasporti, nei grandi magazzini e nelle comunicazioni	2003	Innovation Point	11,6	%	
	2007	Innovation Point	12,7	%	
Occupati nelle attività finanziarie, immobiliari e nei servizi prestati alle imprese	2003	MSST	11.371	individui	
	2007	MSST	10.640	individui	
% nelle attività finanziarie, immobiliari e nei servizi prestati alle imprese	2003	Innovation Point	21,3	%	
	2007	Innovation Point	17,9	%	
Occupati nell'amministrazione pubblica, nel settore dell'istruzione ed in altri settori	2003	MSST	3.384	individui	
	2007	MSST	6.709	individui	
% di occupati nell'amministrazione pubblica, nel settore dell'istruzione ed in altri settori	2003	Innovation Point	7,2	%	
	2007	Innovation Point	11	%	

Attività Economica

indicatori	anno	fonti	dati	unità	
Imprese totali	2003	MSST	5.435	numero	
	2007	MSST	5.549	numero	
Imprese nell'agricoltura, silvicoltura, caccia e pesca	2003	MSST	38	numero	
	2007	MSST	49	numero	
% di imprese nell'agricoltura, silvicoltura, caccia e pesca	2003	Innovation Point	0,7	%	
	2007	Innovation Point	0,9	%	
Imprese nell'industria estrattiva	2003	MSST	3	numero	
	2007	MSST	2	numero	
% di imprese nell'industria estrattiva	2003	Innovation Point	0,1	%	
	2007	Innovation Point	0,0	%	
Imprese nell'industria manifatturiera	2003	MSST	617	numero	
	2007	MSST	528	numero	
% di imprese nell'industria manifatturiera	2003	Innovation Point	11,4	%	
	2007	Innovation Point	9,25	%	
Imprese nella produzione e distribuzione di elettricità, gas e acqua	2003	MSST	7	numero	
	2007	MSST	11	numero	
% di imprese nella distribuzione di elettricità, gas e acqua	2003	Innovation Point	0,1	%	
	2007	Innovation Point	0,2	%	

Imprese nel settore delle costruzioni e delle opere pubbliche	2003	MSST	496	numero	↑
	2007	MSST	560		
% di imprese nel settore delle costruzioni e delle opere pubbliche	2003	Innovation Point	9,1	%	↑
	2007	Innovation Point	10,1	%	
Imprese nel commercio, nel settore alberghiero e nella ristorazione	2003	MSST	2.438	numero	↓
	2007	MSST	2.264	numero	
% di imprese nel commercio, nel settore alberghiero e nella ristorazione	2003	Innovation Point	44,9	%	↓
	2007	Innovation Point	40,8	%	
Imprese nel settore dei trasporti, dei grandi magazzini e nelle comunicazioni	2003	MSST	499	numero	↑
	2007	MSST	599	numero	
% di imprese nel settore dei trasporti, dei grandi magazzini e nelle comunicazioni	2003	Innovation Point	9,2	%	↑
	2007	Innovation Point	10,1	%	
Imprese nelle attività finanziarie, immobiliari e nei servizi prestati alle imprese	2003	MSST	783	numero	↑
	2007	MSST	848	numero	
% di imprese nelle attività finanziarie, immobiliari e nei servizi prestati alle imprese	2003	Innovation Point	14,4	%	↑
	2007	Innovation Point	15,3	%	
Imprese nell'amministrazione pubblica, nel settore dell'istruzione ed in altri settori	2003	MSST	554	numero	↑
	2007	MSST	728	numero	
% nell'amministrazione pubblica, nel settore dell'istruzione ed in altri settori	2003	Innovation Point	10,2	%	↑
	2007	Innovation Point	13,1	%	
Fatturato totale delle imprese	2003	MSST	9.041	M euro	↓
	2007	MSST	8.996	M euro	
Fatturato medio delle imprese	2003	Innovation Point	1.663	K euro	↓
	2007	Innovation Point	1.621	K euro	
Fatturato dell'agricoltura, silvicoltura, caccia e pesca	2003	MSST	16.619	K euro	↓
	2007	MSST	11.142	K euro	
% del fatturato dell'agricoltura, silvicoltura,	2003	Innovation Point	0,2	%	↓
	2007	Innovation Point	0,1	%	

caccia e pesca						
Fatturato delle industrie estrattive	2003	MSST	4.485	K euro		↑
	2007	MSST	6.299	K euro		
% del fatturato delle industrie estrattive	2003	Innovation Point	0,0	%		↑
	2007	Innovation Point	0,1	%		
Fatturato delle industrie manifatturiere	2003	MSST	887.933	K euro		↑
	2007	MSST	900.222	K euro		
% del fatturato delle industrie estrattive	2003	Innovation Point	9,8	%		↑
	2007	Innovation Point	10,0	%		
Fatturato nella produzione e distribuzione dell'elettricità, gas e acqua	2003	MSST	7.379	K euro		↑
	2007	MSST	11.020	K euro		
% di fatturato nella produzione e distribuzione dell'elettricità, gas e acqua	2003	Innovation Point	0,1	%		→
	2007	Innovation Point	0,1	%		
Fatturato del settore delle costruzioni e delle opere pubbliche						
	2003	MSST	422.597	K euro		↓
	2007	MSST	419.978	K euro		
% di fatturato del settore delle costruzioni e delle opere pubbliche	2003	Innovation Point	4,7	%		→
	2007	Innovation Point	4,7	%		
Fatturato del commercio, del settore alberghiero e della ristorazione	2003	MSST	6.091.626	K euro		↓
	2007	MSST	5.676.853	K euro		
% del fatturato del commercio, del settore alberghiero e della ristorazione	2003	Innovation Point	67,4	%		↓
	2007	Innovation Point	63,1	%		
Fatturato dei trasporti, dei grandi magazzini e del settore delle comunicazioni	2003	MSST	1.273.902	K euro		↑
	2007	MSST	1.509.252	K euro		
% di fatturato dei trasporti, dei grandi magazzini e del settore delle comunicazioni	2003	Innovation Point	14,1	%		↑
	2007	Innovation Point	16,8	%		
Fatturato delle attività finanziarie, immobiliari e nei servizi prestati alle imprese	2003	MSST	258.278	K euro		↑
	2007	MSST	341.808	K euro		
% di fatturato attività finanziarie, immobiliari e nei servizi prestati alle imprese	2003	Innovation Point	2,9	%		↑
	2007	Innovation Point	3,8	%		
Fatturato dell'amministrazione pubblica, nel settore della	2003	MSST	78.144	K euro		↑
	2007	MSST	119.653	K euro		

salute ed in altri settori (servizi sociali e personali)					
% di fatturato	2003	Innovation Point	0,9	%	↑
dell'amministrazione pubblica, nel settore della salute ed in altri settori (servizi sociali e personali)	2007	Innovation Point	1,3	%	
Produttività del lavoro (NUT III)	2003	INE, Conti Territoriali Regionali	23	K euro	↑
	2008	INE, Conti Territoriali Regionali	29	K euro	
% di imprese che esportano in UE	2003	Innovation Point	3,0	%	
% del fatturato delle esportazioni in UE	2003	Innovation Point	3,4	%	↑
	2005	Innovation Point	3,3	%	
% di imprese che esportano fuori dall'UE	2003	Innovation Point	6,4	%	→
	2004	Innovation Point	6,4	%	
% del fatturato delle esportazioni fuori dall'UE	2003	Innovation Point	1,2	%	↑
	2005	Innovation Point	1,5	%	

Servizi alle imprese

indicatori	anno	fonti	dati		
Dipendenze bancarie per 1.000 imprese	2005	Banca del Portogallo	18,6	numero	↓
	2007	Banca del Portogallo	13,4	numero	
Assicurazioni per 1.000 imprese	2005	Innovation Point	3,9	numero	↑
	2007	Marktest Sales Index 2008, INE, annuari statistici Regionali	4,1	numero	
Unità I&D (NUT II)	2007	FCT, IAPMEI	93	numero	
Unità I&D nell'area C&T (NUT II)	2007	FCT, IAPMEI	65	numero	

Accessibilità e trasporti

indicatori	anno	fonti	dati		
Densità viaria della rete nazionale	2004	INE, Statistiche dei trasporti; INE, annuari statistici Regionali	0,3	km	→
	2005	INE, Statistiche dei trasporti; INE, annuari statistici Regionali	0,3	km	
Tempo di percorrenza stradale per Lisbona	2007	Innovation Point	187	minuti	
Tempo di percorrenza stradale per Porto	2007	Innovation Point	18	minuti	
Veicoli pesanti per 1.000 abitanti	2005	INE, annuari statistici Regionali	1,8	numero	↓
	2009	Innovation Point	1,5	numero	
Veicoli leggeri per 1.000	2005	INE, annuari statistici	370,2	numero	↑

abitanti		Regionali			
	2009	Innovation Point	417,4	numero	
Veicoli leggeri per 1.000 euro di fatturato delle imprese	2005	INE, annuari statistici Regionali	1,3	numero	
Veicoli pesanti per 1.000 euro di fatturato delle imprese	2005	INE, annuari statistici Regionali	0,2	numero	
Posti di rifornimento di combustibile per 1.000 veicoli	2005	INE, annuari statistici Regionali	0,4	numero	➔
Vendita di combustibile per veicolo	2009	Innovation Point	0,4	numero	
	2004	INE, annuari statistici Regionali	3,7.	ton	
Tempo di percorrenza per l'aeroporto internazionale	2007	Innovation Point	10	minuti	
Tempo di percorrenza per il porto commerciale internazionale	2007	Innovation Point	7	minuti	

Imposte ed investimento dello Stato

indicatori	anno	fonti	dati		
Tassa sull'IRC	2006	DGCI	10,0	%	↑
	2010	DGI	1,5	%	
Investimento municipale per abitante	2003	INE, annuari statistici Regionali	106	euro	↑
	2007	Innovation Point	171	euro	
IMI per gli edifici urbani	2006	DGI	0,425	%	↑
	2010	DGI	0,400	%	

COMUNE DI PORTO

caratteristiche

Nut II: Norte

Nut III: Grande Porto

Distretto: Porto

Numero di quartieri: 15

Area: 41,3 kmq

Densità della popolazione: 5.099,5

Classe: L (grande, più di 200.000 abitanti)

Popolazione

indicatori	anno	fonti	dati	unità	
Popolazione totale	2001	INE, censimento del 2001	263.131	abitanti	↓
	2011	INE, censimento del 2011	237.559	abitanti	
Popolazione totale	2005	INE, stime provvisorie della popolazione residente	233.465	abitanti	↓
	2009	INE, stime annuali della popolazione residente	210.558	abitanti	
Popolazione [0-14]	2005	INE, stime provvisorie della popolazione residente	30.871	abitanti	↓
	2009	INE, stime annuali della popolazione residente	27.515	abitanti	
% di popolazione [0-14]	2005	Innovation Point	13,2	%	↓
	2009	Innovation Point	13,1	%	
Popolazione [15-24]	2005	INE, stime provvisorie della popolazione residente	25.576	abitanti	↓
	2009	INE, stime annuali della popolazione residente	20.558	abitanti	
% di popolazione [15-24]	2005	Innovation Point	11,0	%	↓
	2009	Innovation Point	9,8	%	
Popolazione [25-64]	2005	INE, stime provvisorie della popolazione residente	129.989	abitanti	↓
	2009	INE, stime annuali della popolazione residente	118.399	abitanti	
% di popolazione [25-24]	2005	Innovation Point	55,7	%	↑
	2009	Innovation Point	56,2	%	
Popolazione [65 +]	2005	INE, stime provvisorie della popolazione residente	47.029	abitanti	↓
	2009	Innovation Point	44.086	abitanti	

% di popolazione [65 +]	2005	Innovation Point	20,1	%	
	2009	Innovation Point	20,9	%	
Tasso di crescita della popolazione (negli ultimi due censimenti)	1991-2001	Innovation Point	-13,9	%	
Popolazione senza livello di istruzione	2001	INE, censimento del 2001	24.557	abitanti	
% di popolazione senza livello di istruzione	2001	Innovation Point	9,3	%	
Popolazione con livello di istruzione inferiore	2001	INE, censimento del 2001	131.581	abitanti	
% di popolazione con livello di istruzione inferiore	2001	Innovation Point	50,0	%	
Popolazione con livello di istruzione secondaria	2001	INE, censimento del 2001	45.104	abitanti	
% di popolazione con livello di istruzione secondaria	2001	Innovation Point	17,1	%	
Popolazione con livello di istruzione superiore	2001	INE, censimento del 2001	61.889	abitanti	
% di popolazione con livello di istruzione superiore	2001	Innovation Point	23,5	%	

Qualità della vita					
indicatori	anno	fonti	dati	unità	
Potere d'acquisto pro-capite	2005	INE, studio sul potere d'acquisto pro-capite per distretto	198,5	indice	
	2007	INE, studio sul potere d'acquisto pro-capite per distretto	170,5	indice	
ATM per 10.000 abitanti	2005	SIBS	20,3	numero	
	2009	Marktest Sales Index	24,9	numero	
Biblioteche per 10.000 abitanti	2003	INE, Annuari statistici regionali	4,7	numero	
Palestre per 10.000 abitanti	2003	IDP	1,1	numero	
Piscine per 10.000 abitanti	2003	IDP	0,4	numero	
Camere negli ospedali per 1.000 abitanti (NUT III)	2004	INE, Statistiche sulla salute; INE, statistiche demografiche; INE, stime provvisorie della popolazione residente	4,4	numero	
	2006	INE, Portugal 2008, Annuari statistici regionali	2,2	numero	
Medici per 1.000 abitanti	2004	INE, Statistiche sulla salute; INE, statistiche	16,2	numero	
	2010		19,2	numero	

		demografiche; INE, stime provvisorie della popolazione residente			
Farmacie per 1.000 abitanti	2004	INE, Statistiche sulla salute; INE, statistiche demografiche; INE, stime provvisorie della popolazione residente	0,5	numero	⬇️
	2010	INE, statistiche demografiche; INE, stime provvisorie della popolazione residente	0,0	numero	
Luoghi di istruzione superiore per distretto	2006-2007	DGES, OCES (2005), evoluzione del numero dei luoghi di istruzione superiore per distretto	16.870	numero	⬇️
	2007-2008	DGES	16.147	numero	
Grandi superfici di distribuzione alimentare per 1.000 abitanti	2005	DGE	0,0	mq	⬆️
	2007	Market Sales Index 2009	15,8	mq	
Grandi superfici di distribuzione non alimentare per 1.000 abitanti	2005	DGE	55,7	mq	⬆️
	2007	Market Sales Index 2009	336,0	mq	
Costo per mq delle abitazioni	2006	INE, Questionario sulla valutazione bancaria delle abitazioni	1.368	euro	⬇️
	2009	INE, Annuari statistici regionali 2010	1.353	euro	

Occupazione e disoccupazione

indicatori	anno	fonti	dati	unità	
Tasso di disoccupazione	2006	IEFP, disoccupazione registrata per distretto (statistiche mensili), INE, statistiche di disoccupazione	12,1	%	⬆️
	2010	IEFP, disoccupazione registrata per distretto (statistiche mensili), INE, statistiche di disoccupazione	12,9	%	
Occupati totali	2003	MSST	119.532	individui	⬆️
	2007	MSST	128.261	individui	
Occupati nell'agricoltura, silvicoltura, caccia e pesca	2003	MSST	233	individui	⬇️
	2007	MSST	157	individui	
% di occupati nell'agricoltura, silvicoltura, caccia e pesca	2003	Innovation Point	0,2	%	⬇️
	2007	Innovation Point	0,1	%	
Occupati nell'industria estrattiva	2003	MSST	19	individui	⬇️
	2007	MSST	1	individui	
% di occupati nell'industria estrattiva	2003	Innovation Point	0,0	%	➡️
	2007	Innovation Point	0,0	%	
Occupati nell'industria	2003	MSST	13.139	individui	⬇️

manifatturiera	2007	MSST	8.795	individui	
% di occupati nell'industria manifatturiera	2003	Innovation Point	11,0	%	⬇️
	2007	Innovation Point	6,9	%	
Occupati nella produzione e distribuzione di elettricità, acqua e gas	2003	MSST	1.056	individui	⬇️
	2007	MSST	1.052	individui	
% di occupati nella produzione e distribuzione di elettricità, acqua e gas	2003	Innovation Point	0,9	%	⬇️
	2007	Innovation Point	0,8	%	
Occupati nel settore delle costruzioni e delle opere pubbliche	2003	MSST	6.747	individui	⬆️
	2007	MSST	7.791	individui	
% di occupati nel settore delle costruzioni e delle opere pubbliche	2003	Innovation Point	5,6	%	⬆️
	2007	Innovation Point	6,1	%	
Occupati nel commercio, nel settore alberghiero e nella ristorazione	2003	MSST	39.182	individui	⬇️
	2007	MSST	37.299	individui	
% di occupati nel commercio, nel settore alberghiero e nella ristorazione	2003	Innovation Point	32,8	%	⬇️
	2007	Innovation Point	29,1	%	
Occupati nei trasporti, nei grandi magazzini e nelle comunicazioni	2003	MSST	7.658	individui	⬆️
	2007	MSST	8.814	individui	
% di occupati nei trasporti, nei grandi magazzini e nelle comunicazioni	2003	Innovation Point	6,4	%	⬆️
	2007	Innovation Point	6,9	%	
Occupati nelle attività finanziarie, immobiliari e nei servizi prestati alle imprese	2003	MSST	34.061	individui	⬆️
	2007	MSST	39.368	individui	
% nelle attività finanziarie, immobiliari e nei servizi prestati alle imprese	2003	Innovation Point	28,5	%	⬇️
	2007	Innovation Point	30,7	%	
Occupati nell'amministrazione pubblica, nel settore dell'istruzione ed in altri settori	2003	MSST	17.437	individui	⬆️
	2007	MSST	24.984	individui	
% di occupati nell'amministrazione pubblica, nel settore dell'istruzione ed in altri settori	2003	Innovation Point	14,6	%	⬆️
	2007	Innovation Point	19,5	%	

Attività Economica					
indicatori	anno	fonti	dati	unità	
Imprese totali	2003	MSST	13.029	numero	↓
	2007	MSST	11.803	numero	
Imprese nell'agricoltura, silvicoltura, caccia e pesca	2003	MSST	46	numero	↑
	2007	MSST	81	numero	
% di imprese nell'agricoltura, silvicoltura, caccia e pesca	2003	Innovation Point	0,4	%	↑
	2007	Innovation Point	0,7	%	
Imprese nell'industria estrattiva	2003	MSST	6	numero	↓
	2007	MSST	1	numero	
% di imprese nell'industria estrattiva	2003	Innovation Point	0,0	%	↔
	2007	Innovation Point	0,0	%	
Imprese nell'industria manifatturiera	2003	MSST	1.032	numero	↓
	2007	MSST	735	numero	
% di imprese nell'industria manifatturiera	2003	Innovation Point	7,9	%	↓
	2007	Innovation Point	6,2	%	
Imprese nella produzione e distribuzione di elettricità, gas e acqua	2003	MSST	33	numero	↓
	2007	MSST	18	numero	
% di imprese nella distribuzione di elettricità, gas e acqua	2003	Innovation Point	0,3	%	↓
	2007	Innovation Point	0,2	%	
Imprese nel settore delle costruzioni e delle opere pubbliche	2003	MSST	493	numero	↑
	2007	MSST	534		
% di imprese nel settore delle costruzioni e delle opere pubbliche	2003	Innovation Point	3,8	%	↑
	2007	Innovation Point	4,5	%	
Imprese nel commercio, nel settore alberghiero e nella ristorazione	2003	MSST	6.491	numero	↓
	2007	MSST	5.452	numero	
% di imprese nel commercio, nel settore alberghiero e nella ristorazione	2003	Innovation Point	49,8	%	↓
	2007	Innovation Point	46,2	%	
Imprese nel settore dei trasporti, dei grandi magazzini e nelle comunicazioni	2003	MSST	471	numero	↑
	2007	MSST	528	numero	
% di imprese nel settore dei trasporti, dei grandi magazzini e nelle comunicazioni	2003	Innovation Point	3,6	%	↑
	2007	Innovation Point	4,5	%	
Imprese nelle attività finanziarie, immobiliari e nei servizi prestati alle imprese	2003	MSST	2.499	numero	↓
	2007	MSST	2.343	numero	
% di imprese nelle attività finanziarie, immobiliari e nei servizi prestati alle imprese	2003	Innovation Point	19,2	%	↑
	2007	Innovation Point	19,9	%	
Imprese nell'amministrazione	2003	MSST	1.958	numero	↑

pubblica, nel settore dell'istruzione ed in altri settori	2007	MSST	2.111	numero	
% nell'amministrazione pubblica, nel settore dell'istruzione ed in altri settori	2003	Innovation Point	15,0	%	↑
	2007	Innovation Point	17,9	%	
Fatturato totale delle imprese	2003	MSST	16.596	M euro	↑
	2007	MSST	20.819	M euro	
Fatturato medio delle imprese	2003	Innovation Point	1.274	K euro	↑
	2007	Innovation Point	1.764	K euro	
Fatturato dell'agricoltura, silvicoltura, caccia e pesca	2003	MSST	19.856	K euro	↓
	2007	MSST	14.488	K euro	
% del fatturato dell'agricoltura, silvicoltura, caccia e pesca	2003	Innovation Point	0,1	%	↔
	2007	Innovation Point	0,1	%	
Fatturato delle industrie estrattive	2003	MSST	9.961	K euro	↓
	2007	MSST	0	K euro	
% del fatturato delle industrie estrattive	2003	Innovation Point	0,1	%	↓
	2007	Innovation Point	0,0	%	
Fatturato delle industrie manifatturiere	2003	MSST	1.588.245	K euro	↓
	2007	MSST	1.329.376	K euro	
% del fatturato delle industrie estrattive	2003	Innovation Point	9,6	%	↓
	2007	Innovation Point	6,4	%	
Fatturato nella produzione e distribuzione dell'elettricità, gas e acqua	2003	MSST	93.184	K euro	↑
	2007	MSST	102.364	K euro	
% di fatturato nella produzione e distribuzione dell'elettricità, gas e acqua	2003	Innovation Point	0,6	%	↓
	2007	Innovation Point	0,5	%	
Fatturato del settore delle costruzioni e delle opere pubbliche	2003	MSST	1.019.216	K euro	↑
	2007	MSST	1.246.060	K euro	
% di fatturato del settore delle costruzioni e delle opere pubbliche	2003	Innovation Point	6,1	%	↓
	2007	Innovation Point	6,0	%	
Fatturato del commercio, del settore alberghiero e della ristorazione	2003	MSST	4.803.981	K euro	↑
	2007	MSST	8.168.577	K euro	
% del fatturato del commercio, del settore alberghiero e della ristorazione	2003	Innovation Point	28,9	%	↑
	2007	Innovation Point	39,2	%	
Fatturato dei trasporti, dei grandi magazzini e del settore delle comunicazioni	2003	MSST	667.732	K euro	↑
	2007	MSST	744.770	K euro	
% di fatturato dei trasporti, dei grandi magazzini e del settore delle comunicazioni	2003	Innovation Point	4,0	%	↓
	2007	Innovation Point	3,6	%	

Fatturato delle attività finanziarie, immobiliari e nei servizi prestati alle imprese	2003	MSST	7.594.502	K euro	↑
	2007	MSST	8.191.033	K euro	
% di fatturato attività finanziarie, immobiliari e nei servizi prestati alle imprese	2003	Innovation Point	45,8	%	↓
	2007	Innovation Point	39,3	%	
Fatturato dell'amministrazione pubblica, nel settore della salute ed in altri settori (servizi sociali e personali)	2003	MSST	799.481	K euro	↑
	2007	MSST	1.022.685	K euro	
% di fatturato dell'amministrazione pubblica, nel settore della salute ed in altri settori (servizi sociali e personali)	2003	Innovation Point	4,8	%	↑
	2007	Innovation Point	4,9	%	
Produttività del lavoro (NUT III)	2003	INE, Conti Territoriali Regionali	23	K euro	↑
	2008	INE, Conti Territoriali Regionali	29	K euro	
% di imprese che esportano in UE	2003	Innovation Point	1,9	%	
% del fatturato delle esportazioni in UE	2003	Innovation Point	1,7	%	↑
	2005	Innovation Point	2,1	%	
% di imprese che esportano fuori dall'UE	2003	Innovation Point	6,0	%	↔
	2004	Innovation Point	6,0	%	
% del fatturato delle esportazioni fuori dall'UE	2003	Innovation Point	0,5	%	↑
	2005	Innovation Point	0,8	%	

Servizi alle imprese

indicatori	anno	fonti	dati		
Dipendenze bancarie per 1.000 imprese	2005	Banca del Portogallo	25,3	numero	↓
	2007	Banca del Portogallo	15,4	numero	
Assicurazioni per 1.000 imprese	2005	Innovation Point	4,5	numero	↓
	2007	Markttest Sales Index	3,6	numero	
		2008, INE, annuari statistici Regionali			
Unità I&D (NUT II)	2007	FCT, IAPMEI	93	numero	
Unità I&D nell'area C&T (NUT II)	2007	FCT, IAPMEI	65	numero	

Accessibilità e trasporti

indicatori	anno	fonti	dati		
Densità viaria della rete nazionale	2004	INE, Statistiche dei trasporti; INE, annuari statistici Regionali	0,3	km	↔
	2005	INE, Statistiche dei trasporti; INE, annuari statistici Regionali	0,3	km	

Tempo di percorrenza stradale per Lisbona	2007	Innovation Point	188	minuti	
Tempo di percorrenza stradale per Porto	2007	Innovation Point	0	minuti	
Veicoli pesanti per 1.000 abitanti	2005	INE, annuari statistici Regionali	6,9	numero	↓
	2009	Innovation Point	3,7	numero	
Veicoli leggeri per 1.000 abitanti	2005	INE, annuari statistici Regionali	1.276,3	numero	↓
	2009	Innovation Point	596,6	numero	
Veicoli leggeri per 1.000 euro di fatturato delle imprese	2005	INE, annuari statistici Regionali	4,7	numero	
Veicoli pesanti per 1.000 euro di fatturato delle imprese	2005	INE, annuari statistici Regionali	0,4	numero	
Posti di rifornimento di combustibile per 1.000 veicoli	2005	INE, annuari statistici Regionali	0,1	numero	↑
	2009	Innovation Point	0,2	numero	
Vendita di combustibile per veicolo	2004	INE, annuari statistici Regionali	0,5	ton	
Tempo di percorrenza per l'aeroporto internazionale	2007	Innovation Point	21	minuti	
Tempo di percorrenza per il porto commerciale internazionale	2007	Innovation Point	22	minuti	

Imposte ed investimento dello Stato

indicatori	anno	fonti	dati		
Tassa sull'IRC	2006	DGCI	10,0	%	↑
	2010	DGI	1,5	%	
Investimento municipale per abitante	2003	INE, annuari statistici Regionali	95	euro	↑
	2007	Innovation Point	317	euro	
IMI per gli edifici urbani	2006	DGI	0,5	%	↑
	2010	DGI	0,400	%	

COMUNE DI VILA NOVA DE GAIA

caratteristiche

Nut II: Norte

Nut III: Grande Porto

Distretto: Porto

Numero di quartieri: 24

Area: 168,7 kmq

Densità della popolazione: 1.869,9

Classe: L (grande, più di 200.000 abitanti)

Popolazione

indicatori	anno	fonti	dati	unità	
Popolazione totale	2001	INE, censimento del 2001	288.749	abitanti	↑
	2011	INE, censimento del 2011	302.092	abitanti	
Popolazione totale	2005	INE, stime provvisorie della popolazione residente	304.274	abitanti	↑
	2009	INE, stime annuali della popolazione residente	315.382	abitanti	
Popolazione [0-14]	2005	INE, stime provvisorie della popolazione residente	50.011	abitanti	↓
	2009	INE, stime annuali della popolazione residente	49.601	abitanti	
% di popolazione [0-14]	2005	Innovation Point	16,4	%	↓
	2009	Innovation Point	15,7	%	
Popolazione [15-24]	2005	INE, stime provvisorie della popolazione residente	36.113	abitanti	↓
	2009	INE, stime annuali della popolazione residente	34.548	abitanti	
% di popolazione [15-24]	2005	Innovation Point	11,9	%	↓
	2009	Innovation Point	11,0	%	
Popolazione [25-64]	2005	INE, stime provvisorie della popolazione residente	176.309	abitanti	↑
	2009	INE, stime annuali della popolazione residente	183.044	abitanti	
% di popolazione [25-24]	2005	Innovation Point	57,9	%	↓
	2009	Innovation Point	58,0	%	
Popolazione [65 +]	2005	INE, stime provvisorie della popolazione residente	41.841	abitanti	↑
	2009	Innovation Point	48.189	abitanti	

% di popolazione [65 +]	2005	Innovation Point	13,8	%	↑
	2009	Innovation Point	15,3	%	
Tasso di crescita della popolazione (negli ultimi due censimenti)	1991-	Innovation Point	15,0	%	
	2001				
Popolazione senza livello di istruzione	2001	INE, censimento del 2001	33.736	abitanti	
% di popolazione senza livello di istruzione	2001	Innovation Point	11,7	%	
Popolazione con livello di istruzione inferiore	2001	INE, censimento del 2001	168.028	abitanti	
% di popolazione con livello di istruzione inferiore	2001	Innovation Point	58,2	%	
Popolazione con livello di istruzione secondaria	2001	INE, censimento del 2001	51.412	abitanti	
% di popolazione con livello di istruzione secondaria	2001	Innovation Point	17,8	%	
Popolazione con livello di istruzione superiore	2001	INE, censimento del 2001	35.573	abitanti	
% di popolazione con livello di istruzione superiore	2001	Innovation Point	12,3	%	

Qualità della vita					
indicatori	anno	fonti	dati	unità	
Potere d'acquisto pro-capite	2005	INE, studio sul potere d'acquisto pro-capite per distretto	95,1	indice	↑
	2007		100,4	indice	
ATM per 10.000 abitanti	2005	SIBS	6,7	numero	↑
	2009	Markttest Sales Index	9,3	numero	
Biblioteche per 10.000 abitanti	2003	INE, Annuari statistici regionali	0,8	numero	
Palestre per 10.000 abitanti	2003	IDP	0,7	numero	
Piscine per 10.000 abitanti	2003	IDP	0,2	numero	
Camere negli ospedali per 1.000 abitanti (NUT III)	2004	INE, Statistiche sulla salute; INE, statistiche demografiche; INE, stime provvisorie della popolazione residente	4,4	numero	↓
	2006		4,3	numero	
Medici per 1.000 abitanti	2004	INE, Statistiche sulla salute; INE, statistiche	3,6	numero	↑
	2010		3,9	numero	

		demografiche; INE, stime provvisorie della popolazione residente			
Farmacie per 1.000 abitanti	2004	INE, Statistiche sulla salute; INE, statistiche demografiche; INE, stime provvisorie della popolazione residente	0,2	numero	⬇️
	2010	INE, statistiche demografiche; INE, stime provvisorie della popolazione residente	0,4	numero	
Luoghi di istruzione superiore per distretto	2006-2007	DGES, OCES (2005), evoluzione del numero dei luoghi di istruzione superiore per distretto	16.870	numero	⬇️
	2007-2008	DGES	16.147	numero	
Grandi superfici di distribuzione alimentare per 1.000 abitanti	2005	DGE	101,7	mq	⬆️
	2007	Market Sales Index 2009	108,2	mq	
Grandi superfici di distribuzione non alimentare per 1.000 abitanti	2005	DGE	23,8	mq	⬆️
	2007	Market Sales Index 2009	63,1	mq	
Costo per mq delle abitazioni	2006	INE, Questionario sulla valutazione bancaria delle abitazioni	1.117	euro	⬇️
	2009	INE, Annuari statistici regionali 2010	1.092	euro	

Occupazione e disoccupazione

indicatori	anno	fonti	dati	unità	
Tasso di disoccupazione	2006	IEFP, disoccupazione registrata per distretto (statistiche mensili), INE, statistiche di disoccupazione	14,0	%	↔️
	2010	IEFP, disoccupazione registrata per distretto (statistiche mensili), INE, statistiche di disoccupazione	14,0	%	
Occupati totali	2003	MSST	69,956	individui	⬆️
	2007	MSST	78.774	individui	
Occupati nell'agricoltura, silvicoltura, caccia e pesca	2003	MSST	188	individui	⬇️
	2007	MSST	152	individui	
% di occupati nell'agricoltura, silvicoltura, caccia e pesca	2003	Innovation Point	0,3	%	⬇️
	2007	Innovation Point	0,2	%	
Occupati nell'industria estrattiva	2003	MSST	92	individui	⬇️
	2007	MSST	67	individui	
% di occupati nell'industria estrattiva	2003	Innovation Point	0,1	%	↔️
	2007	Innovation Point	0,1	%	
Occupati nell'industria	2003	MSST	27.696	individui	⬇️

manifatturiera	2007	MSSST	23.818	individui	
% di occupati nell'industria manifatturiera	2003	Innovation Point	39,6	%	⬇️
	2007	Innovation Point	30,2	%	
Occupati nella produzione e distribuzione di elettricità, acqua e gas	2003	MSSST	242	individui	⬆️
	2007	MSSST	943	individui	
% di occupati nella produzione e distribuzione di elettricità, acqua e gas	2003	Innovation Point	0,3	%	⬆️
	2007	Innovation Point	1,2	%	
Occupati nel settore delle costruzioni e delle opere pubbliche	2003	MSSST	8.392	individui	⬆️
	2007	MSSST	8.737	individui	
% di occupati nel settore delle costruzioni e delle opere pubbliche	2003	Innovation Point	12	%	⬇️
	2007	Innovation Point	11,1	%	
Occupati nel commercio, nel settore alberghiero e nella ristorazione	2003	MSSST	19.203	individui	⬆️
	2007	MSSST	22.745	individui	
% di occupati nel commercio, nel settore alberghiero e nella ristorazione	2003	Innovation Point	27,5	%	⬆️
	2007	Innovation Point	28,9	%	
Occupati nei trasporti, nei grandi magazzini e nelle comunicazioni	2003	MSSST	3.250	individui	⬆️
	2007	MSSST	4.601	individui	
% di occupati nei trasporti, nei grandi magazzini e nelle comunicazioni	2003	Innovation Point	4,6	%	⬆️
	2007	Innovation Point	5,8	%	
Occupati nelle attività finanziarie, immobiliari e nei servizi prestati alle imprese	2003	MSSST	5.614	individui	⬆️
	2007	MSSST	9.747	individui	
% nelle attività finanziarie, immobiliari e nei servizi prestati alle imprese	2003	Innovation Point	8,0	%	⬇️
	2007	Innovation Point	12,4	%	
Occupati nell'amministrazione pubblica, nel settore dell'istruzione ed in altri settori	2003	MSSST	5.279	individui	⬆️
	2007	MSSST	7.964	individui	
% di occupati nell'amministrazione pubblica, nel settore dell'istruzione ed in altri settori	2003	Innovation Point	7,5	%	⬆️
	2007	Innovation Point	10,1	%	

Attività Economica					
indicatori	anno	fonti	dati	unità	
Imprese totali	2003	MSST	7.418	numero	↑
	2007	MSST	7,656	numero	
Imprese nell'agricoltura, silvicoltura, caccia e pesca	2003	MSST	34	numero	↑
	2007	MSST	41	numero	
% di imprese nell'agricoltura, silvicoltura, caccia e pesca	2003	Innovation Point	0,5	%	↔
	2007	Innovation Point	0,5	%	
Imprese nell'industria estrattiva	2003	MSST	4	numero	↔
	2007	MSST	4	numero	
% di imprese nell'industria estrattiva	2003	Innovation Point	0,1	%	↔
	2007	Innovation Point	0,1	%	
Imprese nell'industria manifatturiera	2003	MSST	1.328	numero	↓
	2007	MSST	1.231	numero	
% di imprese nell'industria manifatturiera	2003	Innovation Point	17,9	%	↓
	2007	Innovation Point	16,1	%	
Imprese nella produzione e distribuzione di elettricità, gas e acqua	2003	MSST	5	numero	↑
	2007	MSST	16	numero	
% di imprese nella distribuzione di elettricità, gas e acqua	2003	Innovation Point	0,1	%	↔
	2007	Innovation Point	0,1	%	
Imprese nel settore delle costruzioni e delle opere pubbliche	2003	MSST	1.064	numero	↑
	2007	MSST	1.131		
% di imprese nel settore delle costruzioni e delle opere pubbliche	2003	Innovation Point	14,3	%	↑
	2007	Innovation Point	14,8	%	
Imprese nel commercio, nel settore alberghiero e nella ristorazione	2003	MSST	3.159	numero	↓
	2007	MSST	2.875	numero	
% di imprese nel commercio, nel settore alberghiero e nella ristorazione	2003	Innovation Point	42,6	%	↓
	2007	Innovation Point	37,6	%	
Imprese nel settore dei trasporti, dei grandi magazzini e nelle comunicazioni	2003	MSST	274	numero	↑
	2007	MSST	419	numero	
% di imprese nel settore dei trasporti, dei grandi magazzini e nelle comunicazioni	2003	Innovation Point	3,7	%	↑
	2007	Innovation Point	5,5	%	
Imprese nelle attività finanziarie, immobiliari e nei servizi prestati alle imprese	2003	MSST	868	numero	↑
	2007	MSST	1.021	numero	
% di imprese nelle attività finanziarie, immobiliari e nei servizi prestati alle imprese	2003	Innovation Point	11,7	%	↑
	2007	Innovation Point	13,3	%	
Imprese nell'amministrazione	2003	MSST	682	numero	↑

pubblica, nel settore dell'istruzione ed in altri settori	2007	MSST	918	numero	
% nell'amministrazione pubblica, nel settore dell'istruzione ed in altri settori	2003	Innovation Point	9,2	%	↑
	2007	Innovation Point	12,0	%	
Fatturato totale delle imprese	2003	MSST	5.198	M euro	↑
	2007	MSST	5,694	M euro	
Fatturato medio delle imprese	2003	Innovation Point	701	K euro	↑
	2007	Innovation Point	744	K euro	
Fatturato dell'agricoltura, silvicoltura, caccia e pesca	2003	MSST	40.117	K euro	↓
	2007	MSST	23.080	K euro	
% del fatturato dell'agricoltura, silvicoltura, caccia e pesca	2003	Innovation Point	0,8	%	↓
	2007	Innovation Point	0,4	%	
Fatturato delle industrie estrattive	2003	MSST	3.032	K euro	↑
	2007	MSST	5.641	K euro	
% del fatturato delle industrie estrattive	2003	Innovation Point	0,1	%	→
	2007	Innovation Point	0,1	%	
Fatturato delle industrie manifatturiere	2003	MSST	2.053.420	K euro	↓
	2007	MSST	1.798.377	K euro	
% del fatturato delle industrie estrattive	2003	Innovation Point	39,5	%	↓
	2007	Innovation Point	31,6	%	
Fatturato nella produzione e distribuzione dell'elettricità, gas e acqua	2003	MSST	0	K euro	↑
	2007	MSST	159,822	K euro	
% di fatturato nella produzione e distribuzione dell'elettricità, gas e acqua	2003	Innovation Point	0,0	%	↑
	2007	Innovation Point	2,8	%	
Fatturato del settore delle costruzioni e delle opere pubbliche	2003	MSST	473.992	K euro	↑
	2007	MSST	553,045	K euro	
% di fatturato del settore delle costruzioni e delle opere pubbliche	2003	Innovation Point	9,1	%	↑
	2007	Innovation Point	9,7	%	
Fatturato del commercio, del settore alberghiero e della ristorazione	2003	MSST	2.208.239	K euro	↑
	2007	MSST	2.611.508	K euro	
% del fatturato del commercio, del settore alberghiero e della ristorazione	2003	Innovation Point	42,5	%	↑
	2007	Innovation Point	45,9	%	
Fatturato dei trasporti, dei grandi magazzini e del settore delle comunicazioni	2003	MSST	102.837	K euro	↑
	2007	MSST	182.628	K euro	
% di fatturato dei trasporti, dei grandi magazzini e del settore delle comunicazioni	2003	Innovation Point	2,0	%	↑
	2007	Innovation Point	3,2	%	

Fatturato delle attività finanziarie, immobiliari e nei servizi prestati alle imprese	2003	MSST	225.431	K euro	↑
	2007	MSST	225.551	K euro	
% di fatturato attività finanziarie, immobiliari e nei servizi prestati alle imprese	2003	Innovation Point	4,3	%	↓
	2007	Innovation Point	4,0	%	
Fatturato dell'amministrazione pubblica, nel settore della salute ed in altri settori (servizi sociali e personali)	2003	MSST	91.018	K euro	↑
	2007	MSST	134.452	K euro	
% di fatturato dell'amministrazione pubblica, nel settore della salute ed in altri settori (servizi sociali e personali)	2003	Innovation Point	1,8	%	↑
	2007	Innovation Point	2,4	%	
Produttività del lavoro (NUT III)	2003	INE, Conti Territoriali Regionali	23	K euro	↑
	2008	INE, Conti Territoriali Regionali	29	K euro	
% di imprese che esportano in UE	2003	Innovation Point	3,6	%	↑
% del fatturato delle esportazioni in UE	2003	Innovation Point	15,1	%	↓
	2005	Innovation Point	14,1	%	
% di imprese che esportano fuori dall'UE	2003	Innovation Point	6,2	%	↔
	2004	Innovation Point	6,2	%	
% del fatturato delle esportazioni fuori dall'UE	2003	Innovation Point	2,7	%	↓
	2005	Innovation Point	2,2	%	

Servizi alle imprese

indicatori	anno	fonti	dati		
Dipendenze bancarie per 1.000 imprese	2005	Banca del Portogallo	14,7	numero	↓
	2007	Banca del Portogallo	10,6	numero	
Assicurazioni per 1.000 imprese	2005	Innovation Point	7,4	numero	↓
	2007	Markttest Sales Index	6,7	numero	
		2008, INE, annuari statistici Regionali			
Unità I&D (NUT II)	2007	FCT, IAPMEI	93	numero	
Unità I&D nell'area C&T (NUT II)	2007	FCT, IAPMEI	65	numero	

Accessibilità e trasporti

indicatori	anno	fonti	dati		
Densità viaria della rete nazionale	2004	INE, Statistiche dei trasporti; INE, annuari statistici Regionali	0,3	km	↔
	2005	INE, Statistiche dei trasporti; INE, annuari statistici Regionali	0,3	km	

Tempo di percorrenza stradale per Lisbona	2007	Innovation Point	181	minuti	
Tempo di percorrenza stradale per Porto	2007	Innovation Point	18	minuti	
Veicoli pesanti per 1.000 abitanti	2005	INE, annuari statistici Regionali	1,2	numero	↑
	2009	Innovation Point	1,9	numero	
Veicoli leggeri per 1.000 abitanti	2005	INE, annuari statistici Regionali	362,4	numero	↑
	2009	Innovation Point	439,2	numero	
Veicoli leggeri per 1.000 euro di fatturato delle imprese	2005	INE, annuari statistici Regionali	4,1	numero	
Veicoli pesanti per 1.000 euro di fatturato delle imprese	2005	INE, annuari statistici Regionali	0,4	numero	
Posti di rifornimento di combustibile per 1.000 veicoli	2005	INE, annuari statistici Regionali	0,2	numero	↔
	2009	Innovation Point	0,2	numero	
Vendita di combustibile per veicolo	2004	INE, annuari statistici Regionali	1,7	ton	
Tempo di percorrenza per l'aeroporto internazionale	2007	Innovation Point	19	minuti	
Tempo di percorrenza per il porto commerciale internazionale	2007	Innovation Point	20	minuti	

Imposte ed investimento dello Stato

indicatori	anno	fonti	dati		
Tassa sull'IRC	2006	DGCI	10,0	%	↑
	2010	DGI	1,5	%	
Investimento municipale per abitante	2003	INE, annuari statistici Regionali	133	euro	↑
	2007	Innovation Point	270	euro	
IMI per gli edifici urbani	2006	DGI	0,5	%	↑
	2010	DGI	0,4	%	

6.5 I criteri e gli indicatori per la valutazione ex post

Il percorso metodologico proposto per la valutazione del caso studio Porto si è avvalso delle potenzialità dei metodi multicriterio e degli approcci valutativi ex post. È stato necessario infatti trasformare un insieme di dati non omogenei in conoscenza strutturata, individuando i fattori maggiormente significativi e le lezioni trasferibili mediante l'identificazione di una serie di relazioni di causa-effetto (Greco e al., 1995).

Attraverso la valutazione ex post è stato possibile analizzare i fattori di successo e le criticità di ciascun progetto, approfondendo e re-interpretando le questioni maggiormente significative. I singoli interventi consentono di riflettere su quali possano essere le componenti di cui tener conto nella rigenerazione urbana dei waterfronts.

Per la valutazione del caso Porto, si è quindi seguito un percorso valutativo strutturato capace di identificare i fattori che hanno caratterizzato piani, programmi e progetti architettonici ed urbanistici di valorizzazione ambientale e riqualificazione urbana del fronte marittimo e fluviale di Porto, Matosinhos e Vila Nova de Gaia, individuando un codice di lettura comune, al fine di ottenere una matrice delle informazioni idonea per la valutazione ex post. Dal punto di vista operativo i dati sono stati poi analizzati ed elaborati attraverso le reti neurali artificiali.

6.6 L'individuazione dei criteri di valutazione

Partendo dall'adozione di una visione di sostenibilità riconducibile allo sviluppo urbano sostenibile (obiettivo generale o macro-obiettivo) sono stati proposti quattro obiettivi specifici: sostenibilità architettonica, urbana e ambientale, sostenibilità sociale e culturale, sostenibilità politica ed istituzionale, sostenibilità economica e finanziaria.

Dal punto di vista sperimentale è possibile pervenire alla definizione di un modello in grado di supportare un processo di valutazione che consenta di formulare un giudizio di valore rispetto al macro-obiettivo generale di sviluppo urbano sostenibile e agli obiettivi specifici di sostenibilità architettonica, urbana, ambientale, sociale, culturale, politica, istituzionale ed economica dei progetti di riqualificazione del riverfront e del waterfront di Porto, Matosinhos e Vila Nova de Gaia.

Per ciascun obiettivo sono stati strutturati i relativi criteri di valutazione suddivisi in quattro categorie principali, all'interno dei quali sono stati individuati i corrispondenti indicatori. La scelta degli indicatori è stata dettata dalla letteratura e soprattutto dall'esperienza.

In particolare, i criteri sono stati suddivisi in quattro gruppi, considerati maggiormente significativi, all'interno delle quali sono stati individuati i relativi indicatori. I criteri scelti rappresentano alcune categorie di rilievo capaci di descrivere le dinamiche urbane e contemplare le diverse dimensioni coinvolte. In particolare sono stati considerati: criteri di valutazione riguardanti gli aspetti urbani, architettonici ed ambientali (Ambiente e risorse naturali; Ambiente costruito; Paesaggio; Trasporti), criteri di valutazione riguardanti gli aspetti sociali e culturali (Equità ed inclusione sociale; Innovazione; Partecipazione), Criteri di valutazione riguardanti gli aspetti politici ed istituzionali (Governance; Partnership), Criteri di valutazione riguardanti gli aspetti economici (Costi; Finanziamenti; Vitalità economica; Turismo).

Questi criteri consentono di descrivere il profilo di ciascun intervento di riqualificazione rispetto all'obiettivo dello sviluppo urbano sostenibile. Rispetto a ciascun criterio sono stati esplicitati i corrispondenti indicatori sia in termini quantitativi, qualitativi, grafici e misti.

6.7 La scelta degli indicatori per la riqualificazione urbana: indicatori pertinenti, comunitari e delle esperienze

Criteri ed indicatori consentono così di individuare il profilo di progetto di ogni singolo intervento ed anche il grado di rispondenza di ciascuno di essi al concetto di sviluppo urbano sostenibile. In questo senso, gli indicatori rappresentano uno degli strumenti fondamentali con cui è possibile controllare se ci si sta avvicinando o allontanando, in termini generali, dalla costruzione di una società sostenibile (Nijkamp, 1995). Essi dovrebbero anche riflettere le diverse forme di capitale: naturale, manufatto, sociale ed umano. In particolare, sono stati individuati ventotto indicatori.

Una volta raccolte e strutturate le informazioni espresse attraverso gli indicatori di risultato, ci si è avvalsi delle potenzialità dei metodi multicriterio per rendere esplicito il livello di soddisfacimento di ciascun criterio. Un ruolo significativo è svolto dai pesi, che sono esplicativi delle informazioni riguardanti l'importanza relativa dei criteri nell'ambito della valutazione.

Nel caso in esame per ciascun progetto è stato stabilito un punteggio massimo pari a 100 che è stato ripartito tra i quattro gruppi di criteri selezionati, in modo da evidenziare il ruolo svolto da ciascuno di essi secondo il punto di vista della riqualificazione urbana del waterfront concepita in termini "ideali".

Si riportano di seguito le tabelle riepilogative con i criteri e gli indicatori selezionati:

CRITERI

- I. Criteri di valutazione riguardanti gli aspetti urbani, architettonici ed ambientali
- II. Criteri di valutazione riguardanti gli aspetti sociali e culturali
- III. Criteri di valutazione riguardanti gli aspetti politici ed istituzionali
- IV. Criteri di valutazione riguardanti gli aspetti economici

CRITERI ED INDICATORI

Cod.

I. Criteri di valutazione riguardanti gli aspetti urbani, architettonici ed ambientali		Cod.
1.	Condizioni preesistenti	I1
2.	Importanza del fiume/mare	I2
3.	Conoscenza del programma Polis	I3
4.	Valorizzazione dei fronti marittimi e fluviali	I4
5.	Sviluppo urbano	I5
5.1	Qualità dell'ambiente naturale	I5.1
5.2	Qualità dell'ambiente costruito	I5.2
5.3	Qualità degli spazi verdi attrezzati	I5.3
5.4	Qualità degli spazi di circolazione	I5.4
5.5	Qualità dell'arredo urbano e del sistema di illuminazione	I5.5
5.6	Qualità dei materiali utilizzati per l'arredo urbano e per la riqualificazione urbana	I5.6
5.7	Esistenza di opere d'arte pubbliche	I5.7
5.8	Manutenzione e pulizia degli spazi pubblici	I5.8
5.9	Disponibilità di parcheggi	I5.9
5.10	Possibilità di partecipare ai processi di riqualificazione urbana	I5.10
6.	Miglioramento del trasporto pubblico e delle interconnessioni esistenti	I6
7.	Integrazione con il paesaggio	I7
II. Criteri di valutazione riguardanti gli aspetti sociali e culturali		
8.	Miglioramento della fruizione dello spazio pubblico del waterfront	II8
9.	Innovazione (strumenti di pianificazione e programmazione urbana)	II9
10.	Miglioramento del benessere ambientale del waterfront	II10
11.	Modalità di coinvolgimento e partecipazione della comunità (forum, consultazioni pubbliche, sportelli informativi, etc.)	II11
12.	Realizzazione di attrezzature per il sociale	II12
III. Criteri di valutazione riguardanti gli aspetti politici ed istituzionali		
13.	Attivazione rapporti di partnership pubblico-privati	III13
14.	Promozione di un atteggiamento cooperativo e capacità di coordinamento tra le varie municipalità	III14
15.	Modalità di attuazione (concorsi di architettura, specifici programmi	III15

di riqualificazione urbana o di recupero, etc.)	III16
16. Rivitalizzazione urbana (attrezzature ricreative, culturali, per il tempo libero etc.)	III17
17. Attrattività e multi-funzionalità degli spazi pubblici	
IV. Criteri di valutazione riguardanti gli aspetti economici e finanziari	
<hr style="border: 1px solid black;"/>	
18. Costi globali	IV18
19. Riduzione dei tempi di realizzazione	IV19
20. Livello di compartecipazione dei fondi comunitari	IV20
21. Sviluppo economico	IV21
22. Valorizzazione immobiliare delle aree oggetto di intervento (incremento dei valori di mercato)	IV22
23. Miglioramento dell'attrattività territoriale	IV23
24. Incremento degli investimenti privati	IV24
25. Installazione di nuove attività economiche	IV25
26. Capacità di rigenerazione delle attività economiche esistenti	IV26
27. Sviluppo ed incremento dell'attività turistica	IV27
28. Incremento dell'attrattività culturale	IV28

In questo modo è possibile verificare come ciascun progetto si comporti nei confronti dei criteri in esame, ottenendo un indice di performance rappresentativo degli indicatori selezionati. L'indice di performance esprime sinteticamente il livello raggiunto dai diversi indicatori per il perseguimento dello sviluppo urbano sostenibile, esplicitato nella matrice delle informazioni.

Matrice delle informazioni

Macro-obiettivo	Obiettivi strategici	Macro-criteri	Criteri	Indicatori/azioni	Codice
Sviluppo urbano sostenibile	Sostenibilità urbana, architettonica ed ambientale	Reti urbane, architettoniche ed ambientali	Ambiente e risorse naturali		
			Ambiente costruito		
			Paesaggio		
			Trasporti		
	Sostenibilità sociale e culturale	Reti sociali e culturali	Equità ed inclusione sociale		
			Innovazione		
			Partecipazione		
	Sostenibilità politica ed istituzionale	Reti politiche ed istituzionali	Governance		
			Partnership		
	Sostenibilità economica e finanziaria	Reti economiche e finanziarie	Costi		
			Finanziamenti		
			Vitalità economica		
Turismo					

Attraverso l'analisi delle matrici delle informazioni di ciascun progetto si è pervenuti ad una matrice di sintesi, riferita agli obiettivi, ai criteri e agli indicatori di risultato.

Matrice di sintesi

Obiettivi	Criteri di valutazione	Indicatori di risultato	Progetto/Piano/Programma										
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

La matrice di sintesi individuata ha consentito l'applicazione della valutazione ex post mediante i modelli basati sulle reti neurali. I dati contenuti nella matrice delle informazioni e nella matrice di sintesi hanno permesso di costruire la matrice di valutazione, concepita disponendo nelle righe i progetti (oggetti) di Marginal del caso Porto e nelle colonne i 28 indicatori di risultato (attributi condizionali). La matrice di valutazione ha consentito di strutturare una comparazione tra gli 11 progetti secondo un approccio valutativo ex post.

In tal senso, l'analisi comparativa delle esperienze può essere un valido strumento di supporto, attraverso l'uso di meccanismi di apprendimento capaci di enfatizzare le caratteristiche comuni e contrastanti, migliorando la nostra comprensione della realtà (Nijkamp, 2004).

I risultati ottenuti in questa fase vanno considerati come una conclusione aperta, in cui la comparazione proposta per gli 11 progetti evidenzia come la valutazione ex post svolga un ruolo determinante nella dimostrazione della fattibilità dei progetti. In particolare, per ciascun progetto è stato verificato il soddisfacimento di ogni criterio attraverso le indicazioni delle persone intervistate.

6.8 Le interviste strutturate ai testimoni privilegiati

Elaborazione e struttura delle interviste

Il processo di elaborazione e strutturazione delle interviste è stato abbastanza complesso. In primis sono state indagate le questioni maggiormente significative e gli approcci preferibili, attraverso i quali renderle esplicite e facilmente comunicabili. Si sono definiti quindi sia i contenuti che la forma di ciascuna domanda giungendo alla definizione di una struttura costituita sia da risposte libere che da risposte obbligate/guidate.

Attraverso le prime, si è consentito all'intervistato di esprimere le proprie opinioni senza alcun tipo di condizionamento al fine di facilitarne il dialogo e la comunicazione. Le seconde, invece, hanno consentito di circoscrivere le problematiche da affrontare in modo da avere risposte precise su alcune tematiche rilevanti.

Le domande sono state preparate utilizzando una terminologia appropriata al contesto di riferimento: ciascuna domanda è stata relazionata ai quattro criteri individuati (criteri architettonici, urbani ed ambientali, socio-culturali, politico-istituzionali, economico-finanziari) e rispetto, quindi, all'obiettivo generale del miglioramento della qualità della vita attuato dagli interventi di riqualificazione dello spazio pubblico del waterfront.

I soggetti destinatari dell'intervista sono stati identificati in modo da considerare un campione quanto più possibile esaustivo degli attori (operatori e fruitori, *par.6.3 cfr.*) che hanno rivestito un ruolo significativo nel processo di riqualificazione urbana del waterfront di Matosinhos, Porto e Vila Nova de Gaia, differenziati rispetto alle diverse competenze.

Sono stati intervistati i testimoni privilegiati o "testimoni chiave" con l'obiettivo di voler far emergere un quadro conoscitivo - interpretativo significativo delle trasformazioni avvenute o indotte dai progetti urbani considerati, al fine di orientare e migliorare i processi decisionali e della valutazione ex post. L'intervista è stata quindi sottoposta ai progettisti (architetti ed ingegneri), ai rappresentanti delle società di riqualificazione urbana e delle

diverse istituzioni coinvolte, ad “utenti esperti”, cercando di calibrare le questioni e tenendo conto delle diverse dimensioni coinvolte e delle interrelazioni esistenti tra di esse.

Attraverso il “primo blocco” di domande relative ai “criteri architettonici, urbani ed ambientali” si è voluto comprendere quanto ciascun piano/programma/progetto abbia inciso nel processo di rigenerazione urbana del waterfront, indagando le condizioni preesistenti dell’area, il ruolo del fiume/mare all’interno dell’intervento, il perseguimento delle priorità d’intervento, il contributo allo sviluppo e alla rivitalizzazione urbana, il grado di accessibilità, nonché il rafforzamento del trasporto pubblico e delle interconnessioni esistenti.

Il “secondo blocco” relativo a “criteri sociali e culturali” vuole sottolineare l’uso innovativo degli strumenti di pianificazione e programmazione utilizzati, il miglioramento del benessere ambientale, indagando le modalità di coinvolgimento e partecipazione della popolazione e la realizzazione di attrezzature per il sociale.

Il “terzo blocco” riferito ai “criteri politici ed istituzionali” si sofferma sulle modalità di attuazione di ciascun intervento, sull’attivazione di rapporti di partnership e sulla capacità di coordinamento con le istituzioni locali e le municipalità coinvolte.

Il “quarto blocco” infine sui “criteri economici e finanziari” riguarda i costi, i tempi di realizzazione, il grado di partecipazione dei fondi comunitari, le ricadute sullo sviluppo economico, gli impatti sul mercato immobiliare, l’incremento delle attività economiche e degli investimenti privati nelle aree oggetto d’intervento ma anche l’incremento dell’attrattività territoriale, culturale e turistica indotta.

In questo modo è stato possibile costruire un profilo abbastanza completo per ciascun piano/programma/progetto rendendone chiaro quanto realmente abbia contribuito alla riqualificazione urbana e alla valorizzazione ambientale dello spazio pubblico lungo il fiume/mare.

Si riporta di seguito la mappa degli intervistati e la struttura dell’intervista.

La “mappa” degli intervistati chiave

> Promotori	> Operatori	> Fruitori
- Coordinatore di Matosinhos Polis; - Coordinatrice di Porto Polis e Porto2001; - Coordinatrice di Gaia Polis	- Autori (progettisti e collaboratori) dei Piani, Programmi e Progetti di riqualificazione del waterfront urbano di Matosinhos, Porto e Vila Nova de Gaia;	Esperti territoriali locali; - geografo presso la Facoltà di Architettura dell'Università di Porto; - co-redattrice del Piano di Gestione del sito Unesco del centro storico di Porto;

INTERVISTE AI TESTIMONI PRIVILEGIATI/CHIAVE

| Sapere esperto

Criteria Architettonici, Urbani ed Ambientali

1. Quali erano le condizioni preesistenti del riverfront/waterfront di Porto, Matosinhos e Vila Nova de Gaia rispetto al progetto/piano/programma *n* di riqualificazione urbana elencati? In generale quali sono le sue memorie d'infanzia del waterfront di Porto/Matosinhos/Vila Nova de Gaia e poi come architetto, in che misura lo ha interpretato nel progetto?
2. Qual è l'importanza che il fiume Douro assume per la città di Porto/Vila Nova de Gaia?
Qual è l'importanza che il mare assume per la città di Matosinhos?
3. Il progetto/piano/programma *n* di riqualificazione urbana è riuscito a valorizzare i fronti fluviali e marittimi delle città di Porto/Matosinhos/Vila Nova de Gaia?
4. In che misura il progetto/piano/programma *n* di riqualificazione urbana ha contribuito allo sviluppo urbano della città di Porto/Matosinhos/Vila Nova de Gaia?
5. In che misura le attrezzature ricreative e culturali del progetto/piano/programma *n* di riqualificazione urbana hanno rivitalizzato la città di Porto/Matosinhos/Vila Nova de Gaia?
6. In che misura il progetto/piano/programma *n* di riqualificazione urbana ha migliorato l'accessibilità ai luoghi, alle attività e ai servizi urbani, in particolar modo, attraverso il rafforzamento del trasporto pubblico tra le città di Porto/Matosinhos/Vila Nova de Gaia e il fiume/mare?

Criteria Sociali e Culturali

7. In che misura il progetto/piano/programma *n* di riqualificazione urbana si è avvalso degli strumenti di pianificazione e programmazione urbana? Qual è stata l'innovazione rispetto al passato?
8. In che misura il progetto/piano/programma *n* di riqualificazione urbana ha migliorato il benessere ambientale del lungofiume/lungomare delle città di Porto/Matosinhos e Vila Nova de Gaia?
9. La comunità è stata coinvolta? Se sì, come? Con quali modalità?

10. Il progetto/piano/programma *n* di riqualificazione urbana accanto al recupero e alla valorizzazione degli spazi pubblici, ha visto anche la realizzazione di attrezzature per il sociale. Quali sono stati i criteri di intervento?

Criteri Politici ed Istituzionali

11. Nell'ambito del progetto/piano/programma *n* di riqualificazione urbana sono stati attivati rapporti di partnership pubblico-privato?

12. Per la riqualificazione urbana del Marginal di Porto/Matosinhos e Vila Nova de Gaia è stato fondamentale un atteggiamento cooperativo tra le varie Municipalità coinvolte. Quali sono state le maggiori criticità incontrate? Come sono state superate?

13. Quali sono state le modalità di attuazione (concorsi di architettura, specifici programmi di riqualificazione urbana, programmi di recupero, etc.) del progetto/piano/programma *n* di riqualificazione urbana?

Criteri Economici e Finanziari

14. Quali sono stati i costi globali del progetto/piano/programma *n* di riqualificazione urbana?

15. Quali sono state le fasi del progetto/piano/programma *n* di riqualificazione urbana? Quanto ha inciso nella valutazione della fattibilità economica dei progetti la riduzione dei tempi di realizzazione?

16. Quale è stato il livello di compartecipazione dei fondi comunitari?

17. In che misura il progetto/piano/programma *n* di riqualificazione urbana elencati ha contribuito allo sviluppo economico della città di Porto/Matosinhos/Vila Nova de Gaia?

18. In che misura il progetto/piano/programma *n* di riqualificazione urbana ha contribuito alla valorizzazione immobiliare delle aree oggetto d'intervento nelle città di Porto/Matosinhos/Vila Nova de Gaia?

19. In che misura il progetto/piano/programma *n* di riqualificazione urbana elencati ha aumentato l'attrattività territoriale di Porto/Matosinhos/Vila Nova de Gaia?

20. Il progetto/piano/programma *n* di riqualificazione urbana ha favorito l'incremento degli investimenti privati ed in generale, l'incremento di nuove attività economiche e la dinamizzazione di quelle esistenti?

21. In che misura il progetto/piano/programma *n* di riqualificazione urbana ha contribuito all'aumento del turismo e all'attrattività culturale delle città di Porto/Matosinhos/Vila Nova de Gaia?

In allegato sono riportati i testi delle interviste ai testimoni privilegiati.

6.9 La decodifica delle interviste

La decodifica delle interviste ai testimoni privilegiati si configura come un momento fondamentale ai fini della valutazione. In una prima fase sono state riportate in maniera sintetica le risposte rispetto ai criteri/indicatori individuati.

Successivamente è stata proposta una classificazione delle risposte al fine di rendere più chiaro il contributo di ciascun intervistato e quindi si ciascun progetto di riqualificazione urbana del waterfront. Segue l'applicazione del software EasyNN plus 14.0 mediante il quale è stato possibile costruire una rete neurale artificiale cogliendo le "relazioni" tra i diversi criteri.

In particolare, è stato possibile rispondere alla domanda: quali sono gli indicatori maggiormente significativi dei criteri architettonici, urbani ed ambientale (I1-I6) in base alle risposte degli intervistati? Quali quelli dei criteri sociali e culturali (II7-II10)? Quali quelli dei criteri politici ed istituzionali (III11-III13)? ed infine quali quelli dei criteri economici e finanziari (IV14-IV21)? È stato anche possibile dedurre il grado di preferibilità (*relative importance*, cfr.) dei ventuno indicatori sia rispetto a tutte le categorie dei criteri considerati che rispetto a criteri aggregati (ad. esempio criteri I + criteri II), ovvero la "rete" di relazione tra gli indicatori.

Si riportano di seguito le schede di ciascun intervistato (T1, T2, T3, ..., T14) con le relative risposte e la matrice con le risposte di tutti gli intervistati e le risposte corrispondenti aggregate per categorie.

Testimone 1 (T1)	
Criteri I	
I1	condizioni di degrado, assenza di progetto urbano (esisteva solo la strada e il faro)
I2	importanza fondamentale
I3	priorità di intervento del progetto
I4	parziale, trattandosi di un intervento che ha riguardato il solo waterfront
I5	non ci sono attrezzature propriamente ricreative e culturali
I6	pedonalizzazione e razionalizzazione del traffico veicolare (nuova rotonda, nuove strade e parcheggi)
Criteri II	
II7	progetto urbano di percorsi e accessi, criterio del minimo intervento, integrazione con il paesaggio
II8	si, attraverso la creazione di nuovi spazi pubblici
II9	no (il progetto è stato commissionato dal comune con vincoli stringenti)
II10	piscina e ristorante
Criteri III	
III11	no
III12	no, soprattutto tra Porto e Vila Nova de Gaia
III13	progetto di recupero su invito

Criteri IV

IV14	non so
IV15	più fasi negli anni
IV16	no, fondi comunali
IV17	parziale, trattandosi di un intervento che ha riguardato il solo waterfront (anche se oggi è una delle zone più care e ricercate delle città)
IV18	aumento dei valori di mercato degli immobili nelle aree oggetto di intervento, miglioramento della qualità
IV19	miglioramento significativo
IV20	incremento significativo soprattutto nel settore delle residenze
IV21	contributo diretto, per gli interventi di riqualificazione degli spazi pubblici del waterfront, per le attrezzature (piscina e ristorante) per la continuità di percorso, per la qualità degli interventi

Testimone 2 (T2)

Criteri I

I1	condizioni di degrado, assenza di progetto urbano del waterfront
I2	importanza fondamentale
I3	priorità di intervento del progetto
I4	riqualificazione degli spazi pubblici del waterfront in termini di qualità e di aumento della fruizione sia per i turisti che per gli abitanti
I5	parziale (progetto ambizioso, non tutte le attrezzature sono state realizzate)
I6	predisposizione per il passaggio del tram elettrico + parcheggio sotterraneo

Criteri II

II7	Polis come programma innovativo di riqualificazione urbana e valorizzazione ambientale a carattere dimostrativo per il paese
II8	priorità di intervento del programma
II9	consultazioni pubbliche, comunicazione
II10	parziale (progetto ambizioso, non tutte le attrezzature sono state realizzate)

Criteri III

III11	no
III12	in parte con il comune di Porto, normalmente non c'è cooperazione soprattutto tra Porto e Vila Nova de Gaia
III13	specifico programma di riqualificazione urbana e valorizzazione ambientale (POLIS) su invito

Criteri IV

IV14	non so
IV15	tempi di realizzazione ridotti (1998-2001)
IV16	75 % (restante 25% = Ministero dell'Ambiente + comune di Matosinhos)
IV17	riqualificazione del waterfront come volano per lo sviluppo economico, rafforzamento del legame città-mare, aumento della fruizione degli spazi pubblici
IV18	aumento dei valori di mercato degli immobili nelle aree oggetto di intervento, miglioramento della qualità
IV19	miglioramento significativo
IV20	incremento significativo soprattutto nel settore delle residenze
IV21	contributo diretto per gli interventi di riqualificazione degli spazi pubblici del waterfront, per il rafforzamento del rapporto città-mare, per la creazione di nuovi percorsi pedonali e ciclabili, per la qualità del progetto

Testimone 3 (T3)

Criteri I	
I1	condizioni di degrado, assenza di progetto urbano del waterfront
I2	importanza fondamentale
I3	priorità di intervento del progetto
I4	riqualificazione degli spazi pubblici, rafforzamento del legame città-mare
I5	centro di monitoraggio e valorizzazione ambientale, recupero di un monumento storico
I6	pedonalizzazione e razionalizzazione del traffico veicolare (nuova rotonda, nuove strade e parcheggi)
Criteri II	
II7	Piano Regolatore Comunale, Piano di Urbanizzazione e Piano Particolareggiato su invito all'interno del POLIS
II8	priorità di intervento del programma
II9	consultazioni pubbliche, "commissione di accompagnamento", comunicazione
II10	centro di monitoraggio e valorizzazione ambientale, attrezzature per la spiaggia
Criteri III	
III11	in parte (es. attrezzature per la spiaggia)
III12	in parte con il comune di Porto
III13	specifico programma di riqualificazione urbana e valorizzazione ambientale (POLIS) su invito
Criteri IV	
IV14	20 milioni di euro
IV15	tempi di realizzazione ridotti (1998-2001)
IV16	75 % (restante 25% = Ministero dell'Ambiente + comune di Matosinhos)
IV17	riqualificazione del waterfront come volano per lo sviluppo economico, rafforzamento del legame città-mare, aumento della fruizione degli spazi pubblici
IV18	aumento dei valori di mercato degli immobili nelle aree oggetto di intervento, miglioramento della qualità
IV19	miglioramento significativo, per turisti e residenti (percorsi, esistenza di opere d'arte, servizi, etc.)
IV20	investimenti dei privati soprattutto nel settore delle residenze e nella gestione delle attrezzature per la spiaggia
IV21	contributo diretto per gli interventi di riqualificazione degli spazi pubblici del waterfront, per la posizione geografica strategica dell'area, per la presenza di opere d'arte pubbliche, per il recupero di un antico monumento

Testimone 4 (T4)

Criteri I

I1	condizioni di degrado, waterfront in costruzione
I2	importanza fondamentale
I3	parziale, trattandosi di un progetto che ha riguardato un solo edificio ma opera in stretta continuità con il progetto di Souto Moura
I4	parziale, trattandosi di un progetto che ha riguardato un solo edificio ma è inserito all'interno del più complesso processo di trasformazione urbana di Matosinhos Sud
I5	parziale (valore potenziale ed educativo)
I6	parziale, trattandosi di un solo edificio. Relativamente all'accessibilità si registra l'assenza di barriere architettoniche

Criteri II

II7	unico concorso di architettura bandito da Matosinhos Polis, società di riqualificazione urbana e valorizzazione ambientale
II8	parziale, trattandosi di un progetto di un edificio costruito. La cosa importante è il valore educativo, pedagogico dell'edificio e l'utilizzo di tecniche e materiali da costruzione locali
II9	no (trattandosi di un concorso bandito da Matosinhos Polis con vincoli stringenti)
II10	il centro stesso può essere considerato un'attrezzatura per il sociale data la sua finalità educativa, polifunzionale e flessibile

Criteri III

III11	no, è un'opera pubblica
III12	non c'è stata cooperazione (il progetto ha riguardato solo Matosinhos). Normalmente c'è cooperazione tra Matosinhos e Porto, molto meno tra Porto e Vila Nova de Gaia
III13	unico concorso di architettura nell'ambito di uno specifico programma di riqualificazione urbana e valorizzazione ambientale (POLIS)

Criteri IV

IV14	120.000 euro
IV15	un anno (settembre 2000-settembre 2001)
IV16	75 % (restante 25% = Ministero dell'Ambiente + comune di Matosinhos)
IV17	chiaramente parziale, trattandosi di un unico edificio
IV18	chiaramente parziale, trattandosi di un unico edificio
IV19	chiaramente parziale, trattandosi di un unico edificio
IV20	chiaramente parziale, trattandosi di un unico edificio
IV21	chiaramente parziale, trattandosi di un unico edificio

Testimone 5 (T5)

Criteri I

I1	condizioni di degrado
I2	importanza fondamentale
I3	contributo significativo (alta fruizione pubblica, continuità di trasporto e di percorso)
I4	riqualificazione degli spazi pubblici del waterfront, creazione di nuovi percorsi pedonali e ciclabili e di attrezzature per turisti e residenti
I5	l'Edificio Trasparente
I6	predisposizione per il passaggio del tram elettrico + parcheggi

Criteri II

II7	prima studio urbanistico non vincolativo poi Polis come programma innovativo di riqualificazione urbana e valorizzazione ambientale a carattere dimostrativo per il paese
II8	decontaminazione del suolo
II9	in parte (solo nella seconda fase)
II10	l'Edificio Trasparente

Criteri III

III11	no, solo la gestione ai privati
III12	c'è stata cooperazione tra Porto e Matosinhos
III13	specifico programma di riqualificazione urbana e valorizzazione ambientale (POLIS) su invito

Criteri IV

IV14	25,5 milioni di euro
IV15	due fasi di progetto in tre anni (1999-2001)
IV16	75 % (restante 25% = Ministero dell'Ambiente + comune di Porto)
IV17	riqualificazione del waterfront come volano per lo sviluppo economico, valore potenziale
IV18	aumento dei valori di mercato degli immobili nelle aree oggetto di intervento
IV19	miglioramento significativo in un complesso processo di trasformazione urbana
IV20	miglioramento significativo
IV21	contributo diretto per gli interventi di riqualificazione degli spazi pubblici, per l'offerta di servizi, per il rafforzamento del rapporto città-mare, per la continuità di percorso e di progetto

Testimone 6 (T6)

Criteri I

I1	condizioni di degrado
I2	importanza fondamentale
I3	priorità di intervento del programma
I4	riqualificazione degli spazi pubblici del waterfront in termini di qualità architettonica, urbana ed ambientale
I5	l'Edificio Trasparente
I6	predisposizione per il passaggio del tram elettrico

Criteri II

II7	Polis come programma innovativo di riqualificazione urbana e valorizzazione ambientale a carattere dimostrativo per il Paese
II8	priorità di intervento del programma
II9	consultazioni pubbliche, pannelli esplicativi
II10	l'Edificio Trasparente

Criteri III

III11	no, sono opere pubbliche
III12	c'è stata cooperazione tra Porto e Matosinhos
III13	specifico programma di riqualificazione urbana e valorizzazione ambientale (POLIS) su invito

Criteri IV

IV14	25,5 milioni di euro (Porto Polis), 59,5 milioni di euro (PORTO2001)
IV15	due fasi di progetto in tre anni (1999-2001)
IV16	75 % (restante 25% = Ministero dell'Ambiente + comune di Porto)
IV17	riqualificazione del waterfront come volano per lo sviluppo economico, rafforzamento del legame città-mare, aumento della fruizione degli spazi pubblici
IV18	aumento dei valori di mercato degli immobili nelle aree oggetto di intervento
IV19	miglioramento significativo
IV20	miglioramento significativo
IV21	contributo diretto per gli interventi di riqualificazione degli spazi pubblici, per l'offerta di servizi per il rafforzamento del rapporto città-mare, per la continuità di percorso e di progetto

Testimone 7 (T7)

Criteri I

I1	assenza di progetti urbani di riqualificazione del waterfront
I2	importanza fondamentale
I3	contributo significativo (incremento della fruizione, creazione di nuove attrezzature, rafforzamento del legame città-mare)
I4	riqualificazione degli spazi pubblici, creazione aree verdi, creazione di nuovi percorsi pedonali e ciclabili e di attrezzature per il turismo
I5	museo dell'Alfandega, museo del tram elettrico
I6	progetto tram elettrico per residenti e turisti

Criteri II

II7	Piano di Urbanizzazione utilizzato come Piano Particolareggiato
II8	priorità di intervento del programma
II9	informazioni porta a porta
II10	area dell'Alfandega

Criteri III

III11	in parte
III12	non c'è stata cooperazione, solitamente c'è
III13	piano di urbanizzazione (I fase), piano particolareggiato (II fase) su invito

Criteri IV

IV14	24 milioni di euro (un terzo per le infrastrutture, un terzo per il ponte e un terzo per lo spazio pubblico) ; 4 milioni di euro (Cais da Ribeira)
IV15	I fase (un anno), II fase (un anno e mezzo)
IV16	in parte
IV17	riqualificazione del waterfront come volano per lo sviluppo economico, incremento del turismo, miglioramento della qualità architettonica, urbana ed ambientale
IV18	aumento dei valori di mercato degli immobili nelle aree oggetto di intervento
IV19	miglioramento significativo (fruizione molto alta sia per i turisti che per i residenti)
IV20	incremento significativo nel settore delle residenze e terziario
IV21	contributo diretto per gli interventi di riqualificazione degli spazi pubblici, per l'offerta di servizi, per il rafforzamento del rapporto città-mare, per la continuità di percorso e la qualità degli interventi

Testimone 8 (T8)

Criteri I

- I1 assenza di progetti urbani di riqualificazione del waterfront
- I2 importanza relativa (il fiume come limite, frontiera per lo sviluppo)
- I3 priorità di intervento del programma
- I4 parziale nel caso del molo , più significativo nel caso della riqualificazione del Douro
- I5 contributo significativo per la continuità di percorso e di progetto lungo il waterfront, l'alta fruizione è un indicatore di successo in tutti e tre gli interventi
- I6 no nel caso del molo, contributo significativo invece nel caso Gaia Polis per la radicale trasformazione dell'area

Criteri II

- II7 > concorso pubblico internazionale di architettura dall'Istituto di Navigazione del fiume Douro (per il molo)
 > Polis come programma innovativo di riqualificazione urbana e valorizzazione ambientale a carattere dimostrativo per il Paese
- II8 priorità di intervento del programma
- II9 consultazioni pubbliche e riunioni con la popolazione locale
- II10 > bar-caffè, spazi commerciali, sala espositiva e spazi esterni di aggregazioni per eventi culturali e musicali
 > nuovi percorsi pedonali e ciclabili
 > edificio trasparente come centro nevralgico e polo attrattore poli-funzionale

Criteri III

- III11 no, sono opere pubbliche (fatta eccezione per la riqualificazione dell'edificio trasparente completamente privata)
- III12 no, soprattutto tra Porto e Vila Nova de Gaia
- III13 > concorso pubblico internazionale di architettura dell'Istituto di Navigazione del fiume Douro (per il molo)
 > specifico programma di riqualificazione urbana e valorizzazione ambientale (POLIS) su invito

Criteri IV

- IV14 5,5 milioni di euro per il progetto del Molo
- IV15 > per Gaia Polis due fasi (2000-2002; 2005-2006)
 > per l'edificio trasparente 2000-2002
- IV16 per Gaia Polis 75 % (restante 25% = Ministero dell'Ambiente + comune di Vila Nova de Gaia
- IV17 riqualificazione del waterfront come volano per lo sviluppo economico, aumento dei valori di mercato a Gaia
- IV18 aumento dei valori di mercato degli immobili nelle aree oggetto di intervento soprattutto sul lungomare di Vila Nova de Gaia
- IV19 in parte
- IV20 incremento significativo nel settore delle residenze a Vila Nova de Gaia
- IV21 contributo diretto per gli interventi di riqualificazione degli spazi pubblici, per l'edificio trasparente, per la continuità di percorso e progetto dal centro storico di Vila Nova de Gaia al mare e viceversa

Testimone 9 (T9)

Criteri I

I1	condizioni di degrado e di disagio sociale
I2	importanza fondamentale
I3	valorizzazione di carattere turistico, logica di intervento non invasiva, compatibilità degli interventi
I4	riqualificazione degli spazi pubblici del waterfront (progetto poco invasivo, interventi puntuali)
I5	centro civico, ristorante, mercato, museo, riqualificazione della scuola di quartiere
I6	pedonalizzazione, potenziamento autobus, continuità con gli altri progetti

Criteri II

II7	Polis come programma innovativo di riqualificazione urbana e valorizzazione ambientale a carattere dimostrativo per il paese > criterio del minimo intervento, integrazione con il paesaggio
II8	potenziamento delle aree verdi, creazione di una nuova immagine del waterfront
II9	consultazioni pubbliche
II10	centro civico, lavatoio pubblico, attrezzature per la pesca e per il tempo libero, parco urbano

Criteri III

III11	in parte (es. mercato del pesce)
III12	non c'è stata cooperazione (il progetto ha riguardato solo Vila Nova de Gaia)
III13	specifico programma di riqualificazione urbana e valorizzazione ambientale (POLIS) su invito

Criteri IV

IV14	non so
IV15	fasi molteplici
IV16	75 % (restante 25% = Ministero dell'Ambiente + comune di Vila Nova de Gaia)
IV17	sviluppo circoscritto (area piccola, economia povera, etc.)
IV18	poche trasformazioni (intervento di recupero non di espansione)
IV19	no attrattività ma conservazione dell'identità territoriale
IV20	conservare, salvaguardare, potenziare le attività economiche esistenti, ovvero quelle legate alla pesca
IV21	contributo indiretto al turismo e attrattività culturale, priorità alle condizioni di vita degli abitanti

Testimone 10 (T10)

Criteri I	
I1	condizione buone, aree di espansione urbane di forte valenza paesaggistica
I2	importanza fondamentale
I3	priorità di intervento del programma
I4	piano di espansione urbana, miglioramento del rapporto tra la quota alta e bassa dell'area
I5	spazi pubblici come luoghi di aggregazione, legati alle attività sportive e ludiche e al tempo libero
I6	pedonalizzazione, potenziamento autobus, continuità con gli altri progetti
Criteri II	
II7	Polis come programma innovativo di riqualificazione urbana e valorizzazione ambientale a carattere dimostrativo per il Paese
II8	priorità di intervento del programma
II9	consultazioni pubbliche e riunioni formali ed informali con la popolazione locale, comunicazione
II10	scuole, servizi e spazi pubblici
Criteri III	
III11	no, sono opere pubbliche
III12	no, soprattutto tra Porto e Vila Nova de Gaia
III13	specifico programma di riqualificazione urbana e valorizzazione ambientale (POLIS) su invito
Criteri IV	
IV14	non so
IV15	fasi molteplici: prima studio preliminare, poi studio definitivo con bassi indici di densità edilizia
IV16	75 % (restante 25% = Ministero dell'Ambiente + comune di Vila Nova de Gaia
IV17	migliori condizioni di investimento relativamente al turismo, alla pesca, al terziario e allo sport ed alle nuove residenze
IV18	aumento dei valori di mercato degli immobili nelle aree oggetto di intervento (impegni per realizzare nuove costruzioni)
IV19	miglioramento significativo (fruizione molto alta sia per i turisti che per i residenti)
IV20	incremento significativo nel settore delle residenze e terziario
IV21	contributo indiretto al turismo e attrattività culturale, priorità alle condizioni di vita degli abitanti

Testimone 11 (T11)

Criteri I

I1	condizioni di degrado e di disagio sociale
I2	importanza fondamentale
I3	priorità di intervento del programma
I4	riqualificazione degli spazi pubblici, interesse crescente dei privati
I5	centro civico, ristorante, mercato, museo
I6	potenziamento autobus tra Vila Nova de Gaia e Porto

Criteri II

II7	Polis come programma innovativo di riqualificazione urbana e valorizzazione ambientale a carattere dimostrativo per il Paese
II8	priorità di intervento del programma
II9	ufficio di comunicazione
II10	Afurada (parco urbano, parco giochi per bambini, piazza, lavatoio pubblico)

Criteri III

III11	in parte (es. porto dell'Afurada)
III12	non c'è stata cooperazione (il progetto ha riguardato solo Vila Nova de Gaia)
III13	specifico programma di riqualificazione urbana e valorizzazione ambientale (POLIS) su invito

Criteri IV

IV14	33 milioni di euro
IV15	fasi molteplici, sviluppate in pochi anni (meno di un decennio)
IV16	75 % (restante 25% = Ministero dell'Ambiente + comune di Vila Nova de Gaia)
IV17	riqualificazione del waterfront come volano per lo sviluppo economico, valore potenziale
IV18	aumento dei valori di mercato degli immobili nelle aree oggetto di intervento
IV19	forte continuità con le attrezzature e la programmazione esistenti
IV20	aumento degli investimenti privati lungo il waterfront, logica di continuità
IV21	contributo diretto per gli interventi di riqualificazione degli spazi pubblici, per la continuità di percorso e di progetto dal centro storico al mare e viceversa

Testimone 12 (T12)

Criteri I

I1	condizioni buone, caratterizzate dalla forte valenza paesaggistica
I2	importanza fondamentale
I3	parziale, trattandosi di piccole attrezzature la loro valenza è soprattutto turistica
I4	riqualificazione degli spazi pubblici del waterfront (progetto poco invasivo, interventi puntuali)
I5	bar-caffè
I6	no

Criteri II

II7	concorso pubblico internazionale di architettura, progetto su invito
II8	creazione di una nuova immagine del waterfront
II9	no
II10	bar-caffè, funivia

Criteri III

III11	no, fondi privati
III12	non c'è stata cooperazione (il progetto ha riguardato solo Vila Nova de Gaia o solo Porto)
III13	concorso di architettura, progetti su invito

Criteri IV

IV14	non so
IV15	tempi di realizzazione ridotti
IV16	no, fondi privati
IV17	contributo diretto al turismo, miglioramento dell'immagine del waterfront
IV18	in parte, maggiore nel caso della funivia
IV19	miglioramento significativo (fruizione molto alta sia per i turisti che per i residenti)
IV20	in parte, maggiore nel caso della funivia
IV21	contributo diretto a turismo, miglioramento dell'immagine del waterfront

Testimone 13 (T13)

Criteri I

I1	condizioni differenti, prevalentemente buone, caratterizzate prevalentemente dall'assenza di progetto urbano e dalla valenza paesaggistica di alcune aree
I2	importanza fondamentale
I3	miglioramento significativo, nel caso dei Programmi Polis esplicita priorità
I4	riqualificazione degli spazi pubblici del waterfront, rafforzamento del legame fiume-mare, città-mare
I5	varie attrezzature poli-funzionali
I6	pedonalizzazione, potenziamento autobus, metropolitana, tram elettrico, incremento dei parcheggi

Criteri II

II7	Polis come programma innovativo di riqualificazione urbana a carattere dimostrativo e per il paese come "laboratorio" di progettazione e sperimentazione
II8	priorità di intervento del programma
II9	no
II10	edificio trasparente, lavatoio pubblico, museo dell'Alfandega e attrezzature minori

Criteri III

III11	in parte (es. Cais de Gaia)
III12	non sempre c'è stata cooperazione, soprattutto tra Porto e Vila Nova de Gaia c'è molta concorrenza
III13	modalità di attuazione molteplici, quasi sempre su invito fatta eccezione per due concorsi pubblici (uno nell'ambito di Matosinhos Polis, l'altro bandito dall'Istituto di Navigazione del fiume Douro)

Criteri IV

IV14	non so
IV15	fasi molteplici, sviluppate in pochi anni (meno di un decennio)
IV16	> per il Polis 75 % (restante 25% = Ministero dell'Ambiente + comuni interessati)
IV17	trasformazioni sostanziali con effetti molto positivi
IV18	aumento dei valori di mercato degli immobili, dei prezzi di locazione e vendita nelle aree oggetto di intervento
IV19	miglioramento significativo anche per la programmazione culturale di Porto
IV20	incremento significativo nel settore delle residenze e terziario
IV21	contributo diretto per gli interventi di riqualificazione degli spazi pubblici, per la multifunzionalità del waterfront, per la programmazione culturale, per le reti di eccellenza (università e centri di ricerca), per il centro storico sito Unesco. Molti interventi sono stati dei moltiplicatori sociali

Testimone 14 (T14)

Criteri I

I1	assenza di progetti urbani di riqualificazione del waterfront
I2	importanza fondamentale
I3	miglioramento significativo (soprattutto per la nuova marina dell'Afurada, l'edificio trasparente, il parco della città di Porto ed i piccoli grandi poli attrattivi urbani)
I4	riqualificazione degli spazi pubblici del waterfront, creazione di luoghi confortevoli per momenti di incontro e di aggregazione, nuove residenze
I5	Café do Cais do Porto, edificio trasparente, parco della città, piste ciclabili, percorsi pedonali
I6	trasporto pubblico fiume-mare, o via fiume non è stato progettato, via terra invece c'è una forte continuità di percorso

Criteri II

II7	Polis come programma innovativo di riqualificazione urbana e valorizzazione ambientale esemplare per il Paese
II8	poche aree verdi pubbliche, non sono soddisfatta
II9	non so
II10	le attrezzature per il sociale non sono del tutto sufficienti, positivo invece il giudizio sulle attrezzature temporanee

Criteri III

III11	no, solo la gestione ai privati
III12	non c'è cooperazione, anche se insieme potrebbero essere più competitive ed attrattive
III13	modalità di attuazione molteplici, quasi sempre su invito fatta eccezione per due concorsi pubblici (uno nell'ambito di Matosinhos Polis, l'altro bandito dall'Istituto di Navigazione del fiume Douro)

Criteri IV

IV14	non so
IV15	varie fasi in 10 anni
IV16	> per il Polis 75 % (restante 25% = Ministero dell'Ambiente + comune di Vila Nova de Gaia)
IV17	contributo diretto ed indiretto
IV18	aumento dei valori di mercato degli immobili nelle aree oggetto di intervento
IV19	miglioramento significativo
IV20	notevole aumento degli investimenti privati soprattutto nel settore delle residenze a Matosinhos e Vila Nova de Gaia
IV21	contributo diretto ed indiretto per gli interventi di riqualificazione degli spazi pubblici del waterfront, per il notevole e chiaramente percepibile aumento del flusso e degli investimenti per le infrastrutture turistiche

	T1	T2	T3	T4	T5	T6	T7	T8	T9	T10	T11	T12	T13	T14
Criteri architettonici urbani ed ambientali														
I1	●	●	●	●	●	●	●	●	●	○	●	○	○	●
I2	○	○	○	○	○	○	○	⊙	○	○	○	○	○	○
I3	●	●	●	△	▲	●	▲	●	▲	●	●	△	▲	▲
I4	△	▲	▲	△	▲	▲	▲	△	▲	▲	▲	▲	▲	▲
I5	▼	△	▲	△	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲
I6	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▼	▲	▼
Criteri sociali e culturali														
II7	☑	✓	☑	×	✓	✓	☑	✓	✓	✓	✓	×	✓	✓
II8	▲	●	●	△	▲	●	●	●	▲	●	●	▲	●	▼
II9	▼	▲	▲	▼	△	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▼	▼	▼
II10	▲	△	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▼
Criteri politici ed istituzionali														
III11	▼	▼	△	▼	▼	▼	△	▼	△	▼	△	▼	△	▼
III12	▼	△	△	▼	▲	▲	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼
III13	☑	✓	☑	×	✓	✓	☑	✓	✓	✓	✓	×	✓	✓
Criteri economici e finanziari														
IV14	◐	◐	◑	◑	◑	◑	◑	◑	◐	◐	◑	◐	◐	◐
IV15	▼	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
IV16	□	■	■	■	■	■	△	■	■	■	■	□	■	■
IV17	△	▲	▲	△	▲	▲	▲	▲	△	▲	▲	▲	▲	▲
IV18	▲	▲	▲	△	▲	▲	▲	▲	△	▲	▲	△	▲	▲
IV19	▲	▲	▲	△	▲	▲	▲	▲	△	▲	▲	▲	▲	▲
IV20	▲	▲	▲	△	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	△	▲	▲
IV21	▲	▲	▲	△	▲	▲	▲	▲	△	▲	▲	▲	▲	▲

Le colonne T1, T2, ..., T14 rappresentano gli intervistati, ovvero i testimoni privilegiati (architetti, ingegneri ed esperti locali). In particolare:

- T1 = Alvaro Siza Vieira, Progetto del lungomare (Marginal) di Leça da Palmeira;
T2 = Eduardo Souto Moura, Progetto di riconversione del lungomare di Matosinhos Sud;
T3 = Manuel Pinheiro Torres, Coordinatore di Matosinhos Polis;
T4 = Atelier da Bouça, Progetto del centro di monitoraggio ed interpretazione ambientale;
T5 = Marta Labastida, Collaboratrice al progetto di riqualificazione del fronte marittimo del Parque da cidade e dell' Avenida Montevideu di Porto dell'arch. Manuel de Solà-Morales;
T6 = Teresa Lago, Presidente della società Porto 2001;
T7 = Manuel Fernandes de Sá, Piano Particolareggiato e Piano di Urbanizzazione per il Fronte Fluviale (Marginal) del fiume Douro tra l'Alfandega ed il Passeio Alegre; Progetto di riqualificazione urbana del Cais da Estiva, Praça da Ribeira e Cais da Ribeira a Porto;
T8 = Carlos Prata, Lungofiume Douro tra il centro storico e l'Afurada; Molo del fiume Douro; Riquilificazione dell'edificio trasparente;
T9 = Atelier 15, Piano Particolareggiato dell'Afurada;
T10 = Francisco Barata & Madalena Pinto da Silva archh., Piano Particolareggiato di São Paio Canidelo;
T11 = Diana Gaspar, Coordinatrice di Gaia Polis;
T12 = Atelier Menos è Mais, Caffè del Cais di Porto; Bar di Gaia e Bar Ar de Rio di Gaia; Funivia di Vila Nova de Gaia;
T13 = Alvaro Domingues, geografo FAUP (facoltà di Architettura di Porto);
T14 = Architetto, Porto Vivo Sru, società di riqualificazione urbana di Porto.

Le righe indicano invece i criteri e gli indicatori di valutazione adottati¹⁰⁸. In particolare:

- I1 = Condizioni preesistenti;
I2 = Importanza del fiume/mare;
I3 = Valorizzazione dei fronti marittimi e fluviali;
I4 = Sviluppo urbano;
I5 = Rivitalizzazione urbana (attrezzature ricreative, culturali, etc.);
I6 = Miglioramento del trasporto pubblico e delle interconnessioni esistenti (accessibilità ai luoghi, alle attività e ai servizi)
- II 7 = Innovazione (strumenti di pianificazione e programmazione urbana);
II8 = Miglioramento del benessere ambientale del waterfront;
II9 = Coinvolgimento e partecipazione della comunità (forum, consultazioni, pubbliche, sportelli informativi, etc.)
II10 = Realizzazione di attrezzature per il sociale;
- III11 = Attivazione rapporti di partnership pubblico-privati;
III12 = Promozione di un atteggiamento cooperativo e capacità di coordinamento tra le varie municipalità;
III13 = Modalità di attuazione (concorsi di architettura, specifici programmi di riqualificazione urbana o di recupero, etc.);

¹⁰⁸ Rispetto agli indicatori individuati precedentemente, alcuni sono stati aggregati in modo da eliminare le questioni ridondanti e rendere l'intervista più agevole.

- IV14 = Costi globali;
- IV15 = Riduzione dei tempi di realizzazione;
- IV16 = Livello di compartecipazione dei fondi comunitari;
- IV17 = Sviluppo economico;
- IV18 = Valorizzazione immobiliare delle aree oggetto di intervento (incremento dei valori di mercato, etc.)
- IV19 = Miglioramento dell'attrattività territoriale;
- IV20 = Incremento degli investimenti privati, di nuove attività economiche e capacità di rigenerazione di quelle esistenti;
- IV21 = Aumento del turismo e dell'attrattività culturale.

I giudizi espressi dai testimoni privilegiati sono stati sintetizzati, come riportato di seguito:

- condizioni di degrado, assenza totale o parziale di progetti di riqualificazione urbana del waterfront;
- condizioni buone, caratterizzate dalla valenza paesaggistica ed ambientale delle aree oggetto di intervento;
- importanza fondamentale (il fiume come volano per lo sviluppo);
- ⊙ importanza relativa (il fiume come limite, frontiera per lo sviluppo);
- priorità di intervento del progetto, piano o programma;
- ▲ contributo significativo:
AZIONI
 - creazione di nuove attrezzature, servizi e poli attrattori per residenti e turisti;
 - riqualificazione spazi pubblici del waterfront;
 - creazione aree verdi;
 - creazione nuovi percorsi pedonali e ciclabili
 - creazione di nuove residenzeCONSEGUENZE
 - incremento della fruizione pubblica;
 - continuità di trasporto e di percorso;
 - rafforzamento legame città-mare, fiume-città.
- △ contributo parziale;
- ▼ contributo negativo;
- ↑ contributo significativo (presenza di attrezzature ricreative e culturali: parco della città, Edificio Trasparente, centro di monitoraggio e valorizzazione ambientale, museo dell'Alfandega, museo del tram elettrico, centro civico, ristorante, mercato, museo, riqualificazione della scuola di quartiere, bar-caffè;

↑ contributo significativo (pedonalizzazione e razionalizzazione del traffico veicolare, potenziamento autobus nuove rotonde, strade e percorsi, metropolitana, tram elettrico, incremento dei parcheggi);

✓ Polis come programma innovativo di riqualificazione urbana a carattere dimostrativo e per il paese come "laboratorio" di progettazione e sperimentazione su invito dei progettisti;

× concorso di architettura bandito da Polis, società di riqualificazione urbana e valorizzazione ambientale e da altre società;

☑ altri progetti (progetti di recupero, etc.);

↑ contributo significativo (potenziamento delle aree verdi, creazione di una nuova immagine del waterfront);

↑ contributo significativo (consultazioni pubbliche, riunioni, sportelli informativi, informazioni porta a porta, pannelli esplicativi);

↑ contributo significativo (edificio trasparente come centro nevralgico e polo attrattore poli-funzionale, parco urbano, parco giochi, piazze, lavatoio pubblico, piscina e ristorante, centro di monitoraggio e valorizzazione ambientale, attrezzature per la spiaggia, scuole, bar-caffè, spazi commerciali, musei, servizi e spazi pubblici di aggregazioni per eventi culturali e musicali, attrezzature per la pesca e per il tempo libero);

▲ contributo positivo (cooperazione etc.);

☹ non so;

● 20-25 milioni di euro;

● 120.000 euro;

● 5,5 milioni di euro;

● 33 milioni di euro;

▪ tempi di realizzazione ridotti;

■ fondi comunitari 75 % (restante 25% = Ministero dell'Ambiente + comune);

□ fondi comunali;

□ fondi privati;

↑ contributo positivo (aumento dei valori di mercato degli immobili nelle aree oggetto di intervento, miglioramento della qualità).

6.10 Il questionario valutativo per gli utenti

Successivamente alle interviste ai testimoni privilegiati/chiave è stato strutturato un questionario per gli utenti. Sono stati intervistati le “persone comuni”/abitanti del quartiere.

In particolare ciascun intervistato è stato identificato mediante: sesso, età, comune di residenza, quartiere, tempo/anni di residenza, professione in modo da ri-costruire un “profilo degli utenti” del waterfront:

	M	F	Totale							
Sesso	27	18	45							
	20-26	27-33	34-40	41-47	> 48					
Età	8	18	10	7	2					
	Porto	Matosinhos	Vila Nova de Gaia			altro				
Luogo di residenza	33	4	1			4				
	Boa-vista	Bon-fim	Cedo-feita	Foz	Lordelo	Nevo-gilde	Paranhos	Ramalde	Santo-Ildefonso	Vitoria
Quartiere	1	3	11	2	1	1	1	1	5	2
	1-3 anni	4-7 anni	> 7 anni		> 17 anni					
Tempo residenza	11	7	5		5					
	Studente	Dipendente pubblico		Dipendente privato	Libero professionista	Docente universitario	Altro		Non occupato	
Professione	13	5	3		16	3	2		2	

CRITERI E DOMANDE/INDICATORI

I. Criteri di valutazione riguardanti gli aspetti urbani, architettonici ed ambientali

1.	Condizioni preesistenti	I1
2.	Importanza del fiume/mare	I2
3.	Conoscenza del programma Polis	I3
3.1	Modalità di conoscenza del programma Polis	I3.1
4.	Rivitalizzazione dei fronti marittimi e fluviali	I4
4.1	Grado di soddisfazione della rivitalizzazione dei fronti marittimi e fluviali	I5
5.	Sviluppo urbano	I5.1
5.1	Qualità dell'ambiente naturale	I5.1
5.2	Qualità dell'ambiente costruito	I5.2
5.3	Qualità degli spazi verdi attrezzati	I5.3

5.4	Qualità degli spazi di circolazione	I5.6
5.5	Qualità dell'arredo urbano e del sistema di illuminazione	
5.6	Qualità dei materiali utilizzati per l'arredo urbano e per la riqualificazione urbana	I5.7 I5.8
5.7	Esistenza di opere d'arte pubbliche	I5.9
5.8	Manutenzione e pulizia degli spazi pubblici	I5.10
5.9	Disponibilità di parcheggi	
5.10	Possibilità di partecipare ai processi di riqualificazione urbana	I6
6.	Miglioramento del trasporto pubblico e delle interconnessioni esistenti	I6.1
6.1	Grado di soddisfazione del miglioramento del trasporto pubblico e delle interconnessioni esistenti	I7
7.	Qualità del trasporto pubblico	I8
8.	Tipologia di trasporto dopo il programma Polis	I9
9.	Tipologia di trasporto prima del programma Polis	I10
10.	Contributo alla riqualificazione urbana e alla valorizzazione ambientale del waterfront	I10.1
10.1	Grado di soddisfazione della riqualificazione urbana e della valorizzazione ambientale del waterfront	I11 I11.1
11.	Integrazione del Programma POLIS nel paesaggio	I12.1
11.1	Grado di miglioramento della qualità del paesaggio	I12.2
12.1	Conseguenze sul patrimonio ambientale	I12.3
12.2	Conseguenze sul patrimonio costruito	
12.3	Conseguenze sul quartiere	
II. Criteri di valutazione riguardanti gli aspetti sociali e culturali		
13.	Fruizione dello spazio pubblico del waterfront dopo gli interventi di riqualificazione	II13
13.1	Frequenza temporale della fruizione (mensile) dello spazio pubblico del waterfront	II13.1
13.2	Frequenza temporale (settimanale) della fruizione	II13.2
13.3	Frequenza temporale (giornaliera) della fruizione	II13.3
13.4	Frequenza temporale (annuale) della fruizione	II13.4
14.	Motivazioni per la fruizione dello spazio pubblico	II14
15.	Fruizione dello spazio pubblico del waterfront prima degli interventi di riqualificazione	II15
16.	Grado di vivibilità degli spazi pubblici del waterfront	II16
17.	Promozione della sicurezza urbana e sociale	II17
17.1	Percezione della sicurezza urbana e sociale	II17.1
18.	Coinvolgimento e partecipazione della comunità nel processo di riqualificazione urbana	II18
18.1	Modalità di coinvolgimento e partecipazione della comunità	II18.1
19.	Realizzazione di attrezzature ricreative e per il tempo libero	II19
19.1	Grado di soddisfazione delle attrezzature ricreative e per il tempo libero	II19.1

III. Criteri di valutazione riguardanti gli aspetti politici ed istituzionali

20. Promozione di un atteggiamento cooperativo e capacità di coordinamento tra le varie municipalità	III20
21. Assenza di benefici degli interventi di riqualificazione	III21
22. Rivitalizzazione della città attraverso la localizzazione di servizi per il turismo, la cultura e per il tempo libero	III22
22.1 Grado di soddisfazione dei servizi	III22.1
23. Attrattività e multi-funzionalità degli spazi pubblici	III23
23.1 Grado di miglioramento dell'attrattività e multi-funzionalità degli spazi pubblici	III23.1

IV. Criteri di valutazione riguardanti gli aspetti economici e finanziari

24. Miglioramento dell'attrattività e della competitività economica	IV24
24.1 Grado di miglioramento dell'attrattività e della competitività economica	IV24.1
25. Incremento dei valori di mercato delle aree oggetto di intervento	IV25
25.1 Grado di incremento dei valori di mercato delle aree oggetto di intervento	IV25.1
26. Grado di incremento dei prezzi di vendita delle abitazioni	IV26
27. Grado di incremento dei prezzi di locazione delle abitazioni	IV27
28. Incremento degli investimenti privati	IV28
28.1 Grado di incremento degli investimenti privati	IV28.1
29. Installazione di nuove attività economiche	IV29
29.1 Grado di aumento delle attività economiche	IV29.1
30. Capacità di rigenerazione delle attività economiche esistenti	IV30
30.1 Grado di aumento della rigenerazione delle attività economiche esistenti	IV30.1
31. Sviluppo ed incremento dell'attività turistica	IV31
31.1 Grado di aumento dell'attività turistica	IV31.1
32. Incremento dell'attrattività culturale	IV32
32.1 Grado di incremento dell'attrattività culturale	IV32.1
33. Contributo alla conservazione e valorizzazione del patrimonio culturale esistente	IV33
33.1 Misura del contributo alla conservazione e valorizzazione del patrimonio culturale esistente	IV33.1

Si riporta di seguito il questionario strutturato per gli utenti.

Criteri Architettonici, Urbani ed Ambientali

1. Quali erano le condizioni preesistenti rispetto ai piani e ai progetti di riqualificazione urbana del waterfront di

PORTO?	MATOSINHOS?	VILA NOVA DE GAIA?
<input type="radio"/> ottime	<input type="radio"/> ottime	<input type="radio"/> ottime
<input type="radio"/> buone	<input type="radio"/> buone	<input type="radio"/> buone
<input type="radio"/> abbastanza buone	<input type="radio"/> abbastanza buone	<input type="radio"/> abbastanza buone
<input type="radio"/> non buone	<input type="radio"/> non buone	<input type="radio"/> non buone
<input type="radio"/> pessime	<input type="radio"/> pessime	<input type="radio"/> pessime

2.1 La presenza del fiume Douro/mare che importanza assume per la città di

PORTO?	VILA NOVA DE GAIA?	MATOSINHOS?
<input type="radio"/> molto elevata	<input type="radio"/> molto elevata	<input type="radio"/> molto elevata
<input type="radio"/> elevata	<input type="radio"/> elevata	<input type="radio"/> elevata
<input type="radio"/> abbastanza elevata	<input type="radio"/> abbastanza elevata	<input type="radio"/> abbastanza elevata
<input type="radio"/> poco elevata	<input type="radio"/> poco elevata	<input type="radio"/> poco elevata
<input type="radio"/> nulla	<input type="radio"/> nulla	<input type="radio"/> nulla

3. Conosce il Programma POLIS?

- sì
 no

3.1 Se sì, come è venuto a conoscenza del programma?

- internet
 mass media
 riviste locali
 pubblicazioni
 sportelli comunali
 pannelli esplicativi
 Altro.....

4. La rivitalizzazione dei fronti fluviali/marittimi era uno dei principali obiettivi del Programma POLIS.

Secondo lei, è stato un obiettivo raggiunto?

PORTO POLIS	MATOSINHOS POLIS	GAIA POLIS
<i>Avenida Marginal do Parque da Cidade, requalificação da Avenida Montereideu entre a Praça Gonçalves Zarco e o Molhe, Edifício Transparente)</i>	<i>(Reconversão da Faixa Marginal de Matosinhos Sul entre a Avenida da República e a Praça Cidade do Salvador, Centro de Monitorização e Interpretação Ambiental)</i>	<i>(Marginal do Rio Douro entre o centro Histórico e a Afurada, Planos de Pormenor da Afurada, Planos de Pormenor da São Paio Canidelo)</i>
<input type="radio"/> sì	<input type="radio"/> sì	<input type="radio"/> sì
<input type="radio"/> solo in parte	<input type="radio"/> solo in parte	<input type="radio"/> solo in parte
<input type="radio"/> no	<input type="radio"/> no	<input type="radio"/> no

4.1 Se sì, si ritiene soddisfatto?

- molto soddisfatto
 soddisfatto
 abbastanza soddisfatto
 insoddisfatto
 molto insoddisfatto

4.1 Se sì, si ritiene soddisfatto?

- molto soddisfatto
 soddisfatto
 abbastanza soddisfatto
 insoddisfatto
 molto insoddisfatto

4.1 Se sì, si ritiene soddisfatto?

- molto soddisfatto
 soddisfatto
 abbastanza soddisfatto
 insoddisfatto
 molto insoddisfatto

5. Crede che il Programma POLIS abbia contribuito allo sviluppo urbano della città di

PORTO?	MATOSINHOS?	VILA NOVA DE GAIA?
<input type="radio"/> sì	<input type="radio"/> sì	<input type="radio"/> sì
<input type="radio"/> solo in parte	<input type="radio"/> solo in parte	<input type="radio"/> solo in parte
<input type="radio"/> no	<input type="radio"/> no	<input type="radio"/> no
<input type="radio"/> non so	<input type="radio"/> non so	<input type="radio"/> non so

5.1 Se sì, è soddisfatto in termini di?

molto soddisfatto soddisfatto medio insoddisfatto molto
 insoddisfatto

qualità dell'ambiente naturale

(alberi, aree verdi, specchi d'acqua, etc.)

qualità dell'ambiente costruito

(edifici, piazze, bar, ristoranti, attrezzature per le attività sportive, etc.)

qualità degli spazi verdi attrezzati

(verde pubblico, parchi giochi per bambini, etc.)

qualità degli spazi di circolazione (percorsi carrabili, pedonali e ciclabili)

qualità dell'arredo urbano e del sistema di illuminazione pubblico

qualità dei materiali utilizzati per l'arredo urbano e per la riqualificazione

esistenza di opere d'arte pubbliche

manutenzione e pulizia degli spazi pubblici

disponibilità di parcheggi

possibilità di partecipare ai processi di riqualificazione urbana

6. Pensa che il Programma POLIS abbia migliorato l'accessibilità ai luoghi, alle attività e ai servizi urbani, in particolar modo, attraverso il miglioramento del trasporto pubblico tra le città di Porto/Matosinhos/Vila Nova de Gaia ed il fiume/mare?

- sì
- no
- solo in parte
- non so

6.1 Se sì, di quanto?

- molto migliorato
- migliorato
- abbastanza migliorato
- poco migliorato

7. In generale, quale è la sua opinione sulla qualità del trasporto pubblico di

PORTO?	MATOSINHOS?	VILA NOVA DE GAIA?
<input type="radio"/> ottima	<input type="radio"/> ottima	<input type="radio"/> ottima
<input type="radio"/> buona	<input type="radio"/> buona	<input type="radio"/> buona
<input type="radio"/> abbastanza buona	<input type="radio"/> abbastanza buona	<input type="radio"/> abbastanza buona
<input type="radio"/> non buona	<input type="radio"/> non buona	<input type="radio"/> non buona
<input type="radio"/> pessima	<input type="radio"/> pessima	<input type="radio"/> pessima

8. Che tipologia di trasporto utilizza per accedere al waterfront di

PORTO?	MATOSINHOS?	VILA NOVA DE GAIA?
<input type="radio"/> trasporto pubblico (autobus, metro, tram elettrico)	<input type="radio"/> trasporto pubblico (autobus, metro, tram elettrico)	<input type="radio"/> trasporto pubblico (autobus, metro, tram elettrico)
<input type="radio"/> automobile	<input type="radio"/> automobile	<input type="radio"/> automobile
<input type="radio"/> bicicletta	<input type="radio"/> bicicletta	<input type="radio"/> bicicletta
<input type="radio"/> taxi	<input type="radio"/> taxi	<input type="radio"/> taxi
<input type="radio"/> a piedi	<input type="radio"/> a piedi	<input type="radio"/> a piedi
<input type="radio"/> altro (<i>specificare</i>)	<input type="radio"/> altro (<i>specificare</i>)	<input type="radio"/> altro (<i>specificare</i>)

9. Utilizzava un'altra tipologia di trasporto prima degli interventi di riqualificazione?

- sì
- no

9.1 Se sì, quale?

.....

10. Crede che il Programma POLIS abbia contribuito alla riqualificazione e alla valorizzazione ambientale del waterfront di

PORTO?	MATOSINHOS?	VILA NOVA DE GAIA?
<input type="radio"/> sì	<input type="radio"/> sì	<input type="radio"/> sì
<input type="radio"/> no	<input type="radio"/> no	<input type="radio"/> no
<input type="radio"/> non so	<input type="radio"/> non so	<input type="radio"/> non so

10.1 Se sì, si ritiene soddisfatto?

Se sì, si ritiene soddisfatto?	Se sì, si ritiene soddisfatto?	Se sì, si ritiene soddisfatto?
<input type="radio"/> molto soddisfatto	<input type="radio"/> molto soddisfatto	<input type="radio"/> molto soddisfatto
<input type="radio"/> soddisfatto	<input type="radio"/> soddisfatto	<input type="radio"/> soddisfatto
<input type="radio"/> abbastanza soddisfatto	<input type="radio"/> abbastanza soddisfatto	<input type="radio"/> abbastanza soddisfatto
<input type="radio"/> abbastanza insoddisfatto	<input type="radio"/> abbastanza insoddisfatto	<input type="radio"/> abbastanza insoddisfatto
<input type="radio"/> insoddisfatto	<input type="radio"/> insoddisfatto	<input type="radio"/> insoddisfatto
<input type="radio"/> molto insoddisfatto	<input type="radio"/> molto insoddisfatto	<input type="radio"/> molto insoddisfatto

11. Pensa che gli interventi realizzati dal Programma POLIS si siano integrati nel paesaggio esistente?

PORTO	MATOSINHOS	VILA NOVA DE GAIA
<input type="radio"/> sì	<input type="radio"/> sì	<input type="radio"/> sì
<input type="radio"/> no	<input type="radio"/> no	<input type="radio"/> no
<input type="radio"/> non so	<input type="radio"/> non so	<input type="radio"/> non so

11.1 Se sì, crede abbiano migliorato la qualità del paesaggio?

- molto aumentato
- aumentato
- rimasta inalterata
- diminuita

11.1 Se sì, crede abbiano migliorato la qualità del paesaggio?

- molto aumentato
- aumentato
- rimasta inalterata
- diminuita

11.1 Se sì, crede abbiano migliorato la qualità del paesaggio?

- molto aumentato
- aumentato
- rimasta inalterata
- diminuita

O molto diminuita

O molto diminuita

O molto diminuita

Relativamente ai piani e programmi di riqualificazione urbana del waterfront

12.1 Come valuta le conseguenze sul patrimonio ambientale (aria, acqua, suolo, etc.)? per le città di

PORTO

- positivamente
- abbastanza positivamente
- abbastanza negativamente
- negativamente

MATOSINHOS

- positivamente
- abbastanza positivamente
- abbastanza negativamente
- negativamente

VILA NOVA DE GAIA

- positivamente
- abbastanza positivamente
- abbastanza negativamente
- negativamente

12.2 Come valuta le conseguenze sul patrimonio costruito (strade, edifici, attrezzature, etc.)?

MATOSINHOS

- positivamente
- abbastanza positivamente
- abbastanza negativamente
- negativamente

MATOSINHOS

- positivamente
- abbastanza positivamente
- abbastanza negativamente
- negativamente

VILA NOVA DE GAIA

- positivamente
- abbastanza positivamente
- abbastanza negativamente
- negativamente

12.3 Come valuta le conseguenze sul suo quartiere?

VILA NOVA DE GAIA

- positivamente
- abbastanza positivamente
- abbastanza negativamente
- negativamente

MATOSINHOS

- positivamente
- abbastanza positivamente
- abbastanza negativamente
- negativamente

VILA NOVA DE GAIA

- positivamente
- abbastanza positivamente
- abbastanza negativamente
- negativamente

Criteri Sociali e Culturali

13. Normalmente usufruisce dello spazio pubblico del waterfront di

PORTO?

- si
- no

MATOSINHOS?

- si
- no

VILA NOVA DE GAIA?

- si
- no

13.1 Se sì, con che frequenza?

- più volte a settimana
- una volta a settimana
- una volta al mese
- raramente

13.1 Se sì, con che frequenza?

- più volte a settimana
- una volta a settimana
- una volta al mese
- raramente

13.1 Se sì, con che frequenza?

- più volte a settimana
- una volta a settimana
- una volta al mese
- raramente

13.2 Se sì, quando?

- in settimana
- nel fine settimana e/o nei giorni festivi

13.2 Se sì, quando?

- in settimana
- nel fine settimana e/o nei giorni festivi

13.2 Se sì, quando?

- in settimana
- nel fine settimana e/o nei giorni festivi

13.3 Se sì, quando durante la giornata?

- mattina
- pomeriggio
- sera

13.3 Se sì, quando durante la giornata?

- mattina
- pomeriggio
- sera

13.3 Se sì, quando durante la giornata?

- mattina
- pomeriggio
- sera

13.4 Se sì, quando durante l'anno?

- primavera/estate
- autunno/inverso
- tutto l'anno

13.4 Se sì, quando durante l'anno?

- primavera/estate
- autunno/inverso
- tutto l'anno

13.4 Se sì, quando durante l'anno?

- primavera/estate
- autunno/inverso
- tutto l'anno

14. Qual è il motivo principale per il quale usufruisce del waterfront di

PORTO?

- luogo di incontro

MATOSINHOS?

- luogo di incontro

VILA NOVA DE GAIA?

- luogo di incontro

<input type="checkbox"/> eventi culturali e musicali	<input type="checkbox"/> eventi culturali e musicali	<input type="checkbox"/> eventi culturali e musicali
<input type="checkbox"/> sport (passeggiate, corsa, bici, surf, ecc)	<input type="checkbox"/> sport (passeggiate, corsa, bici, surf, ecc)	<input type="checkbox"/> sport (passeggiate, corsa, bici, surf, ecc)
<input type="checkbox"/> lavoro	<input type="checkbox"/> lavoro	<input type="checkbox"/> lavoro
<input type="checkbox"/> commercio (catene commerciali, negozi al dettaglio, ecc)	<input type="checkbox"/> commercio (catene commerciali, negozi al dettaglio, ecc)	<input type="checkbox"/> commercio (catene commerciali, negozi al dettaglio, ecc)
<input type="checkbox"/> bar e ristorazione	<input type="checkbox"/> bar e ristorazione	<input type="checkbox"/> bar e ristorazione
<input type="checkbox"/> locali notturni	<input type="checkbox"/> locali notturni	<input type="checkbox"/> locali notturni
<input type="checkbox"/> balneazione	<input type="checkbox"/> balneazione	<input type="checkbox"/> balneazione
<input type="checkbox"/> altro (<i>specificare</i>)	<input type="checkbox"/> altro (<i>specificare</i>)	<input type="checkbox"/> altro (<i>specificare</i>)

15. Solitamente frequentava il waterfront prima degli interventi di riqualificazione?

PORTO	MATOSINHOS	VILA NOVA DE GAIA
<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si
<input type="checkbox"/> no	<input type="checkbox"/> no	<input type="checkbox"/> no
<input type="checkbox"/> meno	<input type="checkbox"/> meno	<input type="checkbox"/> meno
<input type="checkbox"/> ugualmente	<input type="checkbox"/> ugualmente	<input type="checkbox"/> ugualmente

16. Come giudica la vivibilità dello spazio pubblico del waterfront di

PORTO	MATOSINHOS	VILA NOVA DE GAIA
<input type="checkbox"/> molto piacevole	<input type="checkbox"/> molto piacevole	<input type="checkbox"/> molto piacevole
<input type="checkbox"/> abbastanza piacevole	<input type="checkbox"/> abbastanza piacevole	<input type="checkbox"/> abbastanza piacevole
<input type="checkbox"/> piacevole	<input type="checkbox"/> piacevole	<input type="checkbox"/> piacevole
<input type="checkbox"/> poco piacevole	<input type="checkbox"/> poco piacevole	<input type="checkbox"/> poco piacevole
<input type="checkbox"/> non so	<input type="checkbox"/> non so	<input type="checkbox"/> non so

17. Si sente più sicuro dopo la riqualificazione urbana delle aree di waterfront di

PORTO?	MATOSINHOS?	VILA NOVA DE GAIA?
<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si
<input type="checkbox"/> no	<input type="checkbox"/> no	<input type="checkbox"/> no
<input type="checkbox"/> uguale	<input type="checkbox"/> uguale	<input type="checkbox"/> uguale

17.1 Se sì, indichi quali sono le principali ragioni che la fanno sentire più sicuro?

- illuminazione pubblica
- presenza delle Forze dell'ordine
- piena visibilità delle opere
- accessibilità
- pulizia e manutenzione
- qualità dello spazio pubblico progettato
- altro (*specificare*)

17.1 Se sì, indichi quali sono le principali ragioni che la fanno sentire più sicuro?

- illuminazione pubblica
- presenza delle Forze dell'ordine
- piena visibilità delle opere
- accessibilità
- pulizia e manutenzione
- qualità dello spazio pubblico progettato
- altro (*specificare*)

17.1 Se sì, indichi quali sono le principali ragioni che la fanno sentire più sicuro?

- illuminazione pubblica
- presenza delle Forze dell'ordine
- piena visibilità delle opere
- accessibilità
- pulizia e manutenzione
- qualità dello spazio pubblico progettato
- altro (*specificare*)

18. La comunità è stata coinvolta nel processo di riqualificazione urbana della città di

PORTO?	MATOSINHOS?	VILA NOVA DE GAIA?
<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si	<input type="checkbox"/> si
<input type="checkbox"/> no	<input type="checkbox"/> no	<input type="checkbox"/> no
18.1 Se sì, con quali modalità?	Se sì, con quali modalità?	Se sì, con quali modalità?
<input type="checkbox"/> forum	<input type="checkbox"/> forum	<input type="checkbox"/> forum
<input type="checkbox"/> consultazioni pubbliche	<input type="checkbox"/> consultazioni pubbliche	<input type="checkbox"/> consultazioni pubbliche
<input type="checkbox"/> gruppi di ascolto	<input type="checkbox"/> gruppi di ascolto	<input type="checkbox"/> gruppi di ascolto
<input type="checkbox"/> questionari	<input type="checkbox"/> questionari	<input type="checkbox"/> questionari
<input type="checkbox"/> altro (<i>specificare</i>)	<input type="checkbox"/> altro (<i>specificare</i>)	<input type="checkbox"/> altro (<i>specificare</i>)

19. Il Programma POLIS, accanto al recupero e alla valorizzazione ambientale del waterfront, ha previsto anche la realizzazione di attrezzature ricreative e per il tempo libero.

Crede siano sufficienti?

PORTO	MATOSINHOS	VILA NOVA DE GAIA
<input type="radio"/> sì	<input type="radio"/> sì	<input type="radio"/> sì
<input type="radio"/> no	<input type="radio"/> no	<input type="radio"/> no
<input type="radio"/> non so	<input type="radio"/> non so	<input type="radio"/> non so
19.1 Se sì, si ritiene soddisfatto?	Se sì, si ritiene soddisfatto?	Se sì, si ritiene soddisfatto?
<input type="radio"/> molto soddisfatto	<input type="radio"/> molto soddisfatto	<input type="radio"/> molto soddisfatto
<input type="radio"/> soddisfatto	<input type="radio"/> soddisfatto	<input type="radio"/> soddisfatto
<input type="radio"/> abbastanza soddisfatto	<input type="radio"/> abbastanza soddisfatto	<input type="radio"/> abbastanza soddisfatto
<input type="radio"/> insoddisfatto	<input type="radio"/> insoddisfatto	<input type="radio"/> insoddisfatto
<input type="radio"/> molto insoddisfatto	<input type="radio"/> molto insoddisfatto	<input type="radio"/> molto insoddisfatto

Criteria Politici ed Istituzionali

20. Crede che tra le Municipalità di Porto/Matosinhos/Vila Nova de Gaia ci sia un atteggiamento cooperativo?

- sì
 no
 non so

21. Crede che alcuni interventi non abbiano comportato alcun beneficio per le città di

PORTO?	MATOSINHOS?	VILA NOVA DE GAIA?
<input type="radio"/> sì	<input type="radio"/> sì	<input type="radio"/> sì
<input type="radio"/> no	<input type="radio"/> no	<input type="radio"/> no
<input type="radio"/> non so	<input type="radio"/> non so	<input type="radio"/> non so

21.1 Se sì, quali?

(specificare)

21.1 Se sì, quali?

(specificare)

21.1 Se sì, quali?

(specificare)

22. Pensa che le attrezzature culturali, ricreative e per il tempo libero realizzate dal Programma POLIS abbiano rivitalizzato la città di

PORTO?	MATOSINHOS?	VILA NOVA DE GAIA?
<input type="radio"/> sì	<input type="radio"/> sì	<input type="radio"/> sì
<input type="radio"/> no	<input type="radio"/> no	<input type="radio"/> no
<input type="radio"/> solo in parte	<input type="radio"/> solo in parte	<input type="radio"/> solo in parte
<input type="radio"/> non so	<input type="radio"/> non so	<input type="radio"/> non so

22.1 Se sì, ne è soddisfatto?

- molto soddisfatto
 soddisfatto
 abbastanza soddisfatto
 insoddisfatto
 molto insoddisfatto

Se sì, ne è soddisfatto?

- molto soddisfatto
 soddisfatto
 abbastanza soddisfatto
 insoddisfatto
 molto insoddisfatto

Se sì, ne è soddisfatto?

- molto soddisfatto
 soddisfatto
 abbastanza soddisfatto
 insoddisfatto
 molto insoddisfatto

23. Nell'ambito del Programma POLIS sono state realizzate nuove attrezzature. Pensa che esse abbiano aumentato l'attrattiva e la multi-funzionalità degli spazi pubblici?

PORTO POLIS	MATOSINHOS POLIS	GAIA POLIS
<input type="radio"/> sì	<input type="radio"/> sì	<input type="radio"/> sì
<input type="radio"/> no	<input type="radio"/> no	<input type="radio"/> no
<input type="radio"/> non so	<input type="radio"/> non so	<input type="radio"/> non so

23.1 Se sì, di quanto?

- molto aumentato
 aumentato
 rimasta inalterato
 diminuito

23.1 Se sì, di quanto?

- molto aumentato
 aumentato
 rimasta inalterato
 diminuito

23.1 Se sì, di quanto?

- molto aumentato
 aumentato
 rimasta inalterato
 diminuito

O molto diminuito

O molto diminuito

O molto diminuito

Criteria Economici e Finanziari

24. Pensa che il Programma POLIS abbia contribuito al miglioramento dell'attrattività e della competitività economica di

PORTO?

si

no

non so

24.1 Se, di quanto?

molto contribuito

contribuito

poco contribuito

rimasto inalterato

diminuito

MATOSINHOS?

si

no

non so

Se, di quanto?

molto contribuito

contribuito

poco contribuito

rimasto inalterato

diminuito

VILA NOVA DE GAIA?

si

no

non so

Se, di quanto?

molto contribuito

contribuito

poco contribuito

rimasto inalterato

diminuito

25. Crede che il POLIS abbia contribuito all'aumento dei valori di mercato delle aree oggetto d'intervento nelle città di

PORTO?

si

no

non so

25.1 Se, di quanto?

molto contribuito

contribuito

poco contribuito

rimasta inalterata

diminuito

MATOSINHOS?

si

no

non so

Se, di quanto?

molto contribuito

contribuito

poco contribuito

rimasta inalterata

diminuito

VILA NOVA DE GAIA?

si

no

non so

Se, di quanto?

molto contribuito

contribuito

poco contribuito

rimasta inalterata

diminuito

26. Di quanto sono aumentati i prezzi di vendita delle abitazioni?

PORTO

molto aumentati*

aumentati*

poco aumentati*

rimasti uguali

altro

** se ne è a conoscenza, specifichi l'entità dell'aumento*

MATOSINHOS

molto aumentati*

aumentati*

poco aumentati*

rimasti uguali

altro

** se ne è a conoscenza, specifichi l'entità dell'aumento*

VILA NOVA DE GAIA

molto aumentati*

aumentati*

poco aumentati*

rimasti uguali

altro

** se ne è a conoscenza, specifichi l'entità dell'aumento*

27. Di quanto sono aumentati i prezzi di locazione delle abitazioni?

PORTO

molto aumentati*

aumentati*

poco aumentati*

rimasti uguali

altro

** se ne è a conoscenza, specifichi l'entità dell'aumento*

MATOSINHOS

molto aumentati*

aumentati*

poco aumentati*

rimasti uguali

altro

** se ne è a conoscenza, specifichi l'entità dell'aumento*

VILA NOVA DE GAIA

molto aumentati*

aumentati*

poco aumentati*

rimasti uguali

altro

** se ne è a conoscenza, specifichi l'entità dell'aumento*

28. Crede che il Programma POLIS abbia incrementato gli investimenti privati?

PORTO

si

no

non so

28.1 Se sì, di quanto?

molto aumentato

MATOSINHOS

si

no

non so

Se sì, di quanto?

molto aumentato

VILA NOVA DE GAIA

si

no

non so

Se sì, di quanto?

molto aumentato

<input type="radio"/> aumentato	<input type="radio"/> aumentato	<input type="radio"/> aumentato
<input type="radio"/> rimasto inalterato	<input type="radio"/> rimasto inalterato	<input type="radio"/> rimasto inalterato
<input type="radio"/> diminuito	<input type="radio"/> diminuito	<input type="radio"/> diminuito
<input type="radio"/> molto diminuito	<input type="radio"/> molto diminuito	<input type="radio"/> molto diminuito
29. Crede che il Programma POLIS abbia contribuito all'aumento di nuove attività economiche?		
PORTO	MATOSINHOS	VILA NOVA DE GAIA
<input type="radio"/> sì	<input type="radio"/> sì	<input type="radio"/> sì
<input type="radio"/> no	<input type="radio"/> no	<input type="radio"/> no
<input type="radio"/> non so	<input type="radio"/> non so	<input type="radio"/> non so
Se sì, di quanto?	Se sì, di quanto?	Se sì, di quanto?
<input type="radio"/> molto contribuito	<input type="radio"/> molto contribuito	<input type="radio"/> molto contribuito
<input type="radio"/> contribuito	<input type="radio"/> contribuito	<input type="radio"/> contribuito
<input type="radio"/> poco contribuito	<input type="radio"/> poco contribuito	<input type="radio"/> poco contribuito
<input type="radio"/> rimaste inalterate	<input type="radio"/> rimaste inalterate	<input type="radio"/> rimaste inalterate
<input type="radio"/> diminuito	<input type="radio"/> diminuito	<input type="radio"/> diminuito
30. Crede che il Programma POLIS abbia contribuito alla rigenerazione delle attività economiche esistenti?		
PORTO	MATOSINHOS	VILA NOVA DE GAIA
<input type="radio"/> sì	<input type="radio"/> sì	<input type="radio"/> sì
<input type="radio"/> no	<input type="radio"/> no	<input type="radio"/> no
<input type="radio"/> non so	<input type="radio"/> non so	<input type="radio"/> non so
Se sì, di quanto?	Se sì, di quanto?	Se sì, di quanto?
<input type="radio"/> molto contribuito	<input type="radio"/> molto contribuito	<input type="radio"/> molto contribuito
<input type="radio"/> contribuito	<input type="radio"/> contribuito	<input type="radio"/> contribuito
<input type="radio"/> poco contribuito	<input type="radio"/> poco contribuito	<input type="radio"/> poco contribuito
<input type="radio"/> rimaste inalterate	<input type="radio"/> rimaste inalterate	<input type="radio"/> rimaste inalterate
<input type="radio"/> diminuito	<input type="radio"/> diminuito	<input type="radio"/> diminuito
31. Crede che il POLIS abbia contribuito all'aumento del turismo di		
PORTO?	MATOSINHOS?	VILA NOVA DE GAIA?
<input type="radio"/> sì	<input type="radio"/> sì	<input type="radio"/> sì
<input type="radio"/> no	<input type="radio"/> no	<input type="radio"/> no
<input type="radio"/> non so	<input type="radio"/> non so	<input type="radio"/> non so
Se, di quanto?	Se, di quanto?	Se, di quanto?
<input type="radio"/> molto aumentato	<input type="radio"/> molto aumentato	<input type="radio"/> molto aumentato
<input type="radio"/> aumentato	<input type="radio"/> aumentato	<input type="radio"/> aumentato
<input type="radio"/> rimasta inalterata	<input type="radio"/> rimasta inalterata	<input type="radio"/> rimasta inalterata
<input type="radio"/> diminuita	<input type="radio"/> diminuita	<input type="radio"/> diminuita
<input type="radio"/> molto diminuita	<input type="radio"/> molto diminuita	<input type="radio"/> molto diminuita
32. Crede che il POLIS abbia contribuito all'aumento dell'attrattività culturale delle città di		
PORTO?	MATOSINHOS?	VILA NOVA DE GAIA?
<input type="radio"/> sì	<input type="radio"/> sì	<input type="radio"/> sì
<input type="radio"/> no	<input type="radio"/> no	<input type="radio"/> no
<input type="radio"/> non so	<input type="radio"/> non so	<input type="radio"/> non so
32.1 Se sì, di quanto?	32.1 Se sì, di quanto?	32.1 Se sì, di quanto?
<input type="radio"/> molto contribuito	<input type="radio"/> molto contribuito	<input type="radio"/> molto contribuito
<input type="radio"/> contribuito	<input type="radio"/> contribuito	<input type="radio"/> contribuito
<input type="radio"/> poco contribuito	<input type="radio"/> poco contribuito	<input type="radio"/> poco contribuito
<input type="radio"/> rimaste inalterate	<input type="radio"/> rimaste inalterate	<input type="radio"/> rimaste inalterate
<input type="radio"/> diminuito	<input type="radio"/> diminuito	<input type="radio"/> diminuito
<input type="radio"/> sì	<input type="radio"/> sì	

33. Crede che il POLIS abbia contribuito alla conservazione ed alla valorizzazione del patrimonio culturale esistente?

PORTO

- si
- no
- non so

33.1 Se si, di quanto?

- molto contribuito
- contribuito
- poco contribuito
- rimaste inalterate
- diminuito

MATOSINHOS

- si
- no
- non so

Se si, di quanto?

- molto contribuito
- contribuito
- poco contribuito
- rimaste inalterate
- diminuito

VILA NOVA DE GAIA

- si
- no
- non so

Se si, di quanto?

- molto contribuito
- contribuito
- poco contribuito
- rimaste inalterate
- diminuito

34. Vuole dire qualcosa che non le è stato chiesto?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

35. Se volesse sintetizzare in una sola parola e/o in un'immagine, quale è la prima cosa che le viene in mente quando si parla del waterfront di

PORTO

.....

.....

.....

MATOSINHOS

.....

.....

.....

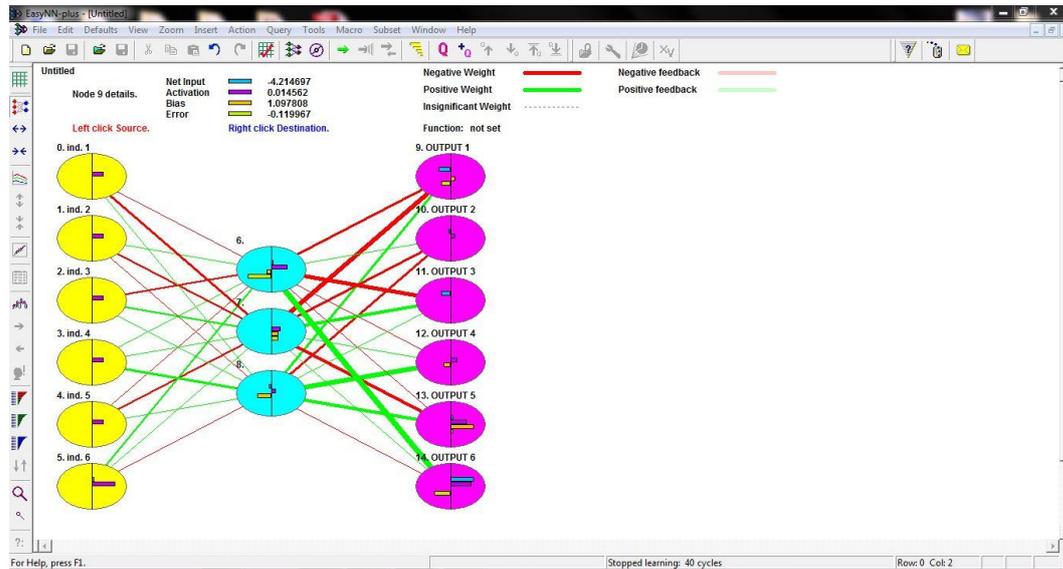
VILA NOVA DE GAIA

.....

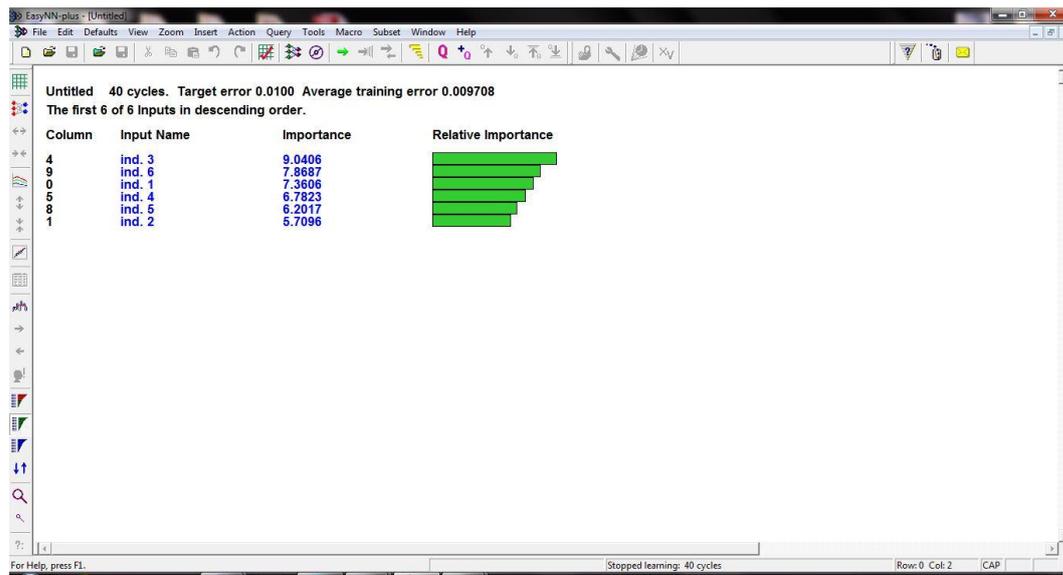
.....

.....

6.11 La lettura e la decodifica dei dati: il contributo delle reti neurali

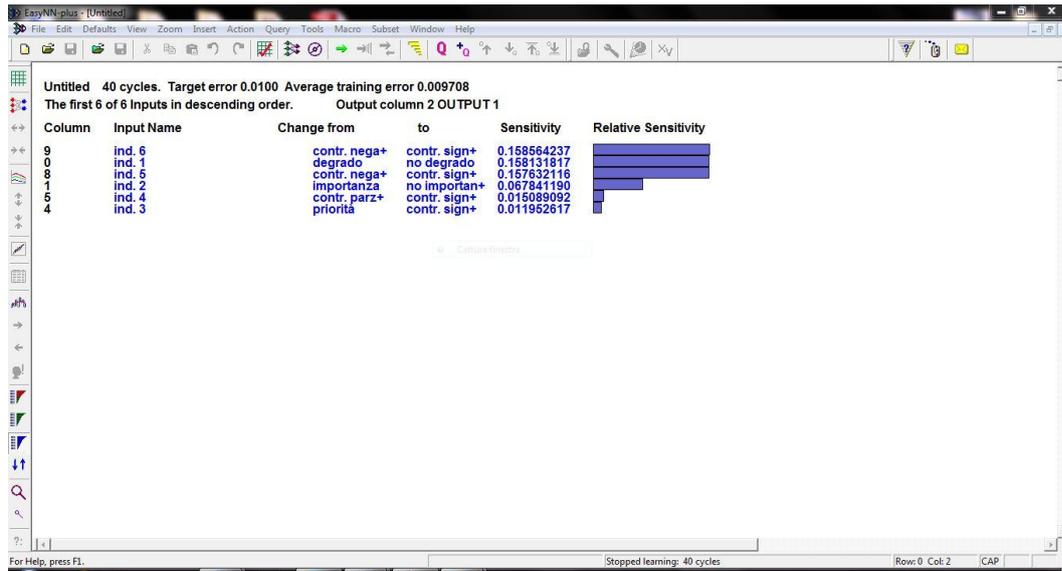


Network criteri architettonici, urbani ed ambientali (criteri I). Software EasyNN plus 14.00



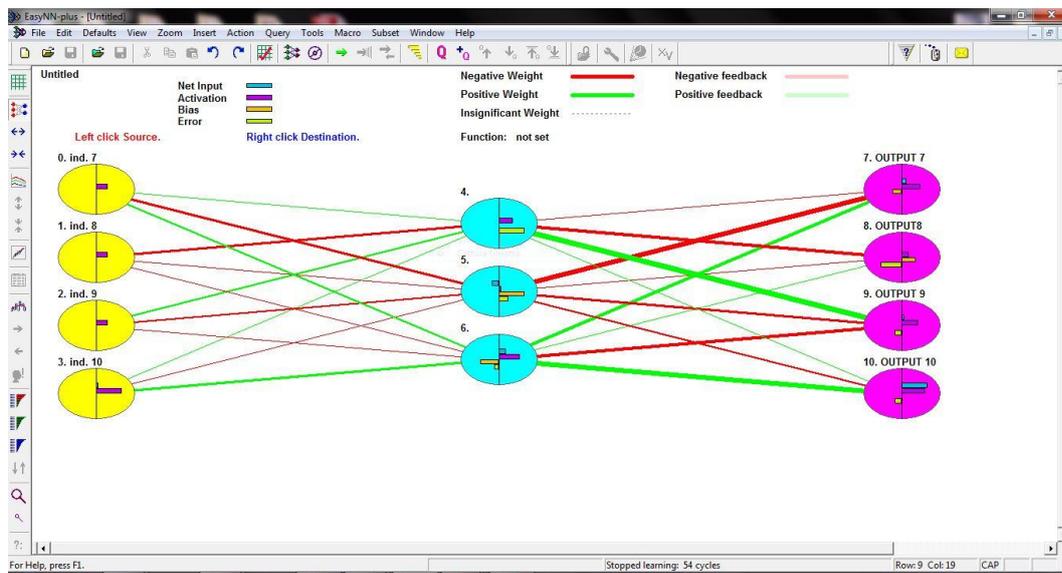
Importanza relativa dei criteri I (*relative importance*). Software EasyNN plus 14.00

Dal software è possibile dedurre che rispetto ai criteri I, l'indicatore 3 (I3 = valorizzazione dei fronti fluviali e marittimi) abbia un'importanza relativa maggiore rispetto agli altri. L'importanza è data dalla somma delle connessioni tra il nodo d'ingresso (input node) e tutti gli altri nodi nascosti (hidden layer).

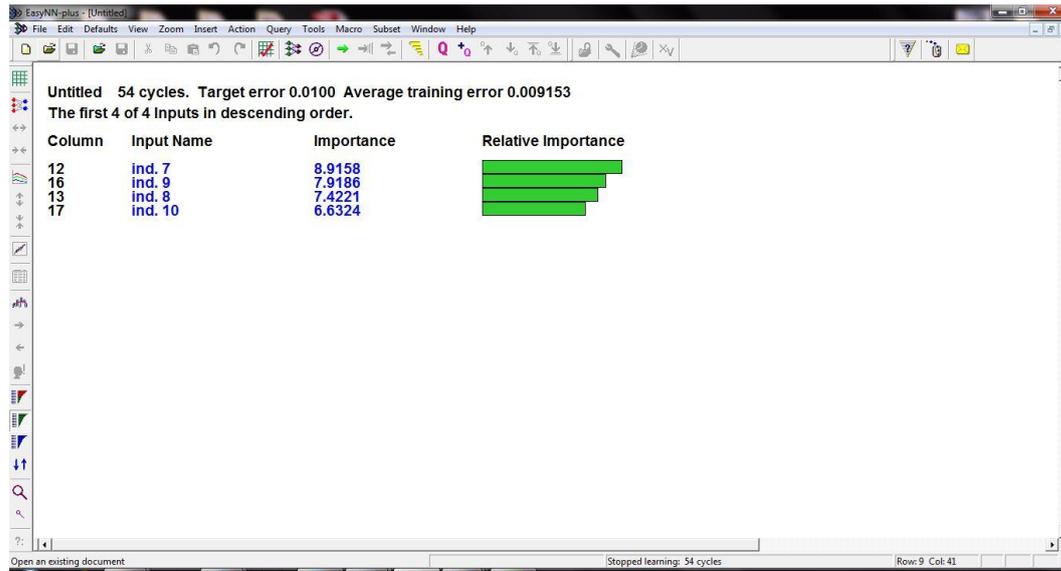


Analisi di sensitività (*Sensitivity analysis*), criteri I. Software EasyNN plus 14.00

La sensitività mostra come gli output cambiano quando gli input cambiano. Gli input si basano sui valori medi e poi ciascuno a sua volta viene aumentato dal valore più basso al valore più alto. La variazione degli output, ovvero la sensibilità al cambiamento, viene quindi misurata quando ciascun input viene incrementato.

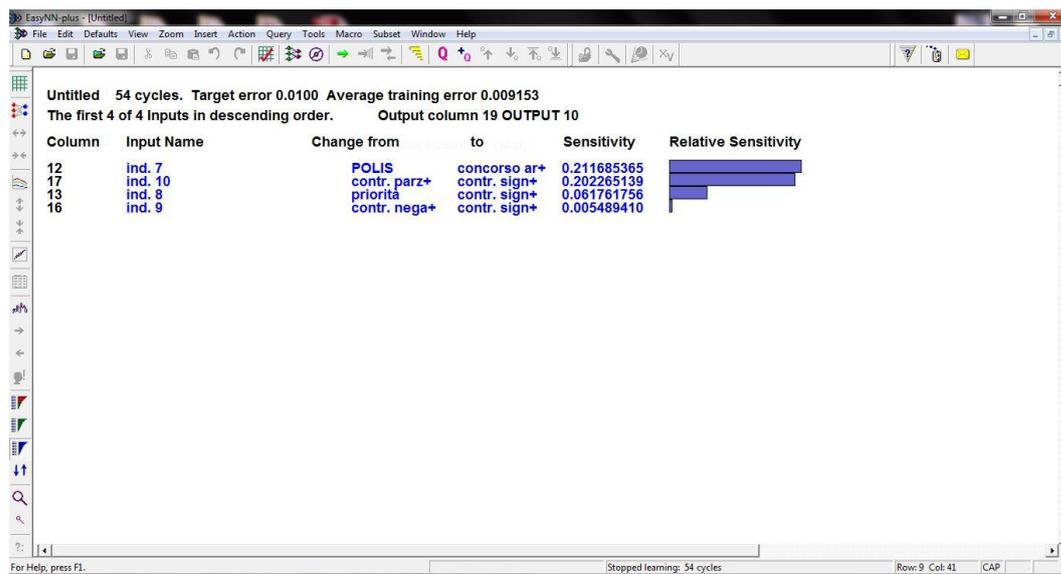


Network criteri sociali e culturali (criteri II). Software EasyNN plus 14.00

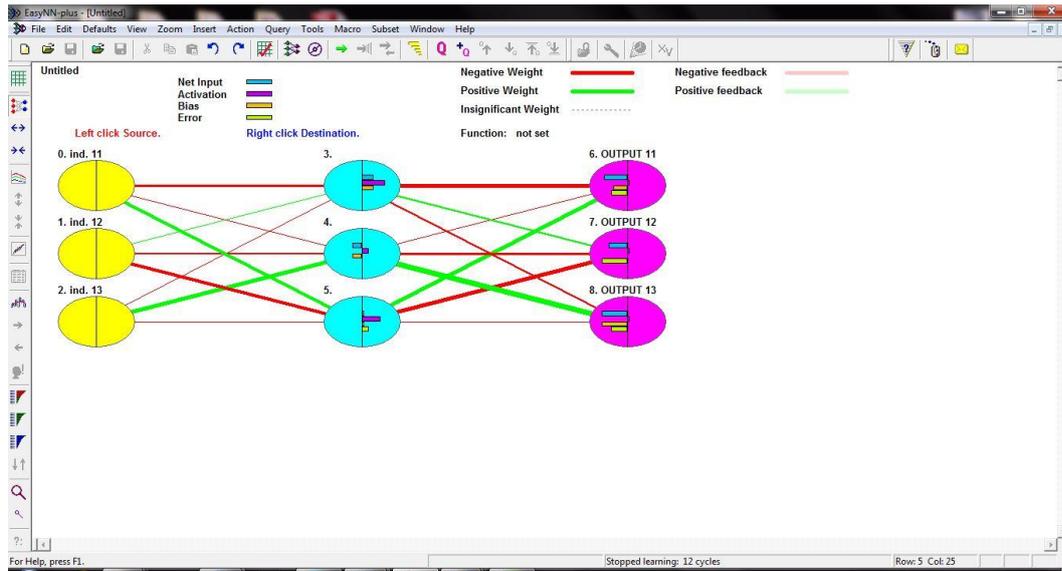


Importanza relativa dei criteri II (*relative importance*). Software EasyNN plus 14.00

Rispetto ai criteri II, l'indicatore 7 (I7 = Innovazione, strumenti di pianificazione e programmazione urbana) risulta quello maggiormente significativo.



Analisi di sensitività (*Sensitivity analysis*), criteri II. Software EasyNN plus 14.00



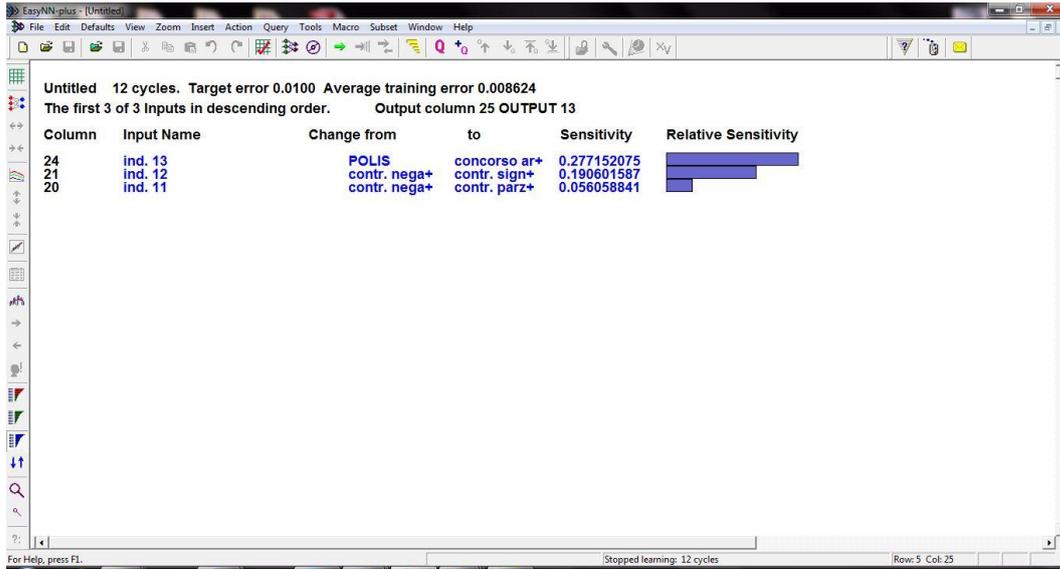
Network criteri politici ed istituzionali (criteri III). Software EasyNN plus 14.00

The screenshot shows the 'Relative Importance' table in EasyNN-plus. The text above the table reads: 'Untitled 12 cycles. Target error 0.0100 Average training error 0.008624 The first 3 of 3 Inputs in descending order.'

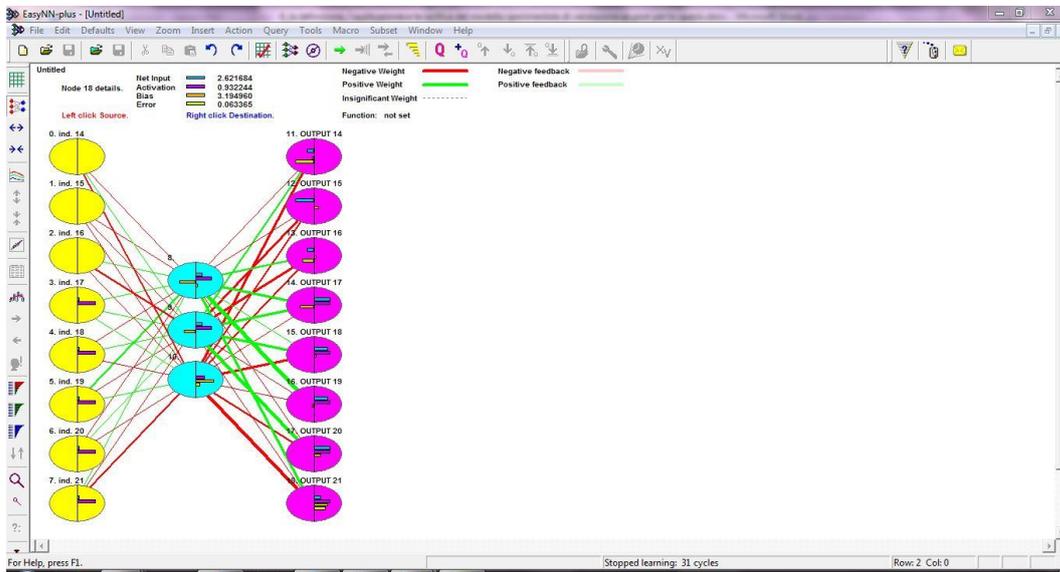
Column	Input Name	Importance	Relative Importance
20	ind. 11	7.6770	
21	ind. 12	6.9062	
24	ind. 13	5.9565	

Importanza relativa dei criteri III (*relative importance*). Software EasyNN plus 14.00

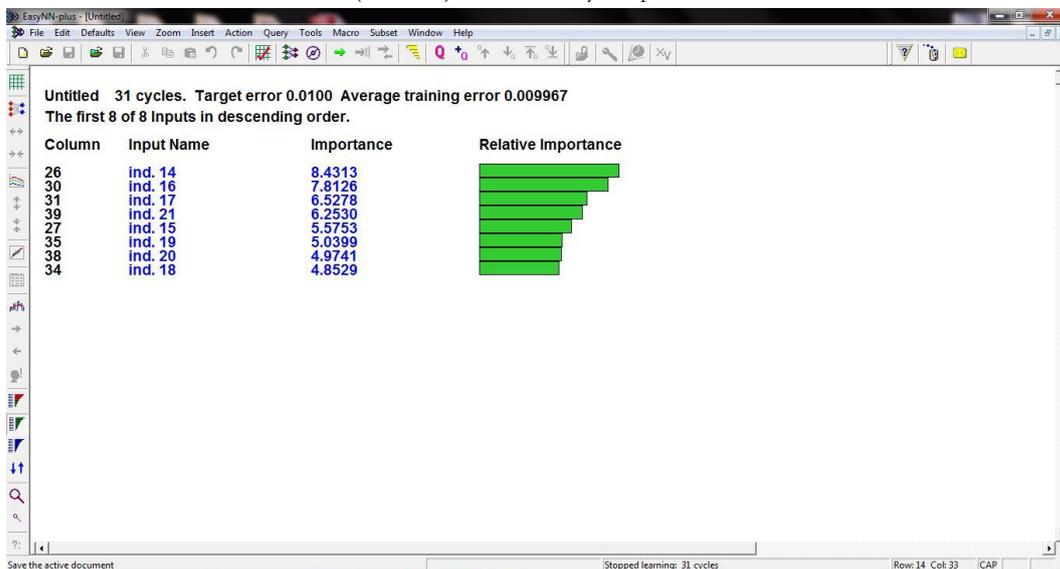
Rispetto ai criteri III, l'indicatore 11 (I11 = Attivazione rapporti di partnership pubblico-privati) risulta quello "preferibile".



Analisi di sensitività (*Sensitivity analysis*), criteri IV. Software EasyNN plus 14.00

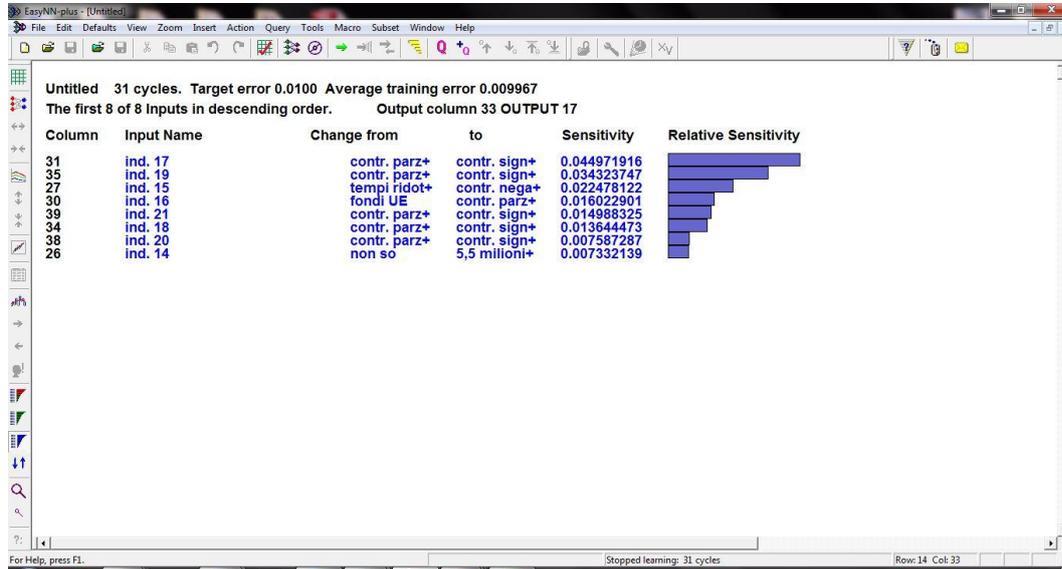


Network criteri economici e finanziari (criteri IV). Software EasyNN plus 14.00

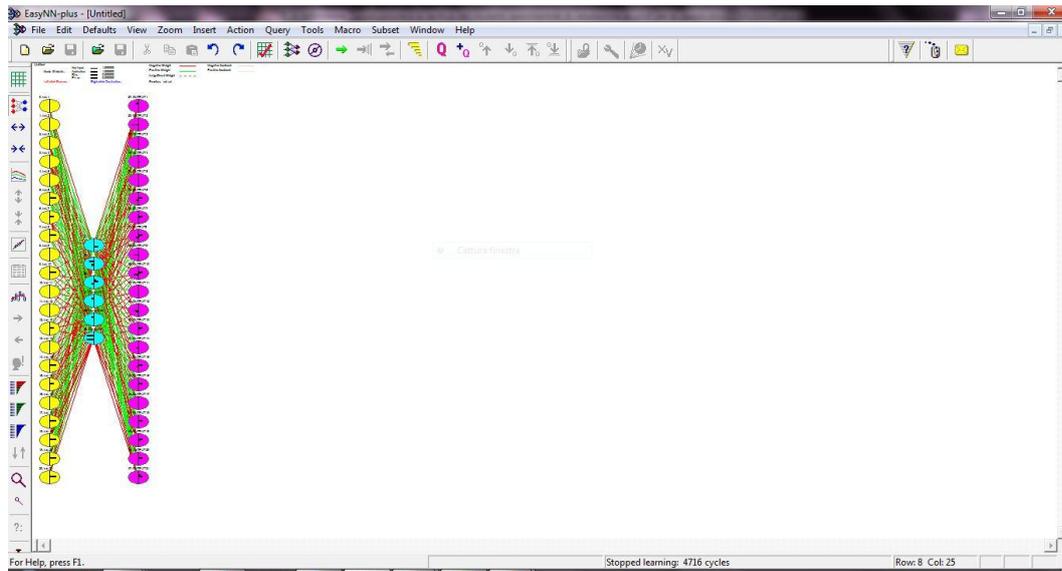


Importanza relativa dei criteri IV (*relative importance*). Software EasyNN plus 14.00

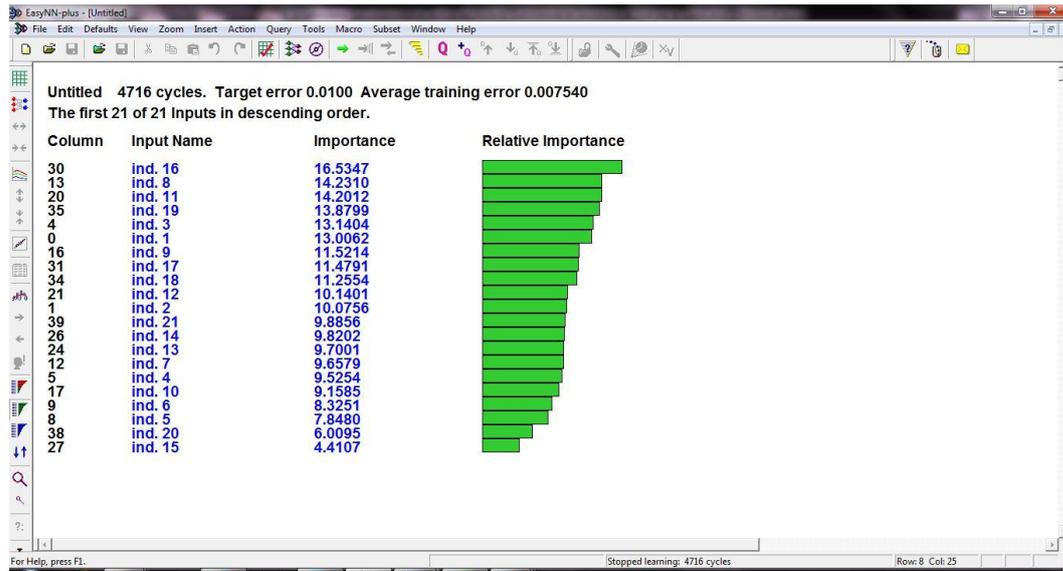
Rispetto ai criteri IV, l'indicatore 14 (I14 = Costi globali) risulta quello maggiormente significativo.



Analisi di sensitività (*Sensitivity analysis*), criteri II. Software EasyNN plus 14.00

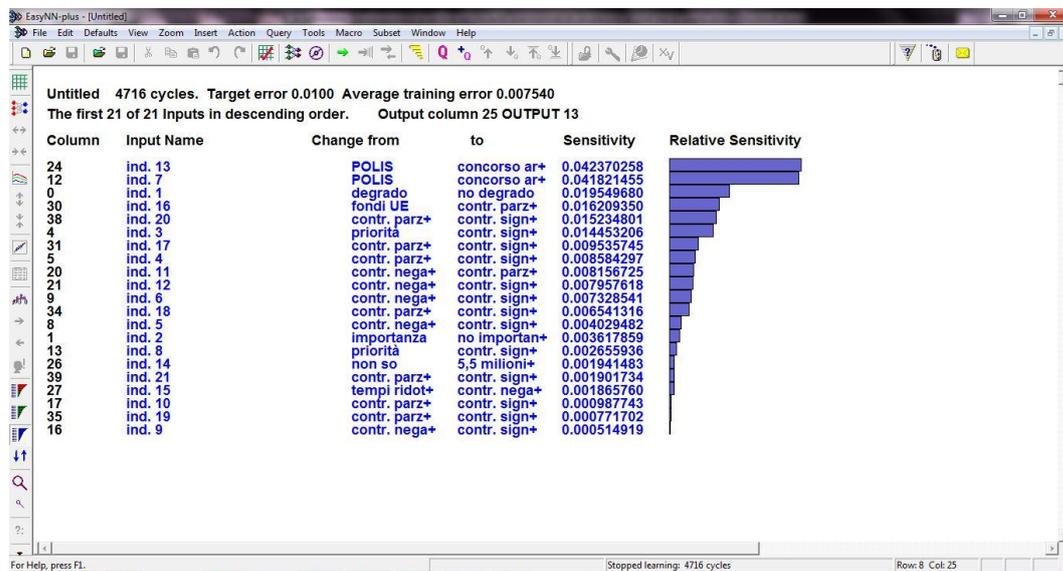


Network criteri I, II, III e IV. Software EasyNN plus 14.00



Importanza relativa dei criteri I, II, III e IV (*relative importance*). Software EasyNN plus 14.00

Rispetto ai criteri I, II, III e IV, gli indicatori maggiormente significativi sono IV16 = Livello di compartecipazione dei fondi comunitari, seguono II8 = Miglioramento del benessere ambientale del waterfront e III11 = Attivazione rapporti di partnership pubblico-privati e IV 19 = Miglioramento dell'attrattività territoriale.



Analisi di sensitività (*Sensitivity analysis*), criteri I, II, III e IV. Software EasyNN plus 14.00

6.12 L'individuazione delle percezioni: la mappa dei valori percepiti

DOMANDE	RISPOSTE		
	Lungofiume	Lungomare	Lungofiume/ Lungomare
	Porto	Matosinhos	Vila Nova de Gaia
Giudizio sintetico (parola/immagine) sul waterfront	raffinatezza	serenità	cultura
	fiume	mare	vista su Porto
	storia e natura	sport	autenticità
	passoio alegre (villa comunale)	edificio trasparente	funivia
	spazio ricreativo	ampiezza	cura ed attenzione
	relax e passeggiate	spiaggia	relax e passeggiate
	luogo piacevole	riqualificazione non del tutto completa, assenza di vegetazione	riqualificazione non del tutto completa
	luogo molto piacevole	luogo molto piacevole	luogo molto piacevole
	luogo di incontro	turismo e spiaggia	luogo di incontro/turismo
	denso	comodo	attraente
	bellezza	luogo di incontro	tranquillità
	poca qualità delle infrastrutture		
	la luce del fiume al tramonto	spiaggia e surf	le antiche imbarcazioni (rabelos) con il vino di Porto
	il fronte urbano della Ribeira	edificio trasparente	cantine del vino di Porto
	turismo	luogo di incontro	parco tematico
	storia	luogo di incontro	natura (lungomare)
			commercio (lungofiume)
	terrazze e sole	spiaggia e surf	caos
	fiume Douro e Ponte Luis	sabbia e spiaggia	cantine del vino di Porto
	comfort	grande	diversità
	storia	luogo di incontro	spiaggia
	passeggiate	animazione	mare
	verde, sole e acqua	progetto urbano	vista su Porto
		mare	continuità del fiume
			luogo di incontro
	mare	spoglia	natura
	passeggiate	vento	vista su Porto
	elegante	spiaggia	relax
	storica	sportiva	ricca
	ristoranti	monumento dei pescatori	
vino di Porto	mare	vista su Porto	

fiume Douro	surf e mare	surf e mare
		vista su Porto
mare, gabbiani, relax	buona cucina	buona cucina
luogo di incontro	buona cucina	vino di Porto
romantica	piacevole	invitante
relax e passeggiate	spiaggia urbana	vista su Porto

Il waterfront ha un valore “sociale” e “complesso”. “Sociale” perché considera la molteplicità
...

DOMANDE	RISPOSTE		
	Lungofiume Porto	Lungomare Matosinhos	Lungofiume/ Lungomare Vila Nova de Gaia
Giudizio sintetico (parola/immagine) sul waterfront	raffinatezza	serenità	cultura
	fiume	mare	vista su Porto
	storia e natura	sport	autenticità
	passoio alegre (villa comunale)	edificio trasparente	funivia
	spazio ricreativo	ampiezza	cura ed attenzione
	relax e passeggiate	spiaggia	relax e passeggiate
	luogo piacevole	riqualificazione non del tutto completa, assenza di vegetazione	riqualificazione non del tutto completa
	luogo molto piacevole	luogo molto piacevole	luogo molto piacevole
	luogo di incontro	turismo e spiaggia	luogo di incontro/turismo
	denso	comodo	attraente
	bellezza	luogo di incontro	tranquillità
	infrastrutture		
	la luce del fiume al tramonto	spiaggia e surf	le antiche imbarcazioni (rabelos) con il vino di Porto
	il fronte urbano della Ribeira	edificio trasparente	cantine del vino di Porto
	turismo	luogo di incontro	parco tematico
	storia	luogo di incontro	natura (lungomare)
			commercio (lungofiume)
	terrazze e sole	spiaggia e surf	caos
	fiume Douro e Ponte Luis	sabbia e spiaggia	cantine del vino di Porto
	comfort	grande	diversità
storia	luogo di incontro	spiaggia	
passeggiate	animazione	mare	
verde, sole e acqua	progetto urbano	vista su Porto	

	mare	continuità del fiume
		luogo di incontro
mare	spoglia	natura
passeggiate	vento	vista su Porto
elegante	spiaggia	relax
storica	sportiva	ricca
ristoranti	monumento dei pescatori	
vino di Porto	mare	vista su Porto
fiume Douro	surf e mare	surf e mare
		vista su Porto
mare, gabbiani, relax	buona cucina	buona cucina
luogo di incontro	buona cucina	vino di Porto
romantica	piacevole	invitante
relax e passeggiate	spiaggia urbana	vista su Porto

Legenda

categorie di valori	valori hard o tangibili	valori soft o intangibili
	valori d'uso (Vu) valore d'uso diretto (Vud) valore d'uso indiretto (Vui) valore di opzione (Vo)	valori di non uso (Vnu) valore di lascito (VI) valore intrinseco (I)

6.13 La valutazione come strumento per la riqualificazione urbana

Il concetto di valutazione inteso come strumento di supporto per le decisioni si è modificato di pari passo con quello di valutazione: il suo ruolo e le sue finalità sono infatti strettamente interconnesse con l'evoluzione delle posizioni teoriche ed operative della pianificazione.

Il processo valutativo è un processo di tipo ciclico¹⁰⁹ in cui cioè è possibile modificare gli elementi della valutazione a seguito dei continui feedback e delle consultazioni tra le varie parti interessate.

Nei processi decisionali complessi, caratterizzati da una pluralità di attori e da un numero elevato di decisori, il sistema di preferenze ed obiettivi può essere rivisto mediante l'introduzione di nuovi obiettivi o con la modifica dei precedenti secondo un processo di forma ciclica¹¹⁰.

Il ruolo della valutazione è dunque quello di intervenire nell'esplicitazione degli obiettivi, nella formulazione delle previsioni e nella costruzione di modelli valutativi.

L'importanza della partecipazione degli attori nel processo di trasformazione urbana nasce dalla considerazione che la riqualificazione ed in generale la qualità urbana difficilmente possa trovare soluzioni normative perché "la qualità urbana è soprattutto espressione di un'attività di governo della città, il cui successo o fallimento dipende non dall'efficacia delle norme ma dalla volontà politica della collettività"¹¹¹.

¹⁰⁹ Hicling A. (1985), "Evaluation is a Five-Finger Exercise" in Faludi A., Voogd H. (a cura di) *Evaluation of complex policy problem*, Delfsuitgeverij, Delf.

¹¹⁰ Mc Loughlin B. (1973), *Urban and regional planning. A system approach*, Marsilio, Venezia.

¹¹¹ Della Spina (1999), *Procedure di valutazione della qualità abitativa*, Gangemi, Roma.

7. Conclusioni

Il tema della riqualificazione urbana delle “città d’acqua” si confronta con il tema della continua evoluzione della città contemporanea, offrendo riflessioni teoriche/operative ed opportunità di rigenerazione ed agendo in maniera attiva e ri-creativa nel complesso scenario di produzione della “qualità della città”.

La rilevanza assunta negli ultimi decenni dalle esperienze internazionali ed europee di trasformazione urbana dei fronti marittimi e fluviali ha aperto nuove prospettive e generato nuove sfide capaci di combinare le istanze della conservazione con quelle dello sviluppo, proprie della pianificazione urbana.

Leggere il waterfront - come “elemento strutturante” della città stessa e come “luogo” identitario - significa considerarlo innanzitutto elemento catalizzatore di esperienze e di “valori urbani”.

Affrontare il tema della sua rigenerazione diventa, quindi, fondamentale nella riqualificazione urbana della città contemporanea.

I waterfront sono “beni collettivi” e come tali devono essere studiati, progettati e valutati. Approcci innovativi, integrati, creativi e realmente sostenibili devono guidare i processi decisionali. Sono necessari inoltre strumenti adeguati per la valutazione dei valori simbolici e culturali, capaci di coinvolgere attivamente promotori, operatori e fruitori, chiamati ad esprimere giudizi di “valore”.

Ad una visione in cui il recupero del waterfront viene affrontato esclusivamente come moltiplicatore di valori immobiliari si sta progressivamente sostituendo una visione in cui l’accessibilità, la relazionalità, l’esperienza e la molteplicità dei “valori d’uso” e di non uso degli spazi pubblici del waterfront sono le parole chiave di una nuova dinamica urbana.

In tale prospettiva, l’esperienza portoghese, costituisce un caso unico, un fertile laboratorio di sperimentazioni urbane, per l’elevato numero di interventi realizzati con finanziamenti comunitari in molte città del Nord del Paese, per le modalità operative ed i brevi tempi di attuazione tra la fase di ideazione e quella di esecuzione, nonché per l’uso innovativo degli strumenti di pianificazione attuativi e l’esistenza di specifici programmi di riqualificazione urbana.

Per la valutazione ex post del waterfront delle città di Porto, Matosinhos e Vila Nova de Gaia è stato strutturato un percorso sperimentale e replicabile che può essere trasferito in altri contesti territoriali. Particolare attenzione alla definizione di indicatori capaci di supportare e migliorare i processi decisionali complessi e di prefigurare scenari di trasformazione urbana nei diversi ambiti di riferimento.

L’attenzione alle molteplici dimensioni può assumere una diversa graduatoria di priorità in base alle specificità del contesto a cui si riferiscono e può essere modificata e ridefinita in funzione dei bisogni, determinando soluzioni differenti.

La costruzione del modello sperimentale di valutazione ex post per lo spazio pubblico del waterfront del “caso Porto” è stata articolata in due fasi.

Nella prima è stato delineato il quadro conoscitivo, socio-economico, istituzionale ed ambientale del contesto territoriale di riferimento. Rispetto agli 11 interventi di riqualificazione urbana è stata proposta una classificazione secondo precise categorie di intervento, sono stati individuati gli attori coinvolti all'interno del processo e riportati i dati statistici dei comuni di Porto, Matosinhos e Vila Nova de Gaia prima e dopo gli interventi, sottolineandone criticità e potenzialità.

Nella seconda fase si è proceduto alla costruzione, all'applicazione e alla verifica del modello valutativo attraverso l'individuazione dei criteri e degli indicatori maggiormente significativi.

Il processo per la costruzione di un modello valutativo ex post per il caso studio proposto è partito proprio dall'individuazione dei criteri di valutazione e dei corrispondenti indicatori. In particolare, sono stati presi in esame indicatori pertinenti relativi alla letteratura internazionale quanti-qualitativi (soprattutto in relazione all'uso sostenibile del suolo (En6 – sustainable land use), all'efficienza del sistema dei trasporti (En8 - Effective and environmentally sound transportation systems), allo sviluppo economico (Ec2 - Economic development), agli spazi ricreativi (So 17 – Recreation), alla disponibilità di spazi verdi e di attrezzature (So 18 - Availability of local public green areas and local services), alla partecipazione e all'impegno civico (Go1 - Participation and civic engagement), indicatori comuni europei quantitativi, desunti dai principali indirizzi programmatici comunitari ed infine “indicatori delle esperienze” (qualitativi) dettati dai contesti ambientali, sociali, istituzionali ed economici analizzati.

Seguono le interviste strutturate ai testimoni privilegiati, promotori ed operatori del processo di trasformazione urbana del waterfront degli ultimi dieci anni, la decodifica e l'elaborazione dei dati attraverso il contributo delle reti neurali artificiali che differentemente da altri modelli non devono essere programmati ma semplicemente apprendono dall'esperienza (proprio come il cervello umano) il questionario valutativo per gli utenti, la percezione dei risultati ed infine la “mappa dei valori percepiti”.

La scelta degli indicatori ha determinato contestualmente la scelta del tipo di scala per la misurazione del grado di soddisfacimento raggiunto da ciascun indicatore. Sono stati espressi giudizi sintetici seguendo le indicazioni sia dei “testimoni privilegiati” costituiti dagli esperti consultati per diversi settori che degli “utenti” dei vari progetti. Dai risultati ottenuti è stato possibile delineare il profilo di ciascun intervento confrontandolo rispetto ad una condizione “ideale”.

I risultati ottenuti in questa fase vanno considerati come conclusioni teoriche ed operative, in cui la comparazione proposta per gli 11 progetti evidenzia come la valutazione ex post svolga un ruolo determinante nella dimostrazione della fattibilità dei progetti. In particolare, è stato evidenziato il numero ed il grado di connessione dei criteri/indicatori

selezionati e per ciascun progetto è stato verificato il soddisfacimento di ogni criterio attraverso le indicazioni delle persone intervistate.

In questa prospettiva, la dimensione spaziale dei progetti di riqualificazione urbana si è rivelata utile per comprendere le dinamiche che possono svilupparsi ed il tipo di componenti di cui è necessario tener conto se si vuole progettare e realizzare un progetto in grado di attrarre e trasferire valori a somma positiva.

Il risultato del processo valutativo inteso come processo di apprendimento dinamico e flessibile è la proposta di un modello generale per la riqualificazione urbana, concepito come progetto della comunità, ovvero come strumento per la costruzione di scelte condivise.

8. Riferimenti Bibliografici

ACKOFF R. L. (1961), *Progress in Operations Research*, I. Wiley: New York.

ADINYIRA E., OTENG-SEIFAH S. & ADJEI-KUMI T. (2007), “A review of urban sustainability assessment methodologies”, in M. Horner, C. Hardcastle, A. Price & J. Bebbington Ed., *International conference on whole life urban sustainability and its assessment*, Glasgow.

AMBIENTE ITALIA RESEARCH INSTITUTE (2003), *European common indicator (ECI): Towards a local sustainability profile*. Final Project Report, Luxemburg: Office for Official Publications of the European Communities.

ARENDT H. (2005), *Vita Activa. La condizione umana*, Tascabili Bompiani, Gruppo ETAS, Milano.

AUGÈ M. (1993), *Non luoghi: introduzione ad una antropologia della surmodernità*, Elèutera Editrice, Milano.

BAL F., NIJKAMP P. (2001), In search of Valid Results in a Complex Economic Environment: The Potential of Meta-Analysis and Value Transfer, *European Journal of Operational Research*, pp. 364-384.

BATTY M. E LONGLEY P. (1994), *Fractal Cities*, Academic Press, London.

BOHIGAS O. (2002), “Barcellona: un’esperienza urbanistica” in *La città europea del XVI secolo*, Skira, Milano.

BOHIGAS O. (1985), *Reconstrucció de Barcellona*, Ed. 62, Barcellona, trad. it. Ricostruire Barcellona (1992), Etas Libri, Milano con prefazione di B. Gabrielli e post-fazione di O. Bohigas all’edizione italiana.

BOTTERO M., LAMI I., LOMBARDI P., *Analytic network process. La valutazione di scenari di trasformazione urbana e territoriale*, Alinea, Firenze.

BRAMANTI A., SALONE C. (a cura di) (2009), *Lo sviluppo territoriale nell’economia della conoscenza: teorie, attori, strategie*, Angeli, Milano.

BRANDON P.S. & LOMBARDI P. (2005), *Evaluating sustainable development in the built environment*, Oxford, Blackwell.

BRIASSOULIS H. (2001), “Sustainable development and its indicators: through a (planner’s) glass darkly”, *Journal of Environmental Planning and Management*, 44(3), 409-427.

- BRIDGAM P. (1965), *La logica della fisica moderna*, Boringhieri, Torino, 75.
- BROWN A. (2006), *Contested space: street trading, public space and livelihoods in developing cities*, ITDG publishing Rugby.
- BRUNTLAND, G., (1987), *Our common future: The World Commission on Environment and Development*, Oxford, Oxford University Press.
- BRUTTOMESSO R., MORETTI M. (2010), “Città-porto e riqualificazione del waterfront: evoluzione e scenario di una strategia vincente” in Savino M., *Waterfrond d'Italia, piani politiche progetti*, Franco Angeli, Milano.
- CARTA M. (2010), “Dal waterfront alla città liquida” in SAVINO M., *Waterfrond d'Italia, piani politiche progetti*, Franco Angeli, Milano.
- CANTO R. (2004), Desenvolvimento das frentes marítimas com fins turísticos nos países emergentes in 9^o Conferencia Internacional Cidades e Portos, 155-156, Area Metropolitana de Lisboa, Lisboa.
- CARTA EUROPEA DEI DIRITTI UMANI SULLA CITTÀ O “CARTA DI SAINT DENIS” (2000), Articolo 1. Diritto alla città, adottata dalla Seconda Conferenza Europea delle città per i diritti umani, quale seguito dell’Impegno di Barcellona, Saint Denis, 18 maggio 2000.
- CAPASSO M. (1997), “Il porto mediterraneo: la sua storia, il suo mito” in *Marevivo* (a cura di) (1997), Delegazione del Friuli Venezia Giulia, *Mare e porti*, Atti del III Congresso “Mare e.”, Trieste, 14 ottobre 1995, Tipografia Villaggio del Fanciullo, pp.14-20.
- CERDÀ I. (1985), *Teoria Generale dell’Urbanizzazione*, Editoriale Jaca Book Spa, Milano, p.82.
- CERRETA M. (2004), “Strategie integrate di sostenibilità: le valutazioni ex post per la costruzione dell’“alternativa ecologica””, in Fusco Girard L., Nijkamp P. (a cura di), *Energia, bellezza e partecipazione: la sfida della sostenibilità. Valutazioni integrate tra conservazione e sviluppo*, Angeli, Milano.
- CERRETA M., CONCILIO G., MONNO V. (a cura di) (2010), *Making Strategies in Spatial Planning. Knowledges and Values*, Springer, Dordrecht Heidelberg London New York.
- CLÉMENT G. (2005), *Manifesto del Terzo paesaggio*, Quodilibet, Macerata.
- COPELAND T., DELMAIRE Y. (2004) *Heritage Interpretation in the Framework of the European Heritage Days*. Report on the training course 2003 for European heritage days co-ordinators. Council of Europe, Strasbourg.

DAVISON F. (1996), "Planning for performance: requirements for sustainable development", *Habitat International*, 20(3), 445-462.

DELLA SPINA (1999), *Procedure di valutazione della qualità abitativa*, Gangemi, Roma.

DRAKAKIS-SMITH D. (2000), *Third world cities*, London, Routledge.

EUROPEAN COMMISSION (2006), *Target summary of the European sustainable cities report for local authorities*, European Commission.

EUROPEAN COMMISSION (1999), ESDP. *European Spatial Development Perspective. Towards Balanced and Sustainable Development of the Territory of the European Union*, Brussels.

FORSS K., REBIEN C.C., CARLSSON J. (2002), "Process Use of Evaluations", *Evaluation*, vol.8 (1): 29-45.

FUSCO GIRARD L. (2010), Creative Evaluations for a Human Sustainable Planning in CERRETA M., CONCILIO G., MONNO V. (a cura di), *Making Strategies in Spatial Planning. Knowledges and Values*, Springer, Dordrecht Heidelberg London New York.

FUSCO GIRARD L. (2002), "Una riflessione sull'attuazione dell'Agenda Habitat: alcune best practices", in Aa.Vv., *Habitat Agenda/Agenda Habitat. Verso la sostenibilità urbana e territoriale*, Angeli, Milano, 2002, pp. 187-245.

FUSCO GIRARD L. (1987), *Risorse Architettoniche e Culturali: Valutazioni e Strategie di Conservazione*. Angeli, Milano.

FUSCO GIRARD L., CERRETA M. (2001), *Il patrimonio culturale: strategie di conservazione integrata e valutazioni*, *Economia della cultura*, 2, 175-185.

FUSCO GIRARD L., NIJKAMP P. (1997), *Le valutazioni per lo sviluppo sostenibile della città e del territorio*, Franco Angeli, Milano.

FUSCO GIRARD L., NIJKAMP P. (a cura di) (2004), *Energia, Bellezza e Partecipazione: La sfida della sostenibilità. Valutazioni integrate tra conservazione e sviluppo*, Angeli, Milano.

FUSCO GIRARD L., YOU N. (a cura di) (2006), *Città attrattori di speranza: dalle buone pratiche alle buone politiche*, Angeli, Milano.

FUSCO GIRARD L., CERRETA M., DE TORO P., FORTE F. (2007), "The Human Sustainable City: Values, Approaches and Evaluative Tools". In: Deakin M, Mitchell G, Nijkamp P, Vreeker R (eds) *Sustainable Urban Development. Volume 2. The Environmental Assessment Methods*, pp. 65-93.

- GABELLINI P. (2002), “Il progetto dello spazio pubblico: fondamento e problema del piano urbanistico” in MATTOGNO C. (cura di) (2002), *Idee di spazio. Lo spazio delle idee. Metropoli contemporanee e spazi pubblici*, Franco Angeli, Milano.
- GASTALDI F. (2005), “Genova: verso un’idea di città turistica”, in *Urbanistica Informazioni*, 204, novembre-dicembre 2005.
- GLASS G.V. (1976), “Primary Secondary and Meta-Analysis of Research”, *Educational Research*, 5:3-8.
- GRANDE N. (2002), “Passeio Atlantico: tres faces de um projecto urbano” in AA. VV. “*Passeio Atlantico*”, Gabinete coordenador do programa POLIS, Lisbona 2002, pag. 71.
- HICLING A. (1985), “Evaluation is a Five-Finger Exercise” in Faludi A., Voogd H. (a cura di) *Evaluation of complex policy problem*, Delfsuitgeverij, Delf.
- HOPKINS L. (2005), “Mersey Waterfront – A Vital Part of Liverpool, European Capital of Culture 2008”, in *Portus*, 5, 10.
- HOYLE B., PINDER D. (1992), “Cities and the sea: change and development in contemporary Europe” in *European Port cities in transition*, Belhaven Press, Londra, pp. 1-19.
- INNERARITY D. (2008), *Il nuovo spazio pubblico*, trad. it. di M. Mellino, Roma, Meltemi.
- KAHN M. E. (2006), *Green Cities: Urban growth and the environment*, Washington DC, Brooking Institution Press.
- LEFEVRE H. (2000), *La production de l'espace*, 1974, Anthropos, Paris; trad. it. *La produzione dello spazio* (1976), Moizzi, Milano.
- LODA M. (2008), *Geografia sociale. Storia, teoria e metodi di ricerca*, Carrocci, Roma.
- LYNCH K. (2006), *L'immagine della città*, Marsilio, Venezia.
- MARTINA A. (2006), *Comunicare la città*, Bruno Mondadori, Milano.
- MC LOUGHLIN B. (1973), *Urban and regional planning. A system approach*, Marsilio, Venezia.
- MEGA V. & PERDERSEN J. (1998), *Urban sustainability indicators*, Dublin, Ireland.
- MEIER, R. L. (1962), *A Communications Theory of Urban Growth*, MIT Press, Cambridge, MA.

MILLER J. H. (1972), *Experiments in molecular genetics*, Cold Spring Harbor Laboratory, New York.

MONTEBELLI S. (2000), “I confini della territorialità. Viaggio e rappresentazione”, Documenti Geografici, Dipartimento di Storia, Cattedra di Geografia, Università degli Studi di Roma Tor Vergata, Roma.

MORANDI MAURIZIO (1996), *La città vissuta*, Firenze.

NIJKAMP P., PEPPING G.C. (1998), “Meta-analysis for Explaining the Variance in Public Transport Demand Elasticities in Europe”, *Journal of Transportation and Statistics*, vol.1(1): 1-14.

NORBERG-SCHULZ C. (1979), *Paesaggio, Ambiente, Architettura*, Electa, Milano.

PARRIS T. M. & KATES R. W. (2003), “Characterizing and measuring sustainable development”, *Annual Review Environmental Resources*, 28 (13), 559-586.

PRESIDENT’S COUNCIL ON SUSTAINABLE DEVELOPMENT (1997), “The president’s council on sustainable development task force report”.

RAPOPORT A. (1976), “Socio-cultural aspects of man environmental studies” in A. Rapoport Ed., *The mutual interaction of people and their built environmental*, 7-35, the Hague, Mouton.

ROMANO M. (2008), *La città come opera d’arte*, Einaudi, Torino.

ROSETI C. (2007), *Waterfront*, Iirti, Reggio Calabria.

ROTMANS J. E LOORBACH D. (2008), “Transition management: reflexive governance of societal complexity through searching, learning and experimenting” in Van Den Bergh, J.C.J.M., e Bruinsma F.R. Ed., *Managing the transition to renewable energy*, Chapter 2, pp. 15-46, Edward Elgar.

ROY M. (2009), “Planning for sustainable urbanisation in fast growing cities: mitigation and adaptation issues addressed in Dhaka, Bangladesh”. *Habitat International*, 33, 276-286.

SEABROOKE W., YEUNG C. W. & MA M. F. F. (2004), “Implementing sustainable urban development at the operational level (with reference to Hong Kong and Guangzhou)”, *Habitat International*, 28, 443-466.

SAIRINEN R., KUMPULAINEN S. (2006), *Assessing social impacts in urban waterfront regeneration*. Environmental Impact Assessment Review 26, pp. 120-135.

SAVINO M. (2010), *Waterfront d’Italia, piani politiche progetti*, Franco Angeli, Milano.

- SEBASTIANI C. (2007), *La politica delle città*, Bologna, Il Mulino.
- SECCHI B. (2005), *La città del ventesimo secolo*, Bari, Laterza.
- SECCHI B. (2001) “La città contemporanea e il suo progetto”, in *Atti ciclo conferenze: Lezioni di storia urbana*, Modena.
- SHEN L., OCHOA J. J., SHAH M. N., ZHANG X. (2011), “The application of urban sustainability indicators – A comparison between various practices”, *Habitat International*, 35, 17-29.
- SOEGIJOKO B., TIAHJIATI S. & KUSBIANTORO B. S. (2001), *Globalization and the sustainability of Jabotabek*, Indonesia.
- TANGUAY G. A., ROJAOSON J., LEFEBRE J. F. & LANOIE P. (2010), “Measuring the sustainability of cities: an analysis of the use of local indicators”, *Ecological Indicators*, 10, 407-418.
- TURNER R. K., Bateman I., Adger W. (2001), *Economics of Coastal Water Resources: Valuing Environmental Functions*, Kluwer, Dordrecht.
- TURNER K. R., PEARCE D. W., BATEMAN I. (2002), *Economia ambientale*, Il Mulino, Bologna.
- UGWU O. O. & HAUPT T. C. (2007), “Key performance indicators and assessment methods for infrastructure sustainability-a South Africa construction industry perspective”, *Building & Environment*, 42(2), 665-680.
- UN HABITAT (2004), *Urban indicator guidelines*, Kenya.
- UNITED NATIONS (2007), *Indicators of sustainable development: Guidelines and methodologies*, New York.
- UNITED NATIONS STATISTICAL INSTITUTE FOR ASIA AND PACIFIC (2007), *Building administrative data systems for statistical purposes-addressing training issues and needs of countries. Inception/regional workshop on reta6356: improving administrative data sources for the monitoring of the mdg indicators*, Bangkok, Thailand.
- VAN DER KNAAP B., PINDER D. (1992), “Revitalising the European Waterfront: policy evolution and planning issues” in *European Port cities in transition* (1992), Belhaven Press, Londra, 155-175.
- VAN DER BERGH J., BUTTON K., NIJKAMP P., PEPPING G. C. (1997), *Meta-analysis in Environmental Economics*, Kluwer, Dordrecht.

- VECCO M. (2007), *L'evoluzione del concetto di patrimonio culturale*, Franco Angeli, Milano.
- VERBRUGGEN H. & KUIK O. (1991), "Indicators of sustainable development: an overview" in O. Kuik & H. Verbruggen Ed., *In search of indicators of sustainable development*.
- VON BERTALANFFY L. (1968), *General System Theory. Development, Applications*, George Braziller, New York, trad. it. *Teoria Generale dei Sistemi*, Oscar Saggi Mondadori, 2004.
- Vv.Aa. (2009) ISAAC. *Integrated e-Services for Advanced Access to Heritage in Cultural Tourist Destinations*, Six Framework Programme, Commission of the European Communities, Information Society and Media Directorate-General, <http://www.isaac-project.eu>.
- YOUNG I. M. (1996), *Le politiche delle differenze*, Feltrinelli, Milano.
- ZHANG K., HE X. E WEN Z. (2003), Study of indicators of urban environmentally sustainable development in China. *International Journal of Sustainable Development*, 6(2), 170-182.

Per il caso Porto

Bibliografia generale

AAVV, (2000), *Área metropolitana do Porto: estrutura territorial, o presente e o futuro*, Centro de Estudos da Universidade do Porto, Porto.

Calvino, I. (2006), *As cidades invisíveis*, Lisboa.

Lynch, K. (1960), *A imagem da cidade*, Edições de 70.

Martins, N., Figueiredo, C., Azevedo, F., Ribeiro, F., Proença, M., Abreu, M. (2007), *Orientações de Política de Revitalização urbana para a Competitividade e Sustentabilidade das Cidades*, Intelligent Cities, Departamento de Prospectiva e Planeamento e Relações Internacionais, Setembro.

Meyer, H. (1999), *City and port – Urban Planning as a cultural venture in London, Barcelona, New York and Rotterdam*, Utreque, International Books.

Norberg-Schulz, C. (1986), *Genius Loci: paesaggio, ambiente, architettura*, Electa, Milão.

Partidário, M.R., Correia, F.N. (2004), “POLIS – The Portuguese programme on urban environment. A contribution to the discussion on European urban policy”, *European Urban Studies*, 12 (3): 409-424.

Portas, N., Domingues, A., Cabral, J., (2003), *Políticas Urbanas. Tendências, Estratégias e Oportunidades*. F.C. Gulbenkian, Lisboa.

Távora, F. (1996), *Da organização do espaço*, III edição, Faup, Porto.

Bibliografia específica

AAVV, (1998), *Cidades e frentes de água*, FAUP.

AAVV, (2002), *Passeio Atlântico*, Programa Polis viver a cidades, Gabinete coordenador do programa polis, Lisboa.

AAVV, (2000), *Porto 2001: regresso á Baixa, consulta para elaboração do Programa de requalificação da baixaportuense*, FAUP Publicações, Porto.

AAVV, (2002), *Registos de uma transformação – levantamento fotográfico*, Porto 2001, S.A., Lisboa.

Alonzo, J. M., (1973), *Una nueva ciudad*, I.E.A.L., Madrid.

Alvão, D. (1993), *A cidade do Porto na obra do fotógrafo Alvão, 1872-1976*, Fotografia Alvão – Porto.

Brandão, P. (2004), *As frentes ribeirinhas – paisagens globais?*, in *Estuarium*, N. 6, Área Metropolitana de Lisboa, Lisboa.

Câmara Municipal do Porto, Cruarb, (2000), *Porto Património Mundial III CRUARB 25 anos de reabilitação urbana*, I edição, CMP, Porto.

Castro, M. R. (2007), *Intervenções em Frentes Ribeirinhas – Contributo para a sua Avaliação, Caso de Estudo: o Rio Mondego na cidade de Coimbra*” Relatório do Trabalho de Fim de Curso de Arquitectura Paisagista, Universidade Técnica de Lisboa, Instituto Superior de Agronomia, Lisboa.

Estevens, A. (2009), *A reabilitação de Frentes de Água como Modelo de Valorização Territorial*, Centro de Estudos Geográficos, Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa.

Fernandes, J. A. (1985), *A Foz: freguesias de Nevogilde e Foz do Douro: contributo para o estudo do espaço urbano do Porto*, FL., Porto.

Garcia, R. (2009), *A Morfologia do Porto Industrial no Processo de Regeneração urbana*, Porto.

Oliveira, J. M. (1973), *O espaço urbano do Porto: condições naturais e desenvolvimento*, Instituto de Alta Cultura – centro de estudos geográficos, Coimbra.

Pacheco, H. (1986), *O grande Porto*, Editorial Presença, Lisboa.

Pacheco, H. (1984), *Porto*, Editorial Presença, Lisboa.

Ramos, L. (1994), *História do Porto*, Porto Editora, Porto.

Salgado, J. (1987), *Arquitecturas de Matosinhos: fragmentos de um percurso*, Relatório de Estágio apresentado à ESBAP.

Salgado, J. (1985), *Álvaro Siza em Matosinhos*, C.M., Matosinhos.

Silva, J., Pinto P. (2007), *Cidades e rios frente a frente – alguns princípios de integração e coerência*, VII Congresso Ibérico de Urbanismo, Paisagem, Frentes de Água e Território – Aprender com os Casos de Sucesso, 11-13 de Outubro de 2007, Ponta Delgada, Açores, Portugal.

Solà Morales, M. (1976), *La urbanización marginal*, III vol., E.T.S.A., Barcellona.

Soares, B. (2004), *Frentes de Água - espaços de diferenciação e factor de competitividade das Cidades Costeiras*, Estuarium, N. 7.

Vaz, L. F. (2007), *Cidades fluviais. Questões ecológicas associadas a processos de regeneração urbana*. Dissertação de Mestrado em Regeneração urbana e Ambiental, Faculdade de Arquitectura, UTL, Lisboa.

Periodici

AAVV, (1993), L'uso degli spazi pubblici: una antologia, in Casabella, n.597, 598, Janeiro/Fevereiro.

Cataloghi ed esposizioni

A Alfândega do Porto e o despacho aduaneiro, catálogo de exposição organizada pelo arquivo histórico da C.M.P.

MAOT (2000), *Programa POLIS. Programa de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental de Cidades*. MAOT, Lisboa.

Prove finali

Alves, P.M. (2005), *Articulações de frentes urbanas no Porto do século XX: percursos, morfologias modelos*, trabalhos académicos - Provas Finais, FAUP, Porto.

Catarino, E. R., (2002), *Aveiro, cidade de água, cidade de sal: a intervenção nas frentes da água como estratégia de transformação urbana*, trabalhos académicos - Provas Finais, FAUP, Porto.

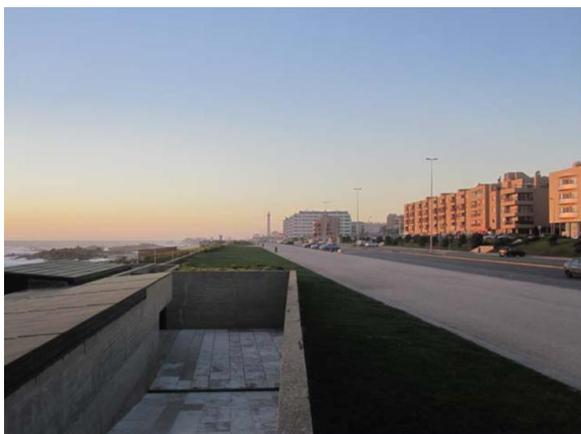
Sampaio, A. C., (2003), *O espaço público fluvial e marítimo do Porto a Matosinhos: um contexto, duas cidades, três intervenções*, trabalhos académicos - Provas Finais, FAUP, Porto.

9. Allegati

COMUNE DI MATOSINHOS

LUNGOMARE (MARGINAL) DI LEÇA DA PALMEIRA

ARCH. ALVARO SIZA



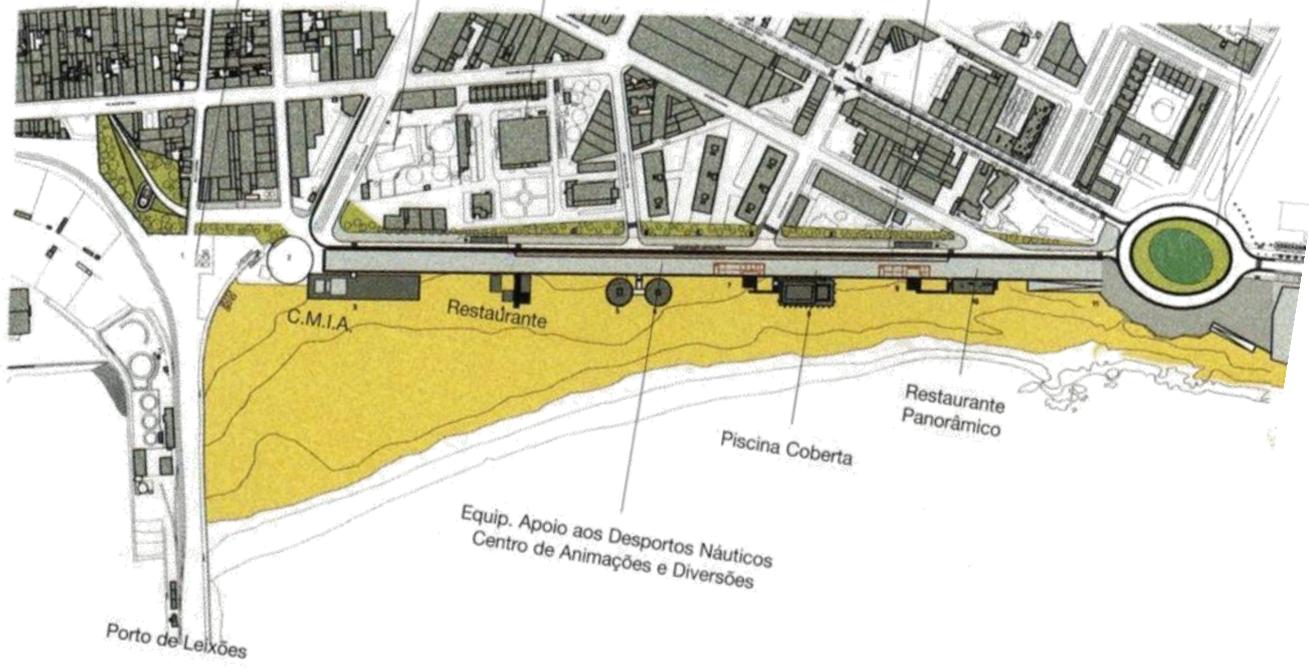


COMUNE DI MATOSINHOS

MATOSINHOS POLIS, LA RICONVERSIONE DEL LUNGOMARE DI MATOSINHOS SUD

ARCH. EDUARDO SOUTO DE MOURA





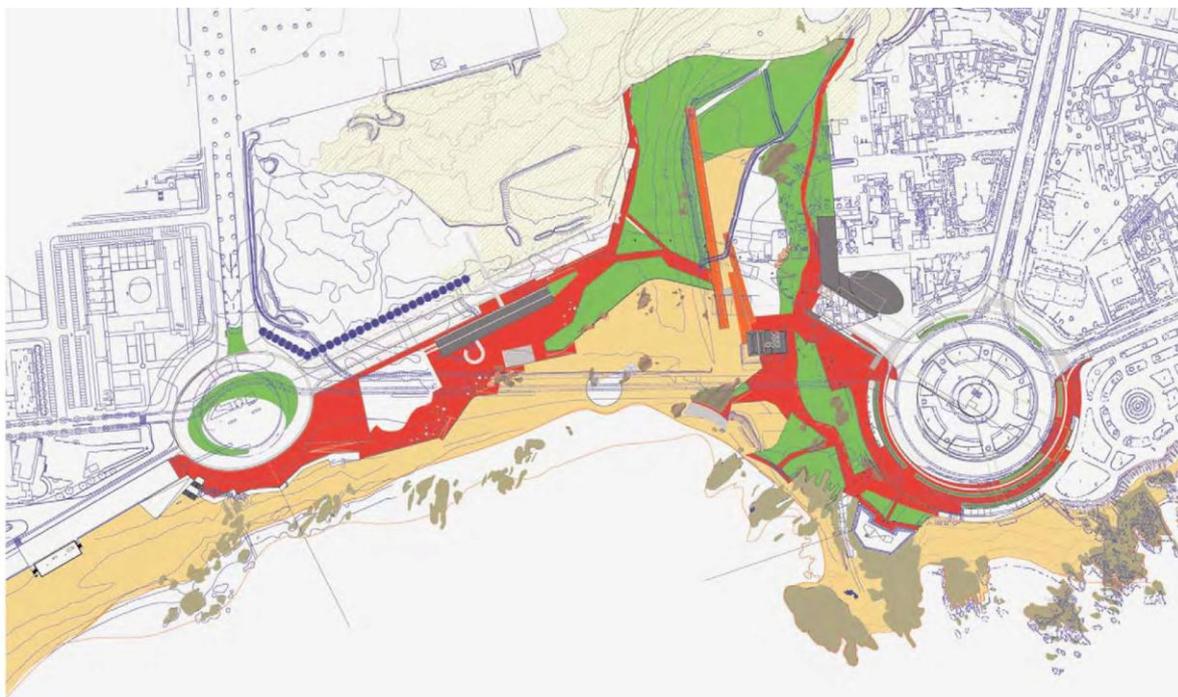




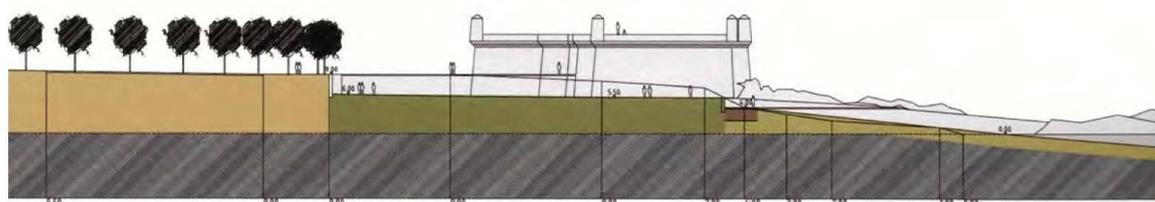
COMUNE DI PORTO

**PORTO POLIS, LA RIQUALIFICAZIONE DEL FRONTE MARITTIMO DEL PARQUE DA CIDADE
E DELL'AVENIDA MONTEVIDEU DI PORTO**

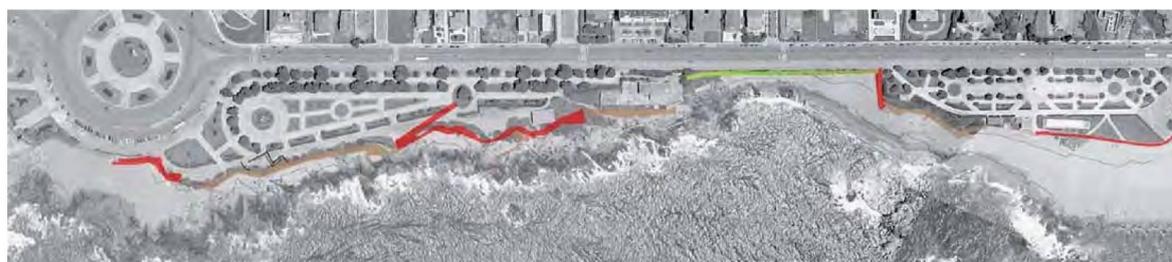
ARCH. MANUEL SOLÁ MORALES



Planimetria do projecto da zona em frente ao Parque da Cidade



Cortes



Vista aérea da Avenida de Montevideu antes da intervenção











COMUNE DI PORTO

PIANO PARTICOLAREGGIATO E PIANO DI URBANIZZAZIONE PER IL FRONTE FLUVIALE (MARGINAL) DEL FIUME DOURO TRA L'ALFANDEGA ED IL PASSEIO ALEGRE

ARCH. MANUEL FERNANDES DE SÁ





COMUNE DI VILA NOVA DE GAIA

**GAIA POLIS, PIANO PARTICOLAREGGIATO DELLA FASCIA FLUVIALE DEL CENTRO STORICO
(PLANO DE PORMENOR) DA FRENTE RIBEIRINHA DO CENTRO HISTÓRICO**
ARCH. NUNO TASSO DA SOUSA





COMUNE DI VILA NOVA DE GAIA

GAIA POLIS, LUNGOFIUME DOURO TRA IL CENTRO STORICO E L'AFURADA

ARCH. CARLOS PRATA



COMUNE DI VILA NOVA DE GAIA

GAIA POLIS, PIANO PARTICOLAREGGIATO (PLANO DE PORMENOR) DELL'AFURADA

ARCH. ATELIER 15, ARCHH. ALEXANDRE COSTA, SERGIO FERNANDEZ

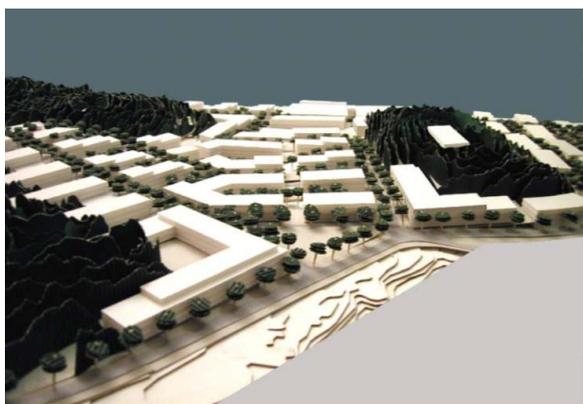
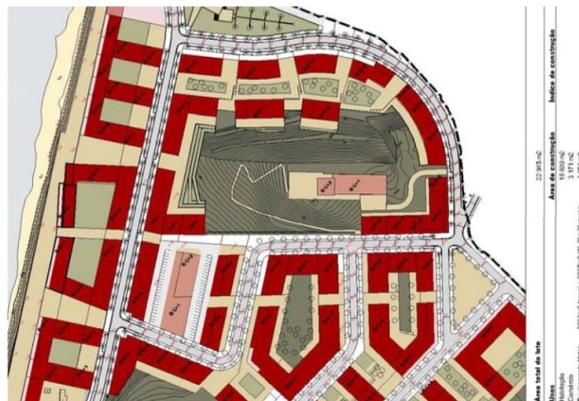
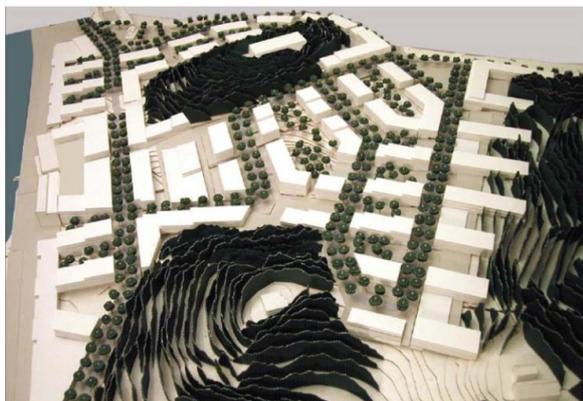




COMUNE DI VILA NOVA DE GAIA

GAIA POLIS, PIANO PARTICOLAREGGIATO (PLANO DE PORMENOR) DI SÃO PAIO/CANIDELO

ARCHH. FRANCISCO BARATA & MARIA MADALENA PINTO DA SILVA



9. Allegati

Le interviste strutturate ad operatori e promotori di piani, programmi e progetti del waterfront di Porto, Matosinhos e Vila Nova de Gaia

Si riportano di seguito in ordine temporale le 14 interviste realizzate a Porto, Matosinhos e Vila Nova de Gaia nel luglio 2011. La traduzione integrale e letterale dalla lingua portoghese all'italiano è a cura dall'autrice.

Progettista	Carlos Prata
Ruolo	Autore dei progetti e piani: > <i>Molhes do Douro</i> > riqualificazione dell' <i>Edifício Transparente</i> > <i>Marginal do Rio Douro entre o centro Histórico e a Afurada</i> (GAIAPOLIS)
Competenza	Architetto, professore ausiliare invitato della FAUP (Facoltà di Architettura dell'Università di Porto)
Data intervista	4.07.2011
Numero intervista	1

CRITERI ARCHITETTONICI, URBANI ED AMBIENTALI

DOMANDA N. 1. Quali erano le condizioni preesistenti nell'area di intervento di PORTO POLIS? In generale, quali sono le sue memorie d'infanzia del waterfront di Vila Nova de Gaia e poi come tecnico, in che misura lo ha interpretato nel progetto?

RISPOSTA. Relativamente alle condizioni preesistenti al progetto del *Molhes do Douro*, il processo di recupero è stato complesso, è esistito un primo concorso al quale hanno partecipato soltanto esperti di opere marittime (team di progettazione, ingegneri, etc). Noi abbiamo partecipato ad un secondo concorso il cui obiettivo principale è stato l'integrazione paesaggistica ed urbana dell'opera. Pertanto quello che già esisteva era un paesaggio magnifico.

Nel caso di Vila Nova de Gaia invece le condizioni preesistenti erano caratterizzate dall'assenza di un progetto urbano per il waterfront. Il lungofiume versava in condizioni di degrado e di abbandono. Per la riqualificazione dell'edificio trasparente -realizzato nel 2001 dall'architetto catalano Sola-Morales- mi venne commissionato invece di dare nuova funzionalità e ratio a questo enorme spazio di fronte al mare.

DOMANDA N. 2. Qual è l'importanza che il fiume Douro assume per la città di Porto? Qual è l'importanza che il mare assume per la città di Porto?

R. Io ho una prospettiva differente rispetto alla maggior parte degli abitanti di Porto. Penso infatti che il fiume Douro sia per la città di Porto un limite, un frontiera. In tutta Europa ci sono città in cui il fiume è ben integrato. A Porto il fiume è sempre stato un limite per lo sviluppo urbano di Porto. Il processo di ri-appropriazione del fiume è relativamente recente. A partire dagli anni '80 il waterfront in Europa viene percepito come spazio pubblico, luogo di incontro e di aggregazione con una forte valenza paesaggistica. Il progetto per il lungomare di Vila Nova de Gaia ha rafforzato sicuramente il rapporto della città con il fiume, creando una continuità di percorso tra Porto e Gaia.

DOMANDA N. 3. GAIA POLIS è riuscito a valorizzare i fronti fluviali e marittimi delle città di Vila Nova de Gaia?

R. Sì. Certamente. Sia il progetto del molo a Porto che la riqualificazione del waterfront di Vila Nova de Gaia hanno chiaramente valorizzato i fronti fluviali e marittimi della città. Nel caso del Programma Polis era una delle priorità di intervento.

DOMANDA N. 4. In che misura i suoi progetti hanno contribuito allo sviluppo urbano della città di Vila Nova de Gaia?

R. Nel caso del molo di Porto il contributo è chiaramente parziale. L'intervento ha contribuito a valorizzare la zona di Passeio Alegre. Più significativo invece è stato il contributo del progetto di riqualificazione del fiume Douro a Vila Nova de Gaia che ha determinato una trasformazione totale di quest'area. La riqualificazione dell'edificio trasparente in particolar modo ha creato le condizioni per utilizzare questo enorme spazio polifunzionale strettamente legato al mare e al parco della città di Porto.

DOMANDA N. 5. In che misura le attrezzature ricreative e culturali dei suoi progetti hanno rivitalizzato la città di Vila Nova de Gaia?

R. Credo che nel caso del molo il contributo principale sia la continuità di progetto e di percorso con il lungomare di Porto. L'alta fruizione delle opere è sicuramente un indicatore positivo di valutazione in tutti e tre i progetti.

DOMANDA N. 6. In che misura GAIA POLIS ha migliorato l'accessibilità ai luoghi, alle attività e ai servizi urbani, in particolar modo, attraverso il rafforzamento del trasporto pubblico tra le città di Vila Nova de Gaia e Porto e tra il fiume e il mare?

R. Nel progetto del Molo non si è avuto un contributo significativo nel settore dei trasporti. Diverso è invece il discorso per Vila Nova de Gaia, dove l'intervento Polis ha creato nuovi percorsi pedonali e ciclabili, rendendo completamente accessibile il waterfront della città.

CRITERI SOCIALI E CULTURALI

DOMANDA N. 7. In che misura GAIA POLIS si è avvalso degli strumenti di pianificazione e programmazione urbana? Qual è stata l'innovazione rispetto al passato?

R. Il progetto del Molo di Porto è stato un concorso pubblico internazionale bandito dall'Istituto di Navigazione del fiume Douro. Il progetto del lungofiume "*Marginal do Rio Douro entre o centro Histórico e a Afurada*" rientra invece nel programma Gaia Polis. L'innovazione ha riguardato proprio il programma Polis, fortemente baricentrato sul progetto di infrastrutturazione degli spazi pubblici.

DOMANDA N. 8. In che misura GAIA POLIS ha migliorato il benessere ambientale del lungofiume/lungomare delle città di Vila Nova de Gaia?

R. Il progetto del Molo ha migliorato il benessere ambientale e reso fruibile, accessibile uno spazio che prima era negato. Analogo discorso per la riqualificazione del lungofiume di Vila Nova de Gaia. In quest'ultimo caso migliorare il benessere ambientale di residenti, pescatori e turisti era una delle priorità di intervento.

DOMANDA N. 9. La comunità è stata coinvolta? Se sì, come? con quali modalità?

R. La comunità è stata coinvolta nel processo essendo quello per il Molo un concorso pubblico, aperto a tutti. Successivamente ci sono state consultazioni pubbliche e riunioni con la popolazione locale (pescatori, residenti, portatori di interesse, etc.).

DOMANDA N. 10. GAIA POLIS accanto al recupero e alla valorizzazione degli spazi pubblici, ha visto anche la realizzazione di attrezzature per il sociale. Quali sono stati i criteri di intervento?

R. Nel caso del Molo, sono stati creati bar-caffè aperto al paesaggio, un piccolo spazio commerciale dove poter affittare biciclette e pattini in linea, uno spazio all'aria aperta per gli spettacoli culturali e musicali, una sala espositiva con finalità ludiche e pedagogiche, oltre che spazi esterni di aggregazione. Nel progetto per Vila Nova de Gaia è possibile considerare come attrezzature per il sociale i nuovi percorsi pedonali e ciclabili.

CRITERI POLITICI ED ISTITUZIONALI

DOMANDA N. 11. Nell'ambito di GAIA POLIS sono stati attivati rapporti di partnership pubblico-privato?

R. No. Il Molo è un concorso pubblico. Anche Gaia Polis è una società pubblica. Pertanto in questi due casi non sono stati attivati rapporti di partnership pubblico-privato. La riqualificazione dell'edificio trasparente invece è stata privata.

DOMANDA N. 12. Per la riqualificazione urbana del waterfront di Porto/Matosinhos e Vila Nova de Gaia è stato fondamentale un atteggiamento cooperativo tra le varie Municipalità coinvolte. Quali sono state le maggiori criticità incontrate? Come sono state superate?

R. Nel caso del Molo il progetto ha riguardato solo Porto, così come Gaia Polis ha interessato solo il comune di Vila Nova de Gaia. Normalmente è difficile che ci sia cooperazione tra Porto e Gaia, nonostante i rispettivi primi cittadini siano dello stesso partito politico. Esiste infatti molta rivalità tra le due città.

DOMANDA N. 13. Quali sono state le modalità di attuazione (concorsi di architettura, specifici programmi di riqualificazione urbana, programmi di recupero) di GAIA POLIS?

R. Come dicevamo, il progetto del Molo è un concorso pubblico internazionale bandito dall'Istituto di Navigazione del fiume Douro, Gaia Polis invece rientra in uno specifico programma di riqualificazione urbana e valorizzazione ambientale (il POLIS appunto) al quale sono stato invitato a partecipare.

CRITERI ECONOMICI E FINANZIARI

DOMANDA N. 14. Quali sono stati i costi globali dei suoi interventi?

R. 5,5 milioni di euro per il progetto del Molo. Per Gaia Polis non ricordo, la parte relativa alle infrastrutture è stata abbastanza cara.

DOMANDA N. 15. Quali sono state le fasi di GAIA POLIS? Quanto ha inciso nella valutazione della fattibilità economica dei progetti la riduzione dei tempi di realizzazione?

R.

DOMANDA N. 16. Qual è stato il livello di partecipazione dei fondi comunitari?

R. 75% (restante 25% = Ministero dell'Ambiente + comune di Matosinhos).

DOMANDA N. 17. In che misura GAIA POLIS ha contribuito allo sviluppo economico della città di Vila Nova de Gaia?

R. Nel caso del Molo il contributo c'è stato ma non è significativo. Per Gaia Polis invece la riqualificazione del waterfront è stato un volano per lo sviluppo economico e ha determinato un aumento significativo dei valori di mercato degli immobili nelle aree oggetto di intervento grazie alla qualità del progetto.

DOMANDA N. 18. In che misura GAIA POLIS ha contribuito alla valorizzazione immobiliare delle aree oggetto d'intervento nelle città di Vila Nova de Gaia? In particolare, quali sono stati gli impatti sul mercato immobiliare?

R. Ho già risposto nella precedente domanda.

DOMANDA N. 19. In che misura GAIA POLIS ha aumentato l'attrattività territoriale di Vila Nova de Gaia?

R. In parte sì. Soprattutto lungo il fiume Douro.

DOMANDA N. 20. GAIA POLIS ha favorito l'incremento degli investimenti privati ed in generale, l'incremento di nuove attività economiche e la dinamizzazione di quelle esistenti?

R. Nel caso del Molo esso è già inserito in una zona ricca della città.

DOMANDA N. 21. In che misura GAIA POLIS ha contribuito all'aumento del turismo e all'attrattività culturale delle città di Vila Nova de Gaia?

R. Sì. Per la continuità di percorso e progetto dal centro storico al mare e viceversa.

Progettista	Atelier 15, Alexandre Alves Costa, Sergio Fernandez
Ruolo	Autori del piano: > <i>Planos de Pormenor da Afurada</i> (GAIAPOLIS)
Competenza	Architetto, professore ordinario emerito della FAUP Architetto, professore ordinario emerito della FAUP
Data intervista	4.07.2011
Numero intervista	2

CRITERI ARCHITETTONICI, URBANI ED AMBIENTALI

DOMANDA N. 1. Quali erano le condizioni preesistenti nell'area di intervento di GAIA POLIS? In generale, quali sono le sue memorie d'infanzia del waterfront di Vila Nova de Gaia e poi come tecnico, in che misura lo ha interpretato nel progetto?

RISPOSTA. Nella nostra area di intervento (Afurada, cfr.) vigevo un piano urbanistico ma non era ancora stato redatto un piano particolareggiato (Planos de Pormenor, cfr.). Si tratta fondamentalmente di un piccolo nucleo di pescatori che versava in condizioni di degrado. L'area sorge vicino al ponte d'Arabida in prossimità dell'accesso all'autostrada per Lisbona. Pertanto era necessario un progetto che fosse in grado di riqualificare l'intera area dal punto di vista architettonico, urbano ed ambientale. L'intervento è stato realizzato nell'ambito del Programma Polis. Non si è trattato di un concorso d'architettura ma il nostro studio (Atelier 15, cfr.) è stato invitato dal Comune di Vila Nova de Gaia al fine di redigere un piano particolareggiato. Non ci sono stati vincoli molto

forti nel progetto. Abbiamo sicuramente tenuto conto della popolazione dell’Afurada che era radicata in quel sito da tanto tempo ed era caratterizzata da una specifica identità (= la pesca, cfr.).

Il nostro obiettivo è stato quello di creare un piccolo centro civico, conformemente alle indicazioni espresse sia dal Comune che dalla società Gaia Polis, riqualificare una zona verde nei pressi del fiume Douro. Quasi contemporaneamente è nata l’idea di realizzare una marina in quel sito al fine di migliorare le condizioni per la pesca e di creare al tempo stesso un luogo ludico e per il tempo libero.

DOMANDA N. 2. Qual è l’importanza che il fiume Douro assume per la città di Vila Nova de Gaia? Qual è l’importanza che il mare assume per la città di Vila Nova de Gaia?

R. Il fiume Douro ed il mare hanno un’importanza assoluta e sono stati elementi fondamentali nel progetto. L’Afurada è infatti una zona di pescatori. Il fiume e la pesca sono pertanto le ragioni d’essere del nucleo dell’Afurada. Geograficamente il fiume rappresenta il punto di ingresso e di uscita dell’Oceano Atlantico mentre il piccolo porto di pesca rappresenta un’alternativa al più grande porto di Matosinhos.

DOMANDA N. 3. GAIA POLIS è riuscito a valorizzare i fronti fluviali e marittimi delle città di Vila Nova de Gaia?

R. Il progetto ha avuto come invariante il riverfront di Vila Nova de Gaia in stretta continuità con il progetto dell’arch. Carlos Prata (Marginal do Rio Douro entre o centro Histórico e a Afurada_GAIAPOLIS, cfr.). Il nostro intervento ha generato fondamentalmente una valorizzazione di carattere turistico. L’Afurada rappresentava di fatto una frattura rispetto alle aree limitrofe, il lungofiume prima e la spiaggia subito dopo. Una delle questioni affrontate è stata infatti sicuramente quella di dare continuità di percorso e di servizi attraverso il progetto. Occorreva accentuare l’importanza sia del lungofiume che del lungomare di Vila Nova de Gaia. Relativamente alla riqualificazione del porto le dimensioni non sono state una questione fondamentale. Abbiamo ragionato piuttosto secondo una logica di intervento non invasivo e compatibile con il contesto di riferimento. Per tale ragione abbiamo criticato le dimensioni del progetto della marina perché le ritenevamo eccessive per l’area dell’Afurada. Sintetizzando i fronti fluviali e marittimi sono stati valorizzati nel progetto sia per le attività legate alla pesca che per la localizzazione e l’incremento di servizi legati al turismo ed al tempo libero.

DOMANDA N. 4. In che misura GAIA POLIS ha contribuito allo sviluppo urbano della città di Vila Nova de Gaia?

R. Posso dire che l’Afurada ha un carattere proprio molto forte. Esso si caratterizza come tipico nucleo di pescatori del Nord del Portogallo caratterizzato da strade abbastanza strette che formano una struttura reticolare molto semplice, perpendicolare e parallela al fiume Douro, densamente popolata nella parte bassa. Agli anni ’40 risale invece la parte alta dell’Afurada. E’ curioso notare che le due comunità di pescatori della parte bassa ed alta non abbiano una relazione molto semplice. Le motivazioni vanno cercate nella differente fede religiosa (nella parte bassa sono cattolici, nella parte alta sono testimoni di Geova). Pertanto c’è una certa differenza che si manifesta negli stili di vita, nelle abitudini, etc.

Dal punto di vista urbanistico, la parte bassa è sicuramente la più caratteristica. Una cosa molto importante di cui abbiamo tenuto conto nel progetto è stata la strada. Essa è molto vissuta perché le case non hanno spazi esterni. Questa specificità caratterizza l’ambiente urbano. Dal punto di vista architettonico invece non è possibile parlare di “buona architettura” perché il borgo dell’Afurada si contraddistingue per abitazioni molto colorate e vistose. Il nostro intervento lungo le strade è stato quello eliminare il traffico veicolare in modo che la popolazione locale avesse piena fruizione degli spazi esterni e quindi maggiori possibilità di socializzazione e condivisione. Relativamente all’espansione urbana il progetto non ha previsto un grande aumento di abitazioni differentemente dal Planos Pormenor di Sao Paulo Canidelo dell’architetto Francisco Barata. La nostra proposta ha riguardato un piccolo centro civico con una piazza di dimensioni ridotte ed un’area per il mercato.

Attualmente stiamo realizzando la casa dei pescatori, un piccolo museo dell’Afurada approfittando di una piccola struttura esistente. C’è anche l’idea di costruire una nuova chiesa perché quella antica è

stata distrutta da un'inondazione. La zona verde a livello del fiume è stata recuperata, valorizzata ed inglobata in un parco. Sintetizzando lo sviluppo urbano dal punto di vista numerico non è stato particolarmente emblematico.

DOMANDA N. 5. In che misura le attrezzature ricreative e culturali di GAIA POLIS hanno rivitalizzato la città di Vila Nova de Gaia?

R. Non so se le attrezzature ricreative e culturali abbiano rivitalizzato o meno Vila Nova de Gaia perché molte non sono state ancora realizzate. Come dicevo prima, è previsto un piccolo museo, una casa dei pescatori, c'è l'idea di migliorare la chiesa che è uno dei luoghi di incontro più importante delle persone e c'è anche l'idea di conservare e migliorare una scuola primaria già esistente.

DOMANDA N. 6. In che misura GAIA POLIS ha migliorato l'accessibilità ai luoghi, alle attività e ai servizi urbani, in particolar modo, attraverso il rafforzamento del trasporto pubblico tra le città di Vila Nova de Gaia e Porto e tra il fiume e il mare?

R. Tutte le strade interne dell'Afurada sono state rese pedonali. L'accesso con le automobili è consentito solo ai residenti. Tutto il traffico veicolare invece è stato spostato sul lungofiume perché presentava migliori condizioni di traffico ed anche per dare continuità al progetto di Carlos Prata e legare il nostro intervento a quello di Francisco Barata, migliorando sicuramente la circolazione. In relazione al trasporto collettivo c'è una barca che attraversa il fiume. La nostra proposta è stata quella di una taxi-barca economico che potesse trasportare residenti e turisti da un lato all'altro del fiume e poi fino al ponte Louis. E' stata portata a conoscenza dell'autorità portuale ma non ha avuto seguito. E' stata cambiata solo la barca. Ci sono anche autobus pubblici che sono stati potenziati.

CRITERI SOCIALI E CULTURALI

DOMANDA N. 7. In che misura GAIA POLIS si è avvalso degli strumenti di pianificazione e programmazione urbana? Qual è stata l'innovazione rispetto al passato?

R. La nostra idea è stata che l'innovazione fosse il minimo possibile. L'Afurada ha un carattere molto forte ed un impianto urbanistico che si è consolidato nel corso degli anni. Quello che abbiamo fatto è stato conservare e valorizzare quello che già esisteva. La cosa interessante è che vedendo il piano è perfettamente integrato con il paesaggio e con il contesto di riferimento: le modifiche introdotte dal progetto sembrano quasi impercettibili. Dal punto di vista urbanistico invece si tratta di un Planos de Pormenor (= Piano Particolareggiato).

DOMANDA N. 8. In che misura GAIA POLIS ha migliorato il benessere ambientale del lungofiume/lungomare delle città di Vila Nova de Gaia?

R. Credo che il piano di fatto abbia migliorato il benessere ambientale del waterfront di Vila Nova de Gaia, potenziando le aree verdi esistenti, riqualificando il tessuto urbano e creando nuovi "luoghi". L'immagine del waterfront è notevolmente migliorata e piace molto alla popolazione locale. Si tratta di interventi puntuali, non di grandi strade e/o di edifici enormi.

DOMANDA N. 9. La comunità è stata coinvolta? Se sì, come? Con quali modalità?

R. La comunità locale è stata coinvolta attraverso varie riunioni e consultazioni pubbliche nelle quali abbiamo spiegato quali fossero le nostre idee, dicendo che eravamo pronti ad accogliere anche le loro istanze. Una delle idee accolte con maggiore consenso è stata il museo della pesca con un piccolo auditorium per conferenze ed eventi culturali. Abbiamo discusso a lungo anche circa la possibilità di realizzare un nuovo porto. Per il porto, abbiamo tenuto conto ovviamente anche del sapere tecnico. Pertanto ricordo un certo coinvolgimento ed una certa partecipazione.

DOMANDA N. 10. GAIA POLIS accanto al recupero e alla valorizzazione degli spazi pubblici, ha visto anche la realizzazione di attrezzature per il sociale. Quali sono stati i criteri di intervento?

R. Una delle attrezzature sociali più importanti del nostro piano è stato il lavatoio pubblico. Anticamente già esisteva un lavatoio ma versava in condizioni di rovina. Abbiamo proposto pertanto un nuovo lavatoio pubblico come centro civico, luogo di incontro e di discussione pubblica, una sorta di “diario giornaliero” dell’Afurada così quale era la sua antica funzione. Quest’opera ha riscosso un grande successo ed è stata un segno tangibile del coinvolgimento della comunità nel progetto. Abbiamo realizzato anche una serie di attrezzature per la pesca, il nuovo mercato, un mercato del pesce ed un ristorante nella parte alta dell’Afurada.

CRITERI POLITICI ED ISTITUZIONALI

DOMANDA N. 11. Nell’ambito di GAIA POLIS sono stati attivati rapporti di partnership pubblico-privato?

R. No. Fatta eccezione per il mercato del pesce che è stato realizzato con fondi privati.

DOMANDA N. 12. Per la riqualificazione urbana del waterfront di Porto/Matosinhos e Vila Nova de Gaia è stato fondamentale un atteggiamento cooperativo tra le varie Municipalità coinvolte. Quali sono state le maggiori criticità incontrate? Come sono state superate?

R. Di fatto non c’è stata cooperazione in questo caso, trattandosi di un progetto che ha riguardato soltanto il comune di Vila Nova de Gaia. Relativamente alla questione delle taxi-barche il progetto non è stato accolto dalla municipalità e dagli enti coinvolti quindi relativamente ai trasporti posso dire che non c’è stato un atteggiamento cooperativo.

DOMANDA N. 13. Quali sono state le modalità di attuazione (concorsi di architettura, specifici programmi di riqualificazione urbana, programmi di recupero) di GAIA POLIS?

R. Il progetto è stato un Planos de Pormenor, ovvero un Piano Particolareggiato. Anche i progetti dei singoli edifici (mercato del pesce, museo, lavatoio, etc.) non sono stati concorsi di architettura.

CRITERI ECONOMICI E FINANZIARI

DOMANDA N. 14. Quali sono stati i costi globali di GAIA POLIS?

R. Non conosco questo dato purtroppo. Le consiglio di parlare con l’ingegnere Diana Gaspar, dipendente di Parque Expo e coordinatrice del programma Gaia Polis.

DOMANDA N. 15. Quali sono state le fasi di GAIA POLIS? Quanto ha inciso nella valutazione della fattibilità economica dei progetti la riduzione dei tempi di realizzazione?

R. La redazione del piano è durata parecchi anni. Alcuni progetti sono ancora in corso.

DOMANDA N. 16. Qual è stato il livello di compartecipazione dei fondi comunitari?

R. Sicuramente c’è stato trattandosi di un progetto inserito all’interno del programma Polis ma non conosco la percentuale precisa. Le consiglio nuovamente di parlare con Diana Gaspar.

DOMANDA N. 17. In che misura GAIA POLIS ha contribuito allo sviluppo economico della città di Vila Nova de Gaia?

R. Credo che lo sviluppo economico di Vila Nova de Gaia sia stato abbastanza circoscritto essendo un'area abbastanza piccola con una popolazione prevalentemente di pescatori e con un'economia prevalentemente povera.

DOMANDA N. 18. In che misura GAIA POLIS ha contribuito alla valorizzazione immobiliare delle aree oggetto d'intervento nelle città di Vila Nova de Gaia? In particolare, quali sono stati gli impatti sul mercato immobiliare?

R. Non credo ci sia stata una grande trasformazione sul mercato immobiliare perché come dicevo prima non sono state previste zone di espansione.

DOMANDA N. 19. In che misura GAIA POLIS ha aumentato l'attrattività territoriale di Vila Nova de Gaia?

R. Nel nostro caso credo che il progetto sia riuscito ad aumentare l'attrattività territoriale ma la credo che la cosa più importante sia stata che l'Áfurada sia riuscita a mantenere la sua identità.

DOMANDA N. 20. GAIA POLIS ha favorito l'incremento degli investimenti privati ed in generale, l'incremento di nuove attività economiche e la dinamizzazione di quelle esistenti?

R. Non ho gli elementi per rispondere a questa domanda ma le posso dire che il nostro criterio di intervento non è stato quello di incrementare gli investimenti privati ma piuttosto quello di conservare, salvaguardare e potenziare le attività economiche esistenti, ovvero quelle legate alla pesca.

DOMANDA N. 21. In che misura GAIA POLIS ha contribuito all'aumento del turismo e all'attrattività culturale delle città di Vila Nova de Gaia?

R. Il nostro progetto ha contribuito indirettamente all'aumento del turismo e all'attrattività culturale della zona dell'Áfurada, anche se una delle nostre priorità è stata quella di migliorare le condizioni di vita degli abitanti, riqualificando il tessuto urbano esistente e fornendo una serie di attrezzature per la pesca e per il tempo libero. Ad oggi l'Áfurada è una delle zone più visitate di Vila Nova de Gaia perché è una delle poche che ha conservato quasi inalterato lo spirito del "luogo".

Progettista	Manuel Fernandes de Sa
Ruolo	Autori dei piani e progetti: > <i>Marginal do Rio Douro entre Alfândega e o Passeio Alegre</i> > <i>Projecto de Requalificação urbana da Cais da Estiva, Praça da Ribeira, e Cais da Ribeira a Porto</i>
Competenza	Architetto, professore ordinario e direttore del corso di Dottorato in Architettura della FAUP
Data intervista	8.07.2011
Numero intervista	3

CRITERI ARCHITETTONICI, URBANI ED AMBIENTALI

DOMANDA N. 1. Quali erano le condizioni preesistenti nell'area di intervento del progetto *Marginal do Rio Douro entre Alfândega e o Passeio Alegre*? In generale, quali sono le sue memorie d'infanzia del waterfront di Porto e poi come architetto, in che misura lo ha interpretato nel progetto?

RISPOSTA. Questo progetto d'intervento ha una storia molto interessante. Tutto è cominciato nel 1993-1994 quando il Comune di Porto mi incaricò di redigere un Piano di Urbanizzazione. Non si trattava dunque di un progetto di esecuzione ma di un Piano Urbanistico che normalmente riguarda una zonizzazione e fondamentalmente una regolamentazione dell'uso del suolo. Presto giungemmo alla conclusione che la maggior parte dello spazio (30%) era spazio pubblico e pertanto nell'ambito del Piano abbiamo proposto una strategia di riqualificazione urbana per lo spazio pubblico. Il Piano è stato fatto in scala 1:5000 ma con molti dettagli per gli spazi pubblici in scala 1:2000. Queste formalizzazioni indicate nel piano non erano obbligatorie ma puramente indicative. Il Piano non fu approvato perché il piano aveva la componente di zonizzazione e per la componente relativa allo spazio pubblico. I

DOMANDA N. 2. Qual è l'importanza che il fiume Douro assume per la città di Porto e Vila Nova de Gaia? Qual è l'importanza che il mare assume per la città di Matosinhos?

R. Il fiume Douro ha una importanza cruciale per Porto quanto per Vila Nova de Gaia. Le difficoltà di legare

DOMANDA N. 3. Il Progetto è riuscito a valorizzare i fronti fluviali e marittimi della città di Porto?

R. La mia intenzione come progettista è stata esattamente questa, rafforzando il legame tra la città ed il mare.

DOMANDA N. 4. In che misura il Progetto ha contribuito allo sviluppo urbano della città di Porto?

R. Dal punto di vista quantitativo il progetto non ha contribuito allo sviluppo urbano della città perché stiamo parlando di un'area di limite, vicino al fiume Douro che urbanisticamente non presenta condizioni di espansione. Dal punto di vista qualitativo invece il progetto ha sicuramente contribuito allo sviluppo urbano di Porto attraverso la riqualificazione dello spazio pubblico, la creazione di aree verdi, il rafforzamento della capacità di attrazione delle aree e di conseguenza l'incremento del turismo.

DOMANDA N. 5. In che misura le attrezzature ricreative e culturali del Progetto hanno rivitalizzato la città di Porto?

R. Le attrezzature nella quota bassa di Porto si concentrano in un'area molto importante, l'Alfandega. Il Piano di Urbanizzazione ha proposto uno grande spazio nei pressi dell'Alfandega e ha rafforzato anche il legame tra le due aree. Dal punto di vista culturale, c'è il museo del tram elettrico che è prettamente turistico. Un'altra "attrezzatura" molto importante è il centro storico di Porto che ha avuto e ha tuttora un'importanza cruciale per lo sviluppo urbano di Porto.

DOMANDA N. 6. In che misura il Progetto ha migliorato l'accessibilità ai luoghi, alle attività e ai servizi urbani, in particolar modo, attraverso il rafforzamento del trasporto pubblico tra le città di Porto e Matosinhos e tra il fiume e il mare?

R. In termini di trasporto il nostro intervento ha riguardato sostanzialmente il tram elettrico che si voleva sostituire con una linea di autobus. Quando iniziammo il Progetto era previsto infatti questa sostituzione. Noi abbiamo insistito molto affinché il tram elettrico continuasse ad esserci ed anche il Progetto è molto relazionata con la linea del tram. Il nostro dubbio era se far passare il tram sul lato del fiume oppure internamente. Alla fine abbiamo optato per la seconda possibilità perché il tram lungo il fiume Douro sarebbe stato troppo turistico e quindi per un tram non come infrastruttura turistica ma come trasporto pubblico a servizio della popolazione.

CRITERI SOCIALI E CULTURALI

DOMANDA N. 7. In che misura il Progetto si è avvalso degli strumenti di pianificazione e programmazione urbana? Qual è stata l'innovazione rispetto al passato?

R. In parte ho già risposto. Ebbe inizio come Piano di Urbanizzazione. L'innovazione principale risiede sia nel fatto che il Piano di Urbanizzazione fece un progetto di riqualificazione degli spazi pubblici e sia perché il progetto di spazio pubblico era il primo ad essere realizzato nella città di Porto. Il primo piano non fu approvato. Il sindaco nel settembre 1997 mi chiamò e mi disse di realizzare il progetto in un solo anno, cioè entro il 1998 in occasione di un evento molto importante che era la Cimera Ibero-Americana. Il progetto è stato fatto in tre mesi compreso il ponte, tutto in scala 1:2000. Nei tre mesi successivi l'opera è stata realizzata. Nel periodo finale dei lavori gli operai non smettevano mai di lavorare. È stata una cosa unica in Portogallo.

DOMANDA N. 8. In che misura GAIA POLIS ha migliorato il benessere ambientale del lungofiume/lungomare delle città di Vila Nova de Gaia?

R. Sì. Sicuramente sì. E' stato uno degli obiettivi del progetto.

DOMANDA N. 9. La comunità è stata coinvolta? Se sì, come? Con quali modalità?

R. Il tempo è stato davvero poco ma la cosa che abbiamo fatto è stato distribuire abitazione per abitazione il bollettino delle opere al fine di informare la popolazione su quello che ci apprestavamo a fare. Questo ha creato una certa complicità con le persone che non contestarono per nulla le opere.

DOMANDA N. 10. Il Progetto accanto al recupero e alla valorizzazione degli spazi pubblici, ha visto anche la realizzazione di attrezzature per il sociale. Quali sono stati i criteri di intervento?

R. Le attrezzature per il sociale sono state abbastanza poche essendo stato questo un progetto chiaramente a due dimensioni, un Progetto di spazio pubblico perché il congresso della Cimera Ibero-Americana fu realizzato nell'Alfandega e quello che si proponeva era realizzare un ambiente intorno l'Alfandega valorizzando l'area di intervento.

CRITERI POLITICI ED ISTITUZIONALI

DOMANDA N. 11. Nell'ambito del Progetto sono stati attivati rapporti di partnership pubblico-privato?

R. La prima fase del Progetto è stata sviluppata dalla Fondazione del Centro Storico che era un'istituzione..
la seconda parte è stata fatta da...un'impresa municipale ma con capitali privati. Non è propriamente una partnership ma si tratta di imprese della Camera finanziate da soggetti privati.

DOMANDA N. 12. Per la riqualificazione urbana del waterfront di Porto/Matosinhos e Vila Nova de Gaia è stato fondamentale un atteggiamento cooperativo tra le varie Municipalità coinvolte. Quali sono state le maggiori criticità incontrate? Come sono state superate?

R. In questo caso non c'è stata cooperazione perché il progetto ha riguardato solo la città di Porto ma solitamente c'è collaborazione quando il Progetto si trova in un'area limite tra le due.

DOMANDA N. 13. Quali sono state le modalità di attuazione (concorsi di architettura, specifici programmi di riqualificazione urbana, programmi di recupero) del Progetto?

R. .

CRITERI ECONOMICI E FINANZIARI

DOMANDA N. 14. Quali sono stati i costi globali del Progetto?

R. Non ricordo precisamente i costi globali del Progetto essendo passato molto tempo. Si è trattato di due progetti: il primo per la zona Ribeira è costato due milioni di conti, il secondo progetto, quello dell'Alfandega è stato più economico perché è costato 1,5 milioni di conti. Il viadotto è stata sicuramente l'opera più cara.

Relativamente al primo Progetto, posso dire che è costato rispettivamente un terzo in termini di infrastrutture, un terzo per il ponte e un terzo per lo spazio pubblico.

DOMANDA N. 15. Quali sono state le fasi del Progetto? Quanto ha inciso nella valutazione della fattibilità economica dei progetti la riduzione dei tempi di realizzazione?

R. Il Progetto di esecuzione incontrò molte difficoltà. Le maggiori difficoltà sono state quelle tecniche e di coordinamento tra i vari agenti locali, perché in questo caso i tempi di realizzazione sono stati davvero molto ristretti. La prima fase di Progetto è durata infatti solo un anno, la seconda invece un anno e mezzo.

DOMANDA N. 16. Qual è stato il livello di compartecipazione dei fondi comunitari?

R. Non conosco precisamente il livello di compartecipazione dei fondi comunitari ma sicuramente c'è stato un cofinanziamento.

DOMANDA N. 17. In che misura il Progetto ha contribuito allo sviluppo economico della città di Porto?

R. Dal punto di vista turistico sicuramente sì, dal punto di vista economico il Progetto non ha prodotto vera e propria ricchezza ma ha notevolmente migliorato la qualità dello spazio pubblico.

DOMANDA N. 18. In che misura il Progetto ha contribuito alla valorizzazione immobiliare delle aree oggetto d'intervento nelle città di Porto? In particolare, quali sono stati gli impatti sul mercato immobiliare?

R. Credo di sì perché sicuramente c'è stato un forte impatto sul mercato immobiliare. In pochi anni è aumentata la dignità dello spazio.

DOMANDA N. 19. In che misura il Progetto ha aumentato l'attrattività territoriale di Porto?

R. Sicuramente sì. Dal punto di vista turistico l'area è molto utilizzata. La fruizione è molto alta anche per i residenti che si recano in quest'area nel fine settimana per camminare, fare una passeggiata, correre, andare in bicicletta, etc.

DOMANDA N. 20. Il Progetto ha favorito l'incremento degli investimenti privati ed in generale, l'incremento di nuove attività economiche e la dinamizzazione di quelle esistenti?

R. Non propriamente ma incoraggiò molti investimenti privati. Oggi è una zona residenziale ma anche piena di studi professionali.

DOMANDA N. 21. In che misura il Progetto ha contribuito all'aumento del turismo e all'attrattività culturale delle città di Porto?

R. Ho già risposto nella precedenti domande.

Progettista	Alvaro Siza
Ruolo	Autore del progetto: > <i>Marginal Leça da Palmeira</i>
Competenza	Architetto, professore ordinario emerito della FAUP, vincitore del Pritzker Prize 1992
Data intervista	10.07.2011
Numero intervista	4

CRITERI ARCHITETTONICI, URBANI ED AMBIENTALI

DOMANDA N. 1. Quali erano le condizioni preesistenti nell'area di intervento di PORTO POLIS? In generale, quali sono le sue memorie d'infanzia del waterfront di Porto e poi come tecnico, in che misura lo ha interpretato nel progetto?

RISPOSTA. Quando ho realizzato all'inizio degli anni '60 il ristorante (cfr. Boa Nova) subito dopo la piscina, dal Comune mi è stato commissionato l'arredo urbano del waterfront che era completamente vuoto. Negli anni '30 esisteva solo una strada ed il faro. Tutto il resto era completamente libero. Ho progettato su richiesta del Comune di Matosinhos un piano che prevedeva la realizzazione di un parco ed aveva sulla strada alcuni green parking di cui l'area necessitava. Stiamo parlando infatti di un chilometro e mezzo di spiaggia dentro la città. D'inverno quando l'affluenza delle auto diminuisce, i parcheggi sono completamente verdi. D'estate invece il parcheggio è sotto gli alberi. Questo piano non è mai stato eseguito poiché è stato redatto durante la Rivoluzione del 25 Aprile del 1974 e di conseguenza non è mai stato approvato. Alla fine degli anni '80 quest'area non era edificabile perché esisteva all'interno una costruzione militare nei pressi del porto. Nel momento in cui è decaduto questo vincolo, il Comune ha fatto un piano con delle case orribili ed uno schema viario completamente stupido. Nel 2000 il Comune mi ha commissionato nuovamente il progetto urbano del waterfront. Io ero abbastanza perplesso. Loro mi hanno detto che potevo progettare il parco, la spiaggia e gli accessi. Il risultato è stata una manifestazione e contestazioni da parte della cittadinanza. La situazione attuale è che il waterfront non è male fatta eccezione per alcuni ridicoli giardinetti. Il ristorante esternamente è diventato un parcheggio ed anche la piscina non è ben tenuta. Numerosi visitatori (studenti di architettura, etc.) si meravigliano delle condizioni in cui versano le opere.

Negli anni '20, '30 quello che si faceva sistematicamente era un muro e una strada lungo il mare. Successivamente si costruivano residenze estive di vacanze. La fruizione era molto bassa, non c'era ancora il turismo. Tutto il resto era completamente libero. Pertanto non ho conosciuto come era prima. C'era sicuramente una continuità di campi fino al mare. Quando sono stato incaricato del piano, in principio non ero d'accordo con questo. Dunque quello che ho fatto è stato trattare il waterfront garantendo che non si costruisse se non parcheggi ed alcune attrezzature perché non avrei mai realizzato un ristorante sulla spiaggia. La mia interpretazione è stata quella di creare una serie di accessi molto semplici in prossimità del muro esistente, mantenendo la spiaggia così com'era. Il mio ricordo è quello della sola sabbia, senza alcun tipo di attrezzatura. La mia volontà è stata quella di trattare la luce e l'intensità della luce in maniera naturale. Purtroppo l'illuminazione è stata potenziata. Credo sia una cosa terribile. I sindaci pensano che aumentando la luce possano prendere più voti. Per me questa è una storia di frustrazioni perché ho conosciuto quest'area come una parte meravigliosa, una delle più belle della città.

DOMANDA N. 2. Qual è l'importanza che il fiume Douro assume per la città di Porto/Vila Nova de Gaia? Qual è l'importanza che il mare assume per la città di Porto?

R. Credo che il fiume ed il mare siano la ragione dell'esistenza di Porto ed anche di Vila Nova de Gaia. Perché in Portogallo due sono i fiumi più importanti, il Douro e il Tejo. Anticamente il porto era nei pressi della *Ribeira*. Il porto di Lisbona aveva sicuramente un'importanza internazionale ma

anche il porto di Porto aveva un'importanza fondamentale per il commercio marittimo del vino. Quando l'antico porto è diventato insufficiente sia perché troppo piccolo sia per il fenomeno di insabbiamento del fiume è stato sviluppato un porto artificiale lontano a Matosinhos. Questa è stata sicuramente una delle prime ragioni per cui la città di Porto ha perso valore anche se Porto durante il XXIX secolo ha avuto una grande importanza di cui sono testimonianza due bellissimi ponti, uno di Gustave Eiffel e l'altro di un suo discepolo. Non a caso inoltre sono stati realizzati alcuni progetti inglesi con molta influenza. Com'era Porto e Vila Nova de Gaia? Il fiume Douro fino all'interno è organizzato in gradini e terrazze che coltivavano i vigneti e producevano il vino di Porto. E' un paesaggio davvero meraviglioso. Bellissimi sono anche i giardini delle case borghesi. Quello che si fa è cancellare questo paesaggio straordinario e storico perché esiste un piano fatto per il Comune che prevede un fronte continuo di costruzioni che già possono vedersi. L'ultimo esempio di questo tipo di paesaggio è la facoltà di architettura anche sono assolutamente sicuro che in pochi anni verranno realizzate altre costruzioni perché esistono già pressioni. A Vila Nova de Gaia ci sono anche i bellissimi magazzini del vino do Porto. Uno dei più grandi è stato distrutto per realizzare un albergo. Questa città è un disastro in corso per le forti pressioni economiche di imprenditori, politici, amministratori. All'interno ci sono invece dei paesaggi incontaminati. La politica del Comune è stata quella di aprirsi verso nuove urbanizzazioni all'esterno della città. Così oggi Porto ha 250.000 abitanti, meno che negli anni '30. Ci sono tuttavia ancora luoghi straordinari perché ciò che rende straordinario un paesaggio è l'agricoltura. Fin quando esistono i nuclei di produzione agricola il paesaggio resta invariato. Lungo il *Douro* esistono numerosi nuclei antichi ben conservati. Appena fuori dai centri storici invece il paesaggio è stato completamente deturpato dalle nuove costruzioni.

DOMANDA N. 3. Gli interventi di riqualificazione urbana realizzati nell'ultimo decennio sono riusciti a valorizzare i fronti fluviali e marittimi delle città di Porto?

R. Relativamente al progetto del Molhes do Douro credo sia un progetto d'architettura ben fatto. Il progetto di Prata a Vila Nova de Gaia è riuscito a valorizzare il paesaggio. Era in corso una proposta di classificazione per l'iscrizione dei magazzini di Gaia nella lista del patrimonio Unesco, ma il governo ed il Comune di Porto hanno realizzato un albergo enorme davvero orribile. Il governo centrale ha infatti creato una figura urbanistica chiamata P.I.N. che significa Piano di Interesse Nazionale. E questo albergo è stato classificato come P.I.N. Quando esiste questo tipo di classificazione non esiste alcun tipo di condizionamento urbanistico, etc. Il Comune poteva opporsi ma non ha fatto nulla. Ecco, io sono assolutamente contrario al fatto che tutto ciò che è buono per l'economia possa sempre avere o trovare una giustificazione. Anche tutti i ristoranti lungo il fiume sono orribili.

Il progetto dell'Alameda ha sicuramente valorizzato l'utilizzazione della gente ma l'area è anche invasa inutilmente da una serie di manifestazioni.

DOMANDA N. 4. In che misura il progetto di Leça da Palmeira ha contribuito allo sviluppo urbano della città di Matosinhos?

R. Non credo abbia contribuito molto per lo sviluppo urbano. Il primo piano degli anni '70 sicuramente contribuiva perché inglobava un piano per il recupero del centro storico. Quello che è stato realizzato di fatto invece ha riguardato solo il fronte marittimo di Matosinhos. Pertanto è un intervento marginale.

DOMANDA N. 5. In che misura le attrezzature ricreative e culturali del progetto di Leça da Palmeira hanno rivitalizzato la città di Matosinhos?

R. In realtà non si tratta di attrezzature culturali. Il progetto della piscina ed il ristorante sono stati realizzati negli anni '50 e '60. Dopo questi due edifici non ho realizzato più nulla a Matosinhos che è la mia città, fatta eccezione per il recupero di una chiesa nei pressi del porto. Attualmente lavoro molto nei piccoli centri. Sto realizzando molti edifici culturali.

DOMANDA N. 6. In che misura il progetto di Leça da Palmeira ha migliorato l'accessibilità ai luoghi, alle attività e ai servizi urbani, in particolar modo, attraverso il rafforzamento del

trasporto pubblico tra le città di Matosinhos e Porto e tra il fiume e il mare?

R. La maggior parte della viabilità era già stata realizzata. Nel primo piano la strada aveva due passaggi con giardino al centro ma quando si è costruito non c'era molto spazio per il resto. Quindi al momento è solo una strada. Io ho creato una fascia pedonale lunga e abbastanza larga tra la spiaggia e la strada. E poi c'è una zona completamente verde. Anche la rotonda è stata migliorata. Tutto il resto è un sistema viario già esistente.

CRITERI SOCIALI E CULTURALI

DOMANDA N. 7. In che misura il progetto di Leça da Palmeira si è avvalso degli strumenti di pianificazione e programmazione urbana? Qual è stata l'innovazione rispetto al passato?

R. Ho cercato di fare il meglio possibile, concentrando gli accessi nei pressi della spiaggia. E poi ho lavorato molto sull'illuminazione naturale. Per il resto non è un progetto innovativo. Poi come ti dicevo prima, il Comune ha rafforzato l'illuminazione pubblica. Non riesco proprio a capire questa cosa. Si parla tanto di economia, crisi energetica. Quello che penso è che c'è solo una parte di persone lavora in una direzione corretta ed un'altra parte che lavora completamente in un'altra direzione. Vedi ad esempio l'edificio che hanno recuperato nella piazza da Liberdade. Il recupero è ben fatto ma l'albergo che è stato realizzato all'interno è orribile. È assolutamente chiaro che ci sia un problema di poca sensibilità, poca cultura e scarsa qualificazione degli amministratori e degli imprenditori locali. C'è tanta manipolazione degli interessi. Come è possibile realizzare un albergo così brutto, come può un architetto non assumersi le sue responsabilità?

A Porto le due possibilità di costruzione sono o la costruzione selvaggia principalmente lungo il fiume o rovine. Un intervento ben fatto credo sia la posada de Lixo dell'architetto italiano Nasoni....rapporto urbano/rurale.

DOMANDA N. 8. In che misura il progetto di Leça da Palmeira ha migliorato il benessere ambientale del lungomare delle città di Matosinhos?

R. Per me c'è stato miglioramento perché ha creato spazio aperto, pubblico. Se si guarda solo verso il mare, il paesaggio è esattamente lo stesso. Nessuno è capace di distruggere il mare.

DOMANDA N. 9. La comunità è stata coinvolta? Se sì, come? Con quali modalità?

R. No. Perché il progetto è stato commissionato dal Comune con vincoli molto precisi. Una parte molto piccola della comunità è stata contro al progetto per l'assenza delle palme ma in realtà il nome prende origine da una congregazione religiosa.

DOMANDA N. 10. Il progetto di Leça da Palmeira accanto al recupero e alla valorizzazione degli spazi pubblici, ha visto anche la realizzazione di attrezzature per il sociale. Quali sono stati i criteri di intervento?

R. Piscina e ristorante.

CRITERI POLITICI E ISTITUZIONALI

DOMANDA N. 11. Nell'ambito del progetto di Leça da Palmeira sono stati attivati rapporti di partnership pubblico-privato?

R. No. Non sono stati attivati rapporti di partnership pubblico-privato.

DOMANDA N. 12. Per la riqualificazione urbana del waterfront di Porto/Matosinhos e Vila Nova de Gaia è stato fondamentale un atteggiamento cooperativo tra le varie Municipalità

coinvolte. Quali sono state le maggiori criticità incontrate? Come sono state superate?

R. Non sempre. Ad esempio sul limite tra Matosinhos e Porto ci sono state molte discussioni. anche con Vila Nova de Gaia non sempre c'è cooperazione nonostante i sindaci siano dello stesso partito politico.

DOMANDA N. 13. Quali sono state le modalità di attuazione (concorsi di architettura, specifici programmi di riqualificazione urbana, programmi di recupero) del progetto di Leça da Palmeira?

R. E' stato un progetto di recupero.

CRITERI ECONOMICI E FINANZIARI

DOMANDA N. 14. Quali sono stati i costi globali del progetto di Leça da Palmeira?

R. Non ricordo.

DOMANDA N. 15. Quali sono state le fasi del progetto di Leça da Palmeira? Quanto ha inciso nella valutazione della fattibilità economica dei progetti la riduzione dei tempi di realizzazione?

R. Ci sono state più fasi. Il primo progetto è del 1970.

DOMANDA N. 16. Qual è stato il livello di compartecipazione dei fondi comunitari?

R. In questo caso, a differenza di altri progetti non c'è stata compartecipazione dei fondi comunitari.

DOMANDA N. 17. In che misura il progetto di Leça da Palmeira ha contribuito allo sviluppo economico della città di Matosinhos?

R.

DOMANDA N. 18. In che misura il progetto di Leça da Palmeira ha contribuito alla valorizzazione immobiliare delle aree oggetto d'intervento nelle città di Matosinhos? In particolare, quali sono stati gli impatti sul mercato immobiliare?

R. No. Perché gran parte delle opere già erano state realizzate.

DOMANDA N. 19. In che misura il progetto di Leça da Palmeira ha aumentato l'attrattività territoriale di Matosinhos?

R. Sì. Credo di sì.

DOMANDA N. 20. Il progetto di Leça da Palmeira ha favorito l'incremento degli investimenti privati ed in generale, l'incremento di nuove attività economiche e la dinamizzazione di quelle esistenti?

R. Sì. Perché ad oggi è una zona molto residenziale.

DOMANDA N. 21. In che misura il progetto di Leça da Palmeira ha contribuito all'aumento del turismo e all'attrattività culturale delle città di Matosinhos?

R. Sì. Credo proprio di sì. La piscina ed il ristorante sono sempre molto affollate. L'attrattività culturale a Porto funziona molto bene per la presenza di Casa da Musica molto ben amministrata e

per la fondazione Serralves. A Matosinhos è molto importante la biblioteca e il centro espositivo fatta da Soutinho. C'era un progetto con Castagnera per gli archivi di architettura ma non so se è verrà realizzato. È sicuramente certo il fatto che Porto abbia aumentato notevolmente l'attività culturale con concerti, mostre etc.

Su Napoli

Quando ho cominciato a lavorare a Napoli c'era un progetto di interrare la strada del lungomare. Quando mi hanno raccontato questo ho manifestato il mio dissenso rispetto a questo progetto. Napoli ha bisogno di un piano per il porto. L'architetto francese Euvé ha fatto un progetto ma credo sia orribile perché aumenta l'impatto della barriera tra porto e città. Il nostro progetto prevede una galleria per la metropolitana che sale verso Piazza Municipio. Abbiamo fatto anche uno studio per il museo dell'immigrazione.

Progettista	Diana Gaspar
Ruolo	<i>Coordinatrice di GAIA POLIS</i>
Competenza	Ingegnere, lavora presso la società PARXE EXPO
Data intervista	11.07.2011
Numero intervista	5

CRITERI ARCHITETTONICI, URBANI ED AMBIENTALI

DOMANDA N. 1. Quali erano le condizioni preesistenti nell'area di intervento di GAIA POLIS? In generale, quali sono le sue memorie d'infanzia del waterfront di Vila Nova de Gaia e poi come tecnico, in che misura lo ha interpretato nel progetto?

RISPOSTA. Il programma GAIA POLIS ha riguardato la fascia fluviale e marittima di Vila Nova de Gaia dal Ponte Dom Luis nel centro storico della città fino al mare. I singoli interventi possono essere letti come un unico "progetto" di riqualificazione urbana in un'area d'intervento molto grande ma decisamente poco valorizzata sia in termini di infrastrutture che di fruizione dello spazio pubblico. In particolare, GAIA POLIS si è concentrato soprattutto nella zona dell'Afurada, un antico borgo di pescatori che presentava condizioni di degrado e di disagio sociale. La riqualificazione ha riguardato anche *São Paio Canidelo*, un'area limitrofa all'Afurada che presentava una fascia marittima completamente da riqualificare. Purtroppo non ho memorie d'infanzia ma ricordo che quest'area era poco conosciuta e molto poco utilizzata.

DOMANDA N. 2. Qual è l'importanza che il fiume Douro assume per la città di Vila Nova de Gaia? Qual è l'importanza che il mare assume per la città di Vila Nova de Gaia?

R. Penso che sia assolutamente vitale. Il fiume è il centro nevralgico della città di Vila Nova de Gaia. Dal punto di vista turistico il *Rio Douro* è importantissimo per la presenza delle cantine del vino do Porto e per la creazione di numerosi percorsi in battello. Anche il mare riveste un'importanza notevole per il turismo grazie alla presenza delle bandiere azzurre.

DOMANDA N. 3. GAIA POLIS è riuscito a valorizzare i fronti fluviali e marittimi delle città di Vila Nova de Gaia?

R. Sì. Certamente. La riqualificazione del fronte fluviale e marittimo di Vila Nova de Gaia è stata una delle principali priorità di intervento di GAIA POLIS. Credo che sia stata raggiunta.

DOMANDA N. 4. In che misura GAIA POLIS ha contribuito allo sviluppo urbano della città di Vila Nova de Gaia?

R. In termini privati ed economici il recupero dello spazio pubblico ha determinato sicuramente un aumento della valorizzazione degli immobili e forti impatti sul mercato immobiliare. Attualmente ci sono vari edifici riqualificati. Anche nella zona di *São Paio Canidelo* che originariamente non presentava attrezzature collettive né costruzioni di alcun tipo è stato percepito un forte interesse da parte degli agenti immobiliari per la realizzazione di nuove abitazioni, uffici, locali commerciali e studi professionali ma anche scuole pubbliche ed università.

DOMANDA N. 5. In che misura le attrezzature ricreative e culturali di GAIA POLIS hanno rivitalizzato la città di Vila Nova de Gaia?

R. In termini di valorizzazione e rivitalizzazione della città di Vila Nova de Gaia, è assolutamente chiaro che sia la popolazione locale che i turisti utilizzano molto lo spazio pubblico riqualificato del waterfront. La fruizione pubblica soprattutto nel fine settimana è davvero molto alta. Credo che questo possa essere considerato come un indicatore di successo del nostro programma.

DOMANDA N. 6. In che misura GAIA POLIS ha migliorato l'accessibilità ai luoghi, alle attività e ai servizi urbani, in particolar modo, attraverso il rafforzamento del trasporto pubblico tra le città di Vila Nova de Gaia e Porto e tra il fiume e il mare?

R. Sì. Sicuramente c'è stato un miglioramento del trasporto pubblico che anticamente non era molto buono perché dalla fascia fluviale e marittima di Vila Nova de Gaia esistono solo dei piccoli bus per Porto. Il nostro intervento ha riguardato l'aumento del numero di corse tra le due città. Dal punto di vista fluviale, esiste un servizio di trasporto pubblico organizzato dai pescatori dell'Afurada che consente di attraversare le sponde del fiume e di raggiungere la città di Porto.

CRITERI SOCIALI E CULTURALI

DOMANDA N. 7. In che misura GAIA POLIS si è avvalso degli strumenti di pianificazione e programmazione urbana? Qual è stata l'innovazione rispetto al passato?

R. GAIA POLIS ed in generale il programma nazionale *Polis Viver as Cidades* hanno rappresentato una grande innovazione urbana per le città portoghesi. Si tratta di società completamente pubbliche create dallo Stato centrale, più precisamente dal Ministero dell'Ambiente e dal Comune interessato (in questo caso Vila Nova de Gaia) e finanziate principalmente dai fondi comunitari per la riqualificazione dei centri urbani. L'obiettivo principale di GAIA POLIS espresso nel suo Piano Strategico* è stato infatti la riqualificazione urbana e la valorizzazione ambientale delle città. Tutte le opere di GAIA POLIS sono state approvate dal Comune di Vila Nova de Gaia. Pertanto credo che l'innovazione sia stata proprio il tipo di società. Relativamente all'utilizzo di strumenti di pianificazione e programmazione urbana GAIA POLIS si è avvalso sostanzialmente di Piani Particolareggiati già esistenti ma non ancora in vigore.

* Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território, Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia, *Viver Vila Nova de Gaia : programa Polis: plano estratégico*, Lisboa: M.A.O.T., Programa Polis, 2001.

DOMANDA N. 8. In che misura GAIA POLIS ha migliorato il benessere ambientale del lungofiume/lungomare delle città di Vila Nova de Gaia?

R. Sì. Sicuramente sì. Era uno degli obiettivi prefissati nel Piano Strategico* di GAIA POLIS, essendo il POLIS un programma di riqualificazione urbana e valorizzazione ambientale.

DOMANDA N. 9. La comunità è stata coinvolta? Se sì, come? con quali modalità?

R. La comunità è stata coinvolta. Relativamente al *Plano de Pormenor* (Piani Particolareggiato) non è stata fatta una consultazione pubblica ma la società GAIA POLIS ha avuto un ufficio di

comunicazione che ha avuto il compito di divulgare piani e progetti del waterfront di Vila Nova de Gaia, informando costantemente la popolazione sugli obiettivi prefissati e le priorità di intervento. In questo contesto, i cittadini hanno manifestato i loro dubbi e proposto alcune alternative al fine di migliorare ed implementare i progetti previsti del nostro programma.

DOMANDA N. 10. GAIA POLIS accanto al recupero e alla valorizzazione degli spazi pubblici, ha visto anche la realizzazione di attrezzature per il sociale. Quali sono stati i criteri di intervento?

R. In termini di attrezzature per il sociale GAIA POLIS ha realizzato nella zona dell’Afurada un parco urbano, un parco giochi per bambini e una piazza. Credo che un’attrezzatura sociale molto importante sempre nella zona dell’Afurada sia senza dubbio il lavatoio pubblico molto utilizzato dalle mogli dei pescatori come “luogo” di aggregazione.

CRITERI POLITICI ED ISTITUZIONALI

DOMANDA N. 11. Nell’ambito di GAIA POLIS sono stati attivati rapporti di partnership pubblico-privato?

R. Sì. Esistono delle attrezzature come ad esempio l’ampliamento del porto dell’Afurada che si sta realizzando proprio in questo periodo che sono private. In termini di spazio pubblico invece è stato realizzato tutto con finanziamenti pubblici (comunitari, del Ministero dell’Ambiente e del Comune di Vila Nova de Gaia).

DOMANDA N. 12. Per la riqualificazione urbana del waterfront di Porto/Matosinhos e Vila Nova de Gaia è stato fondamentale un atteggiamento cooperativo tra le varie Municipalità coinvolte. Quali sono state le maggiori criticità incontrate? Come sono state superate?

R. In questo caso non c’è stata cooperazione perché si tratta di un progetto che ha riguardato esclusivamente il Comune di Vila de Gaia.

DOMANDA N. 13. Quali sono state le modalità di attuazione (concorsi di architettura, specifici programmi di riqualificazione urbana, programmi di recupero) di GAIA POLIS?

R. Il progetto è stato presentato come *Plano de Pormenor* (Piano Particolareggiato). I progettisti sono stati invitati.

CRITERI ECONOMICI E FINANZIARI

DOMANDA N. 14. Quali sono stati i costi globali di GAIA POLIS?

R. Il costo globale di GAIA POLIS è stato di 31 milioni di euro.

DOMANDA N. 15. Quali sono state le fasi di GAIA POLIS? Quanto ha inciso nella valutazione della fattibilità economica dei progetti la riduzione dei tempi di realizzazione?

R. Tutte le fasi sono riportate nel Piano Strategico del GAIA POLIS* in cui sono riportati le opere da realizzare e le rispettive priorità di intervento.

DOMANDA N. 16. QUAL È STATO IL LIVELLO DI COMPARTECIPAZIONE DEI FONDI COMUNITARI?

R. Il livello di partecipazione dei fondi comunitari è stato molto alto, circa il 75 %. La restante parte è da attribuirsi al Comune di Vila Nova de Gaia e al Ministero dell'Ambiente. Queste percentuali si riferiscono a tutti i programmi POLIS realizzati in Portogallo. Essendo il POLIS un programma nazionale, il sistema di regole è stato infatti lo stesso per tutte le tipologie di intervento.

DOMANDA N. 17. IN CHE MISURA GAIA POLIS HA CONTRIBUITO ALLO SVILUPPO ECONOMICO DELLA CITTÀ DI VILA NOVA DE GAIA?

R. GAIA POLIS ha contribuito allo sviluppo economico della città di Vila Nova de Gaia riqualificando completamente il waterfront della città e creando una serie di attrezzature per il sociale.

DOMANDA N. 18. In che misura GAIA POLIS ha contribuito alla valorizzazione immobiliare delle aree oggetto d'intervento nelle città di Vila Nova de Gaia? In particolare, quali sono stati gli impatti sul mercato immobiliare?

R. Il progetto ha migliorato la valorizzazione immobiliare delle aree coinvolte nel progetto. Molti agenti immobiliari durante e soprattutto dopo il programma GAIA POLIS si sono interessati all'acquisizione delle aree riqualificate per realizzare anche altri tipi di interventi di recupero. Quasi subito si è registrato un aumento del valore immobiliare delle aree residenziali oggetto di intervento.

DOMANDA N. 19. In che misura GAIA POLIS ha aumentato l'attrattività territoriale di Vila Nova de Gaia?

R. Penso che GAIA POLIS abbia aumentato l'attrattività culturale, operando in stretta continuità con le attrezzature già esistenti nella zona del Cais del centro storico di Vila Nova Gaia. Inoltre grazie alla presenza delle spiagge e delle bandiere azzurre, Vila Nova de Gaia attira lungo il fronte fluviale e marittimo della città sia i turisti che i suoi abitanti. Quello che vorrei nuovamente sottolineare è proprio la coerenza e la forte continuità di GAIA POLIS rispetto alla programmazione locale già esistente.

DOMANDA N. 20. GAIA POLIS ha favorito l'incremento degli investimenti privati ed in generale, l'incremento di nuove attività economiche e la dinamizzazione di quelle esistenti?

R. Sì. Dopo il nostro intervento si è registrato sicuramente un aumento degli investimenti privati lungo il waterfront di Vila Nova de Gaia. Ma vorrei ricordare ancora una volta che GAIA POLIS è stato uno strumento all'interno di un complesso processo di trasformazione urbana di un'area specifica della città in parte già in atto e coerentemente con uno scenario precedentemente costruito dal Comune.

DOMANDA N. 21. In che misura GAIA POLIS ha contribuito all'aumento del turismo e all'attrattività culturale delle città di Vila Nova de Gaia?

R. Insieme con il fiume e le principali attrazioni turistiche del centro storico di Gaia, GAIA POLIS ha contribuito senza dubbio all'aumento dell'attrattività culturale della città. La cosa straordinaria è proprio la continuità di percorso e di progetto che dal centro storico arriva all'Afurada e poi al mare e viceversa.

Progettista	Manuel Pinheiro Torres
Ruolo	<i>Coordinatrice di MATOSINHOS POLIS</i>
Competenza	Ingegnere, lavora presso la società PARXE EXPO
Data intervista	11.07.2011
Numero intervista	6

CRITERI ARCHITETTONICI, URBANI ED AMBIENTALI

DOMANDA N. 1. Quali erano le condizioni preesistenti nell'area di intervento di MATOSINHOS POLIS? In generale, quali sono le sue memorie d'infanzia del waterfront di Porto e Matosinhos e poi come tecnico, in che misura lo ha interpretato nel progetto?

RISPOSTA. Posso parlare di quando il programma Matosinhos Polis ha avuto inizio. Il progetto di riconversione della fascia marittima di Matosinhos Sul era già stato previsto dalla Camera Municipale di Matosinhos. Pertanto quello che abbiamo fatto è stato integrare tutto il progetto nel Polis e come società di riqualificazione abbiamo curato la candidatura per ricevere i finanziamenti dall'Unione Europea (fondi comunitari). Prima del Polis il waterfront versava in condizioni di degrado. Il nostro intervento ha voluto dare una nuova dimensione e nuova qualità agli spazi pubblici. La rotonda non esisteva, era una zona centrale, il sistema di collegamento viario era simile ma non presentava la stessa razionalità.

DOMANDA N. 2. Qual è l'importanza che il mare assume per la città di Matosinhos?

R. Il mare assume un'importanza fondamentale come si può vedere da questa immagine. Matosinhos è di fatto una città di mare con un porto molto importante (porto di Leixoes) sia per la pesca che per il turismo. La vita della città è molto legata al suo mare.

DOMANDA N. 3. MATOSINHOS POLIS è riuscito a valorizzare i fronti fluviali e marittimi delle città di Matosinhos?

R. Sì. Credo di sì, essendo una delle priorità di intervento del programma Polis. Tutta la zona di intervento tra la spiaggia ed il nucleo urbano ha chiaramente valorizzato lo sviluppo urbano della città.

DOMANDA N. 4. In che misura MATOSINHOS POLIS ha contribuito allo sviluppo urbano della città di Matosinhos?

R. Penso di sì per il legame molto forte che il progetto è stato in grado di realizzare tra la spiaggia e l'area urbana di Matosinhos e per la presenza di un parcheggio sotterraneo molto grande che consente ad un gran numero di persone (abitanti e turisti) di usufruire facilmente di questi spazi (riqualificati) e delle attrezzature che sono state realizzate.

DOMANDA N. 5. In che misura le attrezzature ricreative e culturali di MATOSINHOS POLIS hanno rivitalizzato la città di Matosinhos?

R. Un'attrezzatura culturale e ricreativa è sicuramente il "centro di monitoraggio e valorizzazione ambientale" di Matosinhos progettato dalla giovane architetto Filipa Guerriero all'epoca appena laureata che risultò vincitrice del concorso pubblico bandito dalla società Matosinhos Polis. Le altre opere sono prevalentemente infrastrutture. E' stato realizzato anche il recupero di un monumento antico che ha contribuito a dinamizzare la nostra area di intervento. Infine ci sono anche una serie di attrezzature per la spiaggia ma non ancora del tutto realizzate.

DOMANDA N. 6. In che misura MATOSINHOS POLIS ha migliorato l'accessibilità ai luoghi, alle attività e ai servizi urbani, in particolar modo, attraverso il rafforzamento del trasporto pubblico tra le città di Matosinhos e Porto e tra il fiume e il mare?

R. Il progetto ha migliorato sicuramente l'accesso al waterfront della città di Matosinhos perché originariamente la piazza di San Salvador presentava una circolazione più complicata e caotica. Il nuovo sistema di collegamento viario grazie alla presenza della rotonda della piazza ha razionalizzato il traffico veicolare. Un ruolo fondamentale è stato svolto anche dal parcheggio e da tutte le nuove strade realizzate.

CRITERI SOCIALI E CULTURALI

DOMANDA N. 7. In che misura MATOSINHOS POLIS si è avvalso degli strumenti di pianificazione e programmazione urbana? Qual è stata l'innovazione rispetto al passato?

R. MATOSINHOS POLIS ha avuto vari strumenti di pianificazione e programmazione urbana: il *Plano Director Municipal PDM* (il Piano Regolatore Comunale), il *Plano de Pormenor* (Piano Particolareggiato), il *Plano de Urbanização* (Piano di Urbanizzazione) per le singole aree. Tutto quello che il Polis ha realizzato è stato conforme con le prescrizioni del *PDM*. Ad esempio è stato realizzato un intero quartiere in una zona in cui anticamente vi era una fabbrica di farina per il quale è stato redatto un *Plano de Pormenor* al fine di realizzare una zona a carattere residenziale.

DOMANDA N. 8. In che misura MATOSINHOS POLIS ha migliorato il benessere ambientale del lungofiume/lungomare delle città di Matosinhos?

R. Sì. Sicuramente sì. Penso che sia stata migliorata la qualità ambientale del waterfront. Prima del nostro intervento quest'area era caratterizzata dalla presenza di fabbriche in rovina, strade strette e dissestate e complessivamente da condizioni di degrado. La valorizzazione ambientale dell'area era uno degli obiettivi principali del programma Polis e credo sia stato raggiunto.

DOMANDA N. 9. La comunità è stata coinvolta? Se sì, come? Con quali modalità?

R. La comunità è stata coinvolta. Relativamente al *Plano de Pormenor* (Piani Particolareggiato) è stata fatta una consultazione pubblica, in relazione al *Plano Estratégico* prima di essere approvato è stato reso pubblico presso la Camera Municipale di Matosinhos. Inoltre affinché la popolazione venisse a conoscenza delle decisioni riguardanti le opere da realizzare è stata organizzata una "commissione di accompagnamento" dei lavori del Polis formata dal sindaco di Matosinhos, il capo dei vigili del fuoco, il capo delle associazioni locali, portatrici degli interessi del territorio. La commissione veniva aggiornata costantemente sul processo di riqualificazione urbana dell'area di Matosinhos e successivamente informava la popolazione, trasmettendo poi al Polis tutte le osservazioni della cittadinanza.

Anche la parte di comunicazione è stata molto importante. Tutte le opere sono state ben segnalate con l'indicazione del tipo di lavoro che ci apprestavamo a realizzare e le rispettive date di inizio e fine lavoro.

La tecnica di comunicazione ha avuto esattamente la funzione di accompagnare l'opera, coinvolgendo giornali locali, tv, radio, mass media.

DOMANDA N. 10. MATOSINHOS POLIS accanto al recupero e alla valorizzazione degli spazi pubblici, ha visto anche la realizzazione di attrezzature per il sociale. Quali sono stati i criteri di intervento?

R. In termini di attrezzature per il sociale MATOSINHOS POLIS possiamo parlare ancora del "centro di monitoraggio e valorizzazione ambientale" se per attrezzature sociali intendiamo attrezzature a servizio della società ed attrezzature aperte al pubblico. Tutte le altre attrezzature sono state quelle per la spiaggia che doveva essere riorganizzata dal punto di vista urbano, architettonico ed

ambientale. Il criterio pertanto è stato quello di riorganizzare lo spazio, distribuendo le attrezzature in una forma più equilibrata.

CRITERI POLITICI ED ISTITUZIONALI

DOMANDA N. 11. Nell'ambito di MATOSINHOS POLIS sono stati attivati rapporti di partnership pubblico-privato?

R. No. Non sono stati attivati rapporti di partnership pubblico-privato. Nel caso delle attrezzature per la spiaggia il Polis ha finanziato i singoli progetti e poi il concessionario ha realizzato l'opera o parte dell'opera. In questo caso possiamo parlare di partnership pubblico-privata. Ma tutte le altre opere sono state supportate dalla società Matosinhos Polis attraverso il capitale sociale dello Stato, del comune di Matosinhos e dei fondi comunitari.

DOMANDA N. 12. Per la riqualificazione urbana del waterfront di Matosinhos è stato fondamentale un atteggiamento cooperativo tra le varie Municipalità coinvolte. Quali sono state le maggiori criticità incontrate? Come sono state superate?

R. Non c'è stata di fatto una cooperazione istituzionale tra il Comune di Matosinhos ed il Comune di Porto. In primis perché la società Porto2001 che aveva lavorato sulla fascia marittima della città di Porto stava per terminare il suo mandato. In secondo luogo perché la società Porto2001 non aveva buoni rapporti con il Comune di Porto. Pertanto il nostro unico interlocutore è stato il Comune di Matosinhos, con cui c'è stata una collaborazione molto forte. In relazione alla piazza di San Salvador il progetto fu inviato al Comune di Porto e dopo alcune riunioni venne approvato. La cooperazione ha riguardato per lo più il costante scambio di informazioni.

DOMANDA N. 13. Quali sono state le modalità di attuazione (concorsi di architettura, specifici programmi di riqualificazione urbana, programmi di recupero) di MATOSINHOS POLIS?

R. L'architetto Eduardo Souto de Moura è stato invitato per realizzare il progetto di riconversione della fascia di *Matosinhos Sul*, avendo già lavorato precedentemente in quest'area.

CRITERI ECONOMICI E FINANZIARI

DOMANDA N. 14. Quali sono stati i costi globali di MATOSINHOS POLIS?

R. Il costo globale per la riconversione della fascia marittima di MATOSINHOS POLIS e per il parcheggio è stato di 10 milioni di euro.

DOMANDA N. 15. Quali sono state le fasi di MATOSINHOS POLIS? Quanto ha inciso nella valutazione della fattibilità economica dei progetti la riduzione dei tempi di realizzazione?

R. La valutazione della fattibilità economica dei progetti è stata fatta perché ...

DOMANDA N. 16. Qual è stato il livello di partecipazione dei fondi comunitari?

R. Il livello di partecipazione dei fondi comunitari è stato del 75 %. La restante parte del 25% rappresenta la componente nazionale da attribuirsi al Comune di Matosinhos e al Ministero dell'Ambiente. Il 25 % è stato fornito proporzionalmente agli azionisti della società che erano lo Stato nella percentuale del 60% ed il Comune interessato per il 40 %. Ciascuna società Polis è stata creata per realizzare le opere e chiusa a conclusione dei lavori. La responsabilità delle opere è sempre del Comune interessato. La società Matosinhos Polis terminò nel 2006, Gaia Polis che doveva terminare nel 2008, non terminò per una questione finanziaria. Porto Polis terminò nel 2002.

DOMANDA N. 17. In che misura MATOSINHOS POLIS ha contribuito allo sviluppo economico della città di Matosinhos?

R. MATOSINHOS POLIS ha contribuito allo sviluppo economico di Matosinhos potenziando - attraverso il progetto di riqualificazione dello spazio pubblico- il legame tra la città ed il mare. Rafforzare questo legame ha significato incrementare notevolmente il numero di persone che usufruiscono del waterfront e delle sue nuove attrezzature.

DOMANDA N. 18. In che misura MATOSINHOS POLIS ha contribuito alla valorizzazione immobiliare delle aree oggetto d'intervento nella città di Matosinhos? In particolare, quali sono stati gli impatti sul mercato immobiliare?

R. Penso proprio di sì. L'accesso è notevolmente migliorato, l'aspetto delle abitazioni è totalmente differente rispetto al passato. La riqualificazione delle abitazioni è stata realizzata utilizzando ottimi materiali. Molti edifici erano già stati realizzati e con il nostro intervento hanno acquistato maggiore valore. L'area oggetto di intervento oggi è infatti prettamente residenziale ed in parte terziaria (bar, ristoranti, etc).

DOMANDA N. 19. In che misura MATOSINHOS POLIS ha aumentato l'attrattività territoriale di Matosinhos?

R. Credo di sì. La spiegazione è grosso modo la stessa. Se una zona viene riqualificata dal punto di vista urbano ed ambientale di fatto potenzia gli spazi ed le attrezzature ad essa associati. A Matosinhos ad esempio l'installazione "Anemona" di una scultrice americana ha avuto un grande successo soprattutto per gli abitanti di Matosinhos che l'hanno adottata come simbolo della città. Pertanto credo che questa grande scultura inserita in uno spazio riqualificato generi movimento ed attiri ogni anno molti turisti.

DOMANDA N. 20. MATOSINHOS POLIS ha favorito l'incremento degli investimenti privati ed in generale, l'incremento di nuove attività economiche e la dinamizzazione di quelle esistenti?

R. Gli investimenti privati hanno riguardato la parte immobiliare e le attrezzature della spiaggia.

DOMANDA N. 21. In che misura MATOSINHOS POLIS ha contribuito all'aumento del turismo e all'attrattività culturale delle città di Matosinhos?

R. Sì. Perché è una zona litoranea completamente riqualificata al confine con la zona d'intervento di Porto2001, ovvero la fascia marittima di Porto e l'Avenida Montevideu. Insieme con il Parco della Città e l'Edificio Trasparente che è un edificio multiculturale, l'area rappresenta un centro nevralgico di attrazione sia per i turisti che per i residenti. Matosinhos Sul è frequentata da un elevato numero di surfisti tutto l'anno.

Progettista	Alvaro Domingues
Ruolo	<i>geografo</i>
Competenza	Professore di geografia urbana presso la FAUP
Data intervista	12.07.2011
Numero intervista	7

CRITERI ARCHITETTONICI, URBANI ED AMBIENTALI

DOMANDA N. 1. Quali erano le condizioni preesistenti nell'area di intervento del waterfront di Porto/Vila Nova de Gaia/Matosinhos? In generale, quali sono le sue memorie d'infanzia del waterfront e poi come geografo, in che misura lo ha interpretato?

RISPOSTA. Che bella domanda! Non ho molte memorie d'infanzia perché non sono nato a Porto. Mi sono trasferito qui da quando avevo 20 anni. Tuttavia ho memoria della lunga storia della città di Porto. Sono solito usare uno slogan: durante i secoli "il rio Douro era il porto di Porto" ed in quanto tale era una strada d'acqua con un'importanza fondamentale per il trasporto soprattutto prima della realizzazione della linea ferroviaria. Porto era infatti una città mercantile dell'Atlantico di notevole importanza commerciale. Era chiaramente una città portuale e tutta l'"artificializzazione" del waterfront è legata alle attività commerciali di carico e scarico lungo il fiume. In questa fase storica il fiume non aveva tanto una funzione residenziale quanto piuttosto quella infrastrutturale, al pari di una strada. Successivamente durante il secolo XIX il vino di Porto è stato il motore economico dello sviluppo economico e sociale della città. Esistono varie geografie di questa relazione lungo i margini del fiume Douro come ad esempio le antiche imbarcazioni (*rabelos*, cfr.) che trasportavano il vino di Porto e poi la pesca del baccalà che veniva essiccato a Vila Nova de Gaia nell'area di *Sao Paulo Canidelo* e a Porto nei pressi del *Parque da Cidade*. Le esportazioni erano verso Lisbona (anche se il trasporto viario era pessimo), il Brasile e soprattutto l'Inghilterra. Molte delle attività commerciali di Porto sono strettamente legate ai paesi anglosassoni e si registra una forte influenza inglese nella città. Pertanto il "porto di Porto" era perfettamente inserito in una "città di mondo", quella che noi chiamiamo "città globale". Tutta la vita urbana era legata al waterfront. Con il vino di Porto e la caratterizzazione di regione vinicola, i margini di Vila Nova de Gaia divennero il luogo dove si conservava il vino ed ancora oggi ne abbiamo una testimonianza attraverso i magazzini. Successivamente alla fine del XIX secolo con l'avvento della linea ferroviaria nasce il trasporto di massa di merci e persone a poco prezzo. Curiosamente il treno passava nella quota alta e terminava nella periferia della città (*Campanha*, cfr.). L'idea era quella di avere la stazione in centro. Pertanto venne realizzata la stazione di *Sao Bento* che segna chiaramente il passaggio della linea ferroviaria verso Nord ed una nuova linea che di fatto duplica quest'ultima nei pressi dell'Alfandega per il trasporto commerciale e marittimo del fiume. Posso dire che *Sao Bento* rappresenta la stazione *bozart* secondo la moda francese mentre la stazione di Ramalde dell'Alfandega rappresenta invece la stazione mercantile. A questo punto subentra la questione energetica, perché non è solo il carbone l'unico materiale utilizzato dalle abitazioni e dall'industria ma anche il gas e l'elettricità. Si insediano nuove industrie in Campanha ed altre lungo il fiume. Fino a questo momento la lettura del fiume è sempre industriale o portuale e sempre molto legata all'infrastruttura. Solo successivamente si realizzerà il waterfront dal centro storico fino a *Foz* con i lavori di miglioramento e ampliamento del porto intrapresi a partire dal 1787 dalla Companhia de Agricultura das Vinhas do Alto Douro, con la conseguente demolizione della muraglia, l'apertura della piazza della Ribeira al fiume e la ristrutturazione dei quartieri Miragaia e Barredo. È in questo momento che comincia il processo di "estetizzazione" del fiume. È una moda internazionale che viene dagli ideali romantici del XIX secolo e dalla concezione in termini paesaggistici e simbolici della promenade lungo il fiume secondo un modello molto conosciuto in Europa per i giardini borghesi inglesi vicino al fiume ma completamente differente e lontano dal mondo del lavoro, identificabile in quello che i romani chiamavano "ozio". Si sviluppa notevolmente in questo periodo tutta la fascia edificata lungo l'Oceano, il quartiere Foz, tra la foce del fiume e Matosinhos. Contemporaneamente viene costruito il porto di *Leixoes* (1864-1892) che determina lo spostamento dell'antico porto e quindi delle funzioni portuali fuori dalla città, a Matosinhos e viene riquilibrata la zona dell'*Alfandega*

per controllare il traffico mercantile. Ciò rientrava all'interno del piano nazionale per il miglioramento dei porti marittimi e la creazione di nuove infrastrutture ferroviarie. La delocalizzazione del porto ed il tracciato ferroviario determinarono il progressivo abbandono della relazione diretta delle aree del Marginal tanto con la città che con il mare. Solo con l'attenzione europea della seconda metà degli anni '90 Porto segue la moda internazionale dei "waterfronts", legati alla rivitalizzazione della zona portuale come nel caso dei Docklands di Londra. Si tratta di interventi puntuali, una sorta di "agopuntura urbana" capace di generare un processo di trasformazione e riqualificazione che chiamiamo "catalisi urbana".

Credo che la Cibera-Americana realizzata qui a Porto è stata la certificazione che mancava. Molti intellettuali, storici, politici, architetti ed urbanisti da tempo sottolineavano l'enorme potenziale della città di Porto e dei suoi molti edifici vuoti. La prima operazione di recupero è stata quella della Ribeira ma fortunatamente non è stato un intervento di "festivalizzazione" del centro storico. Nello stesso tempo la questione della "patrimonializzazione" della città antica acquista un'importanza crescente perché nella tradizione portoghese nel XIX secolo inizia il culto dei monumenti e degli edifici isolati (castello, cattedrale, etc.) e di tutto ciò che rappresenta la memoria collettiva. La "patrimonializzazione" sottolinea l'importanza di riconsiderare la città antica dal punto di vista simbolico non come un monumento isolato quanto piuttosto all'intero tessuto edificato. In tal senso, la Ribeira può essere letta come "palinsesto" dell'antica struttura portuale, caratterizzata sia da quartieri popolari e poveri (*Barrio Sé*, cfr.) che da zone borghesi e ricche (Palazzo della Borsa, istituto del vino di Porto, imprese finanziarie, compagnie assicurative, imprese di import/export, etc.). Quando il centro storico della città è stato inserito nella lista del patrimonio dell'Unesco la riqualificazione urbana cambiò radicalmente, tutta l'attenzione si spostò sugli spazi pubblici ed iniziò il fenomeno del turismo e la ricerca intensa del turismo, conosciuta con un slogan molto conosciuto negli anni '90 che era la "città degli eventi". Gli eventi sono stati molto importanti per la trasformazioni urbane di Porto che hanno conosciuto vari episodi. In tal senso, il progetto di Manuel Fernandes de Sa è abbastanza emblematico di questi concetti, estetizzazione del fiume, patrimonializzazione della città. Per quanto riguarda Vila Nova de Gaia non riesco a comprendere la ragione per la quale non sia stata ancora inserita nella lista del patrimonio Unesco perché i suoi magazzini hanno un'importanza mondiale. Oggi l'interesse per Gaia è aumentato notevolmente. Ad esempio il Cais de Gaia è un fenomeno tipico di un piccolo parco tematico con una gestione pubblico-privata a partire da un'antica installazione portuale. Questo luogo, molto frequentato ed organizzato anche di notte (per concerti, festival musicali, eventi culturali, programmi estivi e sportivi, etc.) è sicuramente legato a quello che i sociologi chiamano "produzione di ambiente" perché rappresenta un luogo di incontro, un attrattore di grande visibilità. Un'altra questione legata all'incremento del turismo è stata sicuramente la presenza di numerosi voli low cost. Precedentemente a questo fenomeno già esisteva un turismo legato alle cantine del vino di Porto. Questo ha creato chiaramente un'idea di valorizzazione del patrimonio costruito, culturale ed ambientale per la maggiore "industria urbana" che oggi è rappresentata da turismo. La filiera turistica è stata un'attività che ha generato trasformazioni di vario tipo, strettamente legate da un lato agli operatori commerciali e dall'altro ai "city users", utenti o fruitori di questi spazi. Le questioni residenziali passano ovviamente in secondo piano rispetto al turismo.

Matosinhos Sul era il back office dell'industria delle conserve perché la pesca delle sardine è sempre stata molto importante. Occorreva pertanto un luogo molto vicino al porto dove poter conservare e preparare il pesce. Anticamente Matosinhos Sul era quindi un'area industriale molto utilizzata ed inquinata. Successivamente le industrie vennero spostate in un altro luogo e Matosinhos divenne un luogo di edifici abbandonati. Aveva la linea del tram elettrico dal centro storico fino al *Porto di Leixoes*, raddoppiata nella *Avenida di Boavista*. Negli anni '90 Matosinhos Sul ripensa a se stessa, comincia una lunga negoziazione con il *porto di Leixoes*. Nel frattempo il Portogallo entra nella comunità europea (1986) ed inizia l'opera di infrastrutturazione del territorio. Nel caso di Matosinhos non ci sono questioni legate alla patrimonializzazione del patrimonio ma l'idea era quella di legare Matosinhos Sul all'area di *Foz*, una delle migliori della città. Quando Eduardo Souto de Moura inizia il suo progetto molto ambizioso si stava già realizzando il parco della città di Porto. Il potenziale di questa area era enorme e c'erano tutte le condizioni per un progetto di riqualificazione urbana ed ambientale. La soluzione dell'architetto Souto de Moura è stata molto ambiziosa. Egli propose tre attrezzature pubbliche (un circolo sportivo/scuola di surf, un ristorante, una discoteca). La relazione in termini di spazio pubblico che si stabilisce tra il *Parque da cidade* di Porto e il *Marginal* di Matosinhos Sul ha un

potenziale davvero impressionante e la continuità di percorso è davvero molto forte. In particolare, credo che la soluzione proposta dall'architetto Souto de Moura sia molto versatile ed abbia ri-dato una nuova identità a Matosinhos Sul. La multi-funzionalità del waterfront e la presenza del mare conferisce a questi spazi una qualità che altri luoghi non hanno.

DOMANDA N. 2. Qual è l'importanza che il fiume Douro assume per la città di Porto e Vila Nova de Gaia? Qual è l'importanza che il mare assume per la città di Matosinhos?

R. Ho già risposto nella precedente domanda. Relativamente a Matosinhos è assolutamente importante il *porto di Leixoes* che ha una struttura finanziaria molto buona che gli ha consentito di avanzare la proposta di un terminal crocieristico. Oggi non si sente parlare del *porto di Leixoes* come una cosa negativa ma rappresenta sicuramente un valore aggiunto per la città. Un discorso analogo può essere fatto per *Leça da Palmeira* che è stata completamente trasformata rispetto al passato grazie al progetto di Siza Vieira. Oggi è prevalentemente una zona residenziale ed è il luogo dove il prezzo a mq delle abitazioni è il più alto della zona di *Foz*, una delle più care della città. Quello che era vista come un'area negativa per la presenza della raffineria è oggi come una delle zone più frequentate della città. Curiosamente uno dei gruppi immobiliari che ha riqualificato *Leça da Palmeira* ha comprato la raffineria dismessa. Il marketing immobiliare infatti è stato importantissimo in questo caso ed anche il ruolo dei mass media è stato fondamentale (ricordo che su molti articoli di giornali si parlava dell'antica raffineria dismessa come un luogo sicuro, etc.) ed ha determinato la nascita e lo sviluppo del brand "*Leça da Palmeira*". A partire da questo momento il processo non ha più ritorno. Così molti portoghesi hanno investito in quest'area. Ho già risposto nelle domande precedenti ma sicuramente sì. Uno dei progetti di cui non abbiamo parlato è quello che dall'*Afurada* va a Sao Paulo Canidelo (*Planos de Pormenor*, cfr.). Esso ha tutte le caratteristiche per la trasformazione urbana. L'ultimo investitore è stato la banca (*banco do Espirito Santo*, cfr.) che ha comprato parte dei suoli per realizzare complessi prevalentemente residenziali di lusso. Non ha pensato invece ad un manufatto eccezionale in un luogo che paesaggisticamente è unico. L'obiettivo principale per gli investitori è stata infatti l'estetizzazione del fiume Douro. Nel progetto della Marina ad esempio la funzione portuale muta a favore di quella sportiva. L'*Afurada* invece potrebbe entrare in un processo di totale "gentrificazione". Spero vivamente che l'*Afurada* riesca a mantenere la sua identità e che gli investitori la rispettino.

DOMANDA N. 3. Il Progetto è riuscito a valorizzare i fronti fluviali e marittimi della città di Porto?

R. Sì. Sicuramente sì. Ho già risposto prima.

DOMANDA N. 4. In che misura il Progetto ha contribuito allo sviluppo urbano della città di Porto?

R. Sicuramente piani e progetti hanno contribuito allo sviluppo delle città di Porto, Matosinhos e Vila Nova de Gaia. In ogni caso, anche a questa domanda ho già risposto nella premessa iniziale.

DOMANDA N. 5. In che misura le attrezzature ricreative e culturali del Progetto hanno rivitalizzato la città di Porto?

R. Sì. Sicuramente hanno rivitalizzato le città. Ma anche a questa domanda ho già risposto nella premessa iniziale.

DOMANDA N. 6. In che misura il Progetto ha migliorato l'accessibilità ai luoghi, alle attività e ai servizi urbani, in particolar modo, attraverso il rafforzamento del trasporto pubblico tra le città di Porto e Matosinhos e tra il fiume e il mare?

R. Personalmente credo che questi luoghi sono maggiormente utilizzati da altri tipi di trasporti, un autobus pieno di turisti ad esempio rappresenta un trasporto collettivo ma non è un trasporto collettivo normale. Nel caso di Matosinhos Sul c'è la metro relativamente vicina. Ovviamente la presenza del trasporto pubblico è sempre un valore aggiunto. Altri trasporti pubblici sono atipici

come ad esempio la funivia è atipica e cara. Il tram elettrico è invece molto turistico. Tutte queste questioni sono legate ai cosiddetti “city users”. Sono stati molto più importanti ad esempio i parcheggi.

CRITERI SOCIALI E CULTURALI

DOMANDA N. 7. In che misura il Progetto si è avvalso degli strumenti di pianificazione e programmazione urbana? Qual è stata l'innovazione rispetto al passato?

R. Questi progetti possono essere considerati come “laboratori” di progettazione e di negoziazione perché hanno inglobato vari istituzioni. Nel caso del programma Polis parliamo del Ministero dell'Ambiente, dei comuni interessati e del denaro pubblico rappresentato dai fondi comunitari. La caratteristica del progetto urbano è stata quindi la sua eccezionalità ed il suo carattere dimostrativo e sperimentale. Ad esempio il Cais de Gaia è una partnership pubblico-privata.

DOMANDA N. 8. In che misura GAIA POLIS ha migliorato il benessere ambientale del lungofiume/lungomare delle città di Vila Nova de Gaia?

R. Sì. Sicuramente sì. Ho già risposto precedentemente.

DOMANDA N. 9. La comunità è stata coinvolta? Se sì, come? Con quali modalità?

R. Credo ci sia un mito sull'idea di comunità perché il concetto di comunità è studiato in sociologia ed antropologia solitamente in gruppi sociali che si auto-riconoscono, si dividono in determinati codici comportamentali ed hanno una cultura, un'etica, etc. comune. Io credo che questa idea di comunità nella società contemporanea non esista. Molto spesso quando si parla molto di comunità le persone fanno soltanto una specie di “esorcismo” sopra l'idea di comunità. Questo modello formale della democrazia molto conosciuto in Europa è il miglior sistema che noi abbiamo. Credo sia impossibile l'idea di comunità perché non esiste in società. Come i direbbero i sociologi, oggi giorno c'è una multi-partenza sociale. È possibile condividere un determinato gusto estetico con un determinato gruppo, posso dire una cosa ai miei amici ma dirne un'altra alla mia famiglia. C'è una specie di instabilità e di difficoltà di incontrare consenso perché l'idea della comunità implica il consenso ed implica l'idea del bene comune condiviso. In tal senso la politica rappresenta la costruzione di consenso in una società piena di conflitti. In questo tipo di progetto molte volte si confonde la comunità con le persone che abitano lì, cosa che non condivido perché oggi giorno non è possibile delimitare dal punto di vista territoriale lo stile di vita della popolazione. Ricordo ad esempio il progetto di Siza Vieira per la *Praça da Liberdade* di Porto. Esso suscitò una forte della popolazione che prima non utilizzavano quello spazio e probabilmente esprimevano un'opinione generica non sulla realtà ma su un sentimento legato al trauma della perdita.

Differente invece è il discorso sulla “scuola di architettura di Porto” che implica una forte sensibilità e che comporta un certo sentire dello spirito dei luoghi ma è una cosa abbastanza diversa dal processo di partecipazione vera e propria.

Ad esempio a Gaia il caso dell'Afurada è l'unico esempio in cui è possibile parlare di comunità. Personalmente mi piace molto il lavatoio pubblico, è un luogo di incontro e soprattutto un pretesto per socializzare in una determinata maniera. È un'area molto utilizzata anche per festival culturali (*Marés vivas*, cfr.).

Nel caso di Matosinhos Sul credo che la comunità non esista. È stato un caso di risorgimento, de-industrializzazione, legato alla crisi dell'industria delle conserve. Poi è diventata una zona residenziale molto cara. In questo processo è molto difficile stabilire se ci sia stata o meno partecipazione, a volte la partecipazione è solo un escamotage per uscire dal conflitto. Un processo partecipativo diminuisce la pressione, accentuata quasi sempre dai media. La comunità è il risultato dell'idea delle persone che genericamente pensano di prender parte alle decisioni ma non sanno effettivamente chi prende le decisioni. Molte volte è più un'operazione politica che altro.

DOMANDA N. 10. Il Progetto accanto al recupero e alla valorizzazione degli spazi pubblici, ha visto anche la realizzazione di attrezzature per il sociale. Quali sono stati i criteri di intervento?

R. I criteri d'intervento per la realizzazione di attrezzature per il sociale sono stati molto diversi. Alcuni molto polemici come nel caso dell'“edificio trasparente” che concettualmente considero fantastico anche se rappresenta un edificio estivo e del Mediterraneo più che dell'Atlantico. Nel caso di Eduardo Souto de Moura c'è stato un problema di finanziamento relativamente alla realizzazione delle attrezzature previste. Abbiamo già parlato di una rovina, un antico collegio per il quale è stato previsto un ristorante. Dall'altro lato (Afurada, cfr.) il lavatoio pubblico rappresenta sicuramente un'attrezzatura sociale, oltre che essere un'opera fortemente simbolica e poetica, nonché punto di incontro della popolazione locale. A Porto invece parliamo del museo dell'Alfandega ma esistono anche attrezzature sociali minori lungo il waterfront come la barca ed altre che sono d'iniziativa pubblico-privata e che sicuramente contribuiscono a riqualificare e “nobilitare” questi spazi secondo precisi criteri funzionali. Va detto che per attrezzatura intendiamo un'attrezzatura tipicamente pubblica perché è finanziata dallo stato, perché offre un servizio pubblico ed è pubblico per il suo uso. Oggigiorno c'è una forte confusione su questa cosa, così le persone non sanno più cosa sia un'attrezzatura pubblica.

CRITERI POLITICI ED ISTITUZIONALI

DOMANDA N. 11. Nell'ambito del Progetto sono stati attivati rapporti di partnership pubblico-privato?

R. Sì. Abbiamo parlato del Cais di Gaia che rappresenta un tipico esempio di partnership pubblico-privata. Va detto che molte persone criticano questo tipo di liberalismo. Il Cais di Gaia rappresenta sicuramente un successo: è uno spazio intensamente utilizzato che ha introdotto una dinamica territoriale che non esisteva in quel luogo, introducendo una serie di attrezzature ed il sistema di appalto e gestione è stato e continua ad essere completamente. Quello che io credo inoltre è che tutti questi progetti debbano essere considerati come “laboratori” per studiare e trovare soluzioni. Ci sono infatti alcune opere private gestite molto bene.

DOMANDA N. 12. Per la riqualificazione urbana del waterfront di Porto/Matosinhos e Vila Nova de Gaia è stato fondamentale un atteggiamento cooperativo tra le varie Municipalità coinvolte. Quali sono state le maggiori criticità incontrate? Come sono state superate?

R. Non sempre. Talvolta c'è stata cooperazione soprattutto per l'ambizione di alcuni progetti ma va detto che oggi è molto diffuso il fenomeno della concorrenza. Basti pensare alla classificazione Unesco nella quale i magazzini di Vila Nova de Gaia non sono stati inclusi. Gaia infatti è stata sempre vista come qualcosa che stava al di là del fiume. I progetti tuttavia hanno continuità geografica e di scuola d'architettura. I progettisti hanno avuto infatti una forte sensibilità e capacità di salvaguardare, interpretare e valorizzare il territorio ma ciascun comune/amministrazione ha approfittato degli eventi o dell'opportunità di finanziamento che aveva.

DOMANDA N. 13. Quali sono state le modalità di attuazione (concorsi di architettura, specifici programmi di riqualificazione urbana, programmi di recupero) del Progetto?

R. Le modalità di attuazione di piani e progetti sono state molteplici ma nella maggior parte dei casi i progettisti sono stati invitati dalle amministrazioni coinvolte.

CRITERI ECONOMICI E FINANZIARI

DOMANDA N. 14. Quali sono stati i costi globali del Progetto?

R. Non sono a conoscenza di questo dato.

DOMANDA N. 15. Quali sono state le fasi del Progetto? Quanto ha inciso nella valutazione della fattibilità economica dei progetti la riduzione dei tempi di realizzazione?

R. Non sono a conoscenza di questo dato.

DOMANDA N. 16. Qual è stato il livello di compartecipazione dei fondi comunitari?

R. Non sono a conoscenza di questo dato.

DOMANDA N. 17. In che misura il Progetto ha contribuito allo sviluppo economico della città di Porto?

R. Piani e progetti hanno sicuramente contribuito allo sviluppo economico di Porto, Matosinhos e Vila Nova de Gaia. Soprattutto nel caso dell' Afurada che credo sia un luogo davvero unico. Credo comunque che tutti i progetti abbiano introdotto trasformazioni sostanziali. L'intensità della fruizione di Matosinhos Sul è impressionante, i due margini del fiume Douro a Porto e Gaia sono anch'essi molto frequentati. Gli effetti sono stati sicuramente molto positivi.

DOMANDA N. 18. In che misura il Progetto ha contribuito alla valorizzazione immobiliare delle aree oggetto d'intervento nelle città di Porto? In particolare, quali sono stati gli impatti sul mercato immobiliare?

R. Piani e progetti hanno contribuito sicuramente alla valorizzazione immobiliare delle aree oggetto d'intervento. A

Matosinhos Sul ad esempio i prezzi di vendita e locazione degli immobili sono molto alti differentemente dal passato, così come a *Leça da Palmeira* anche se lo erano già prima. Anche i prezzi dei condomini lungo il fiume sono elevati. Il mercato immobiliare è il motore e pertanto il progetto crea sempre un valore aggiunto.

DOMANDA N. 19. In che misura il progetto/piano ha aumentato l'attrattività territoriale di Porto/Vila Nova de Gaia/Matosinhos?

R. E' molto difficile stabilire in che misura piani e progetti abbiano aumentato l'attrattività territoriale perché è difficile isolare i singoli progetti. Ad esempio posso dirti che la Ribeira è sempre piena di gente ma prima dell'intervento di riqualificazione in quella zona il vino di Porto era il grande attrattore a livello mondiale. Sicuramente gli utilizzatori, "city users" non sono residenti e pertanto il successo di questi luoghi è strettamente legato al fenomeno della globalizzazione. Ad esempio si nota un aumento immenso del turismo del Nord della Spagna, della Galizia. Tutto questo grazie alla programmazione culturale di Porto (*casa da Musica*, cfr.) e alla filiera turistica che la città è stata in grado di creare e sviluppare. Un antropologo francese che si chiama John Vivian de Lousanna che studia molto l'antropologia del turismo e che sostiene che ciò che caratterizza oggi il turismo sono due processi allo stesso tempo: la massificazione globale ed una molteplicità di interessi differenti.

* Da mille (1989) a cinque milioni di viaggiatori (2010)

<http://viaggi.repubblica.it/articolo/oporto-signora-delle-camelie/224205>

DOMANDA N. 20. Il Progetto ha favorito l'incremento degli investimenti privati ed in generale, l'incremento di nuove attività economiche e la dinamizzazione di quelle esistenti?

R. Sì. Certo che sì. Ho già risposto nelle precedenti domande.

DOMANDA N. 21. In che misura il Progetto ha contribuito all'aumento del turismo e all'attrattività culturale delle città di Porto?

R. Sicuramente sì. Dal punto di vista culturale è molto chiaro che Porto abbia un primato ed una visibilità molto forte. Basti pensare alla fondazione *Serralves*, all'ottima programmazione di *Casa da Musica*, all'Università di Porto che una delle migliori del paese ed ha nicchie di eccellenza come quelle della Facoltà di Architettura. Il fatto che sia anche patrimonio dell'Unesco è altrettanto importante dal punto di vista del marketing del turismo, così come è assolutamente fondamentale il vino di Porto che dà alla città una forte identità. Il programma di Casa da Musica inoltre da un lato vuole conservare e valorizzare il passato della città ma dall'altro offrire una programmazione cosmopolita.

* Credo che la politica urbana si possa fare in due modi, da un lato lavorare su un progetto ordinario e su tutto ciò che è visibile (come ad esempio "mantenere pulita una città", "avere un sistema di trasporti efficiente"), dall'altro lavorare su un elemento/progetto eccezionale. Io non capisco colori i quali sono contrari all'architettura iconica. L'icona è infatti una creazione culturale umana e simbolica. Pertanto la visibilità può avere un effetto molto forte. L'urbanistica è così, ha bisogno di momenti eccezionali perché la competizione è forte ed il turismo è un negozio in un mercato globalizzato. Personalmente non credo tanto nello slogan del Guggenheim di Bilbao ma riconosco perfettamente l'importanza degli elementi di eccezionalità all'interno del progetto urbano.

Nella politica urbana ci sono queste fasi anche in assenza di denaro pubblico. In tal senso, *Casa da Musica* è emblematica: è costata molto ma è sicuramente un attrattore ed un moltiplicatore sociale. Ci sono infatti possibilità per tutte le fasce sociali, con concerti molto belli da 20/30 euro a 5 euro altrettanto buoni. Esistono programmi per le scuole. Tutto questo si identifica con l'effetto di riproduzione sociale dell'investimento iniziale. La cosa importante in ogni progetto è capire quale possa essere il moltiplicatore sociale. Ecco, credo sia ottimo per Napoli investire in questo tipo di progetti.

Progettista	Marta Labastida
Ruolo	<i>Collaboratrice del progetto: Avenida Marginal do Parque da Cidade, requalificação da Avenida Montevideu_PORTOPOLIS</i>
Competenza	Architetto
Data intervista	12.07.2011
Numero intervista	8

CRITERI ARCHITETTONICI, URBANI ED AMBIENTALI

DOMANDA N. 1. Quali erano le condizioni preesistenti nell'area di intervento di PORTO POLIS? In generale, quali sono le sue memorie d'infanzia del waterfront di Porto e poi come architetto, in che misura lo ha interpretato nel progetto?

RISPOSTA. Non ho memorie d'infanzia perché sono originaria di Barcellona. Prima dell'intervento l'area di intervento era sostanzialmente una zona di frontiera tra due comuni, Porto e Matosinhos ed era una zona che versava in condizioni di degrado e dove il mare non aveva un contatto diretto con la città. C'era una infrastruttura, una strada costeggiata da un'area piena di materiale da costruzione. Complessivamente era un'area industriale, poco urbanizzata e poco definita. Il Parco della Cidade di Porto era un'opera recente. La zona tra il Parco da Cidade e la spiaggia non esisteva ancora. Avenida Montevideu era distinta invece in due quote, quella più alta era definita come parco urbano con un disegno d'epoca preciso e quella più bassa invece era inaccessibile.

DOMANDA N. 2. Qual è l'importanza che il mare assume per la città di Porto?

R. L'importanza del mare è stata assolutamente fondamentale nel progetto. C'era una referenza, il *castello do Queijo*, il punto finale dell'Avenida da Boavista. Un'altra referenza era l'antico tracciato del tram elettrico ed un antico collegio internazionale nei pressi del castello.

DOMANDA N. 3. PORTO POLIS è riuscito a valorizzare i fronti marittimi delle città di Porto?

R. Sicuramente sì. Il progetto ha riqualificato una spiaggia e creato un "luogo" nel punto in cui la città di Porto termina e dove nasce la città di Matosinhos. Credo che il progetto abbia valorizzato il waterfront. Il disegno può piacere più o meno ma la cosa straordinaria è che l'opera è stata realizzata in meno di due anni e oggi le persone se ne sono appropriate. Nel fine settimana è pieno di persone che vanno a correre, vanno in bici, fanno una passeggiata, si ritrovano con amici. Penso che la fruizione pubblica sia un indicatore di successo del progetto. Molto si deve sicuramente alla continuità di trasporto e di percorso con Matosinhos e alla quantità di nuova popolazione che si è insediata a Matosinhos.

DOMANDA N. 4. In che misura PORTO POLIS ha contribuito allo sviluppo urbano della città di Porto?

R. Sicuramente sì.

DOMANDA N. 5. In che misura le attrezzature ricreative e culturali di PORTO POLIS hanno rivitalizzato la città di Porto?

R. In termini di infrastrutture esisteva il viadotto. Come attrezzature ricreative e culturali invece è stato progettato l'edificio trasparente che ora è prevalentemente un edificio commerciale e terziario, nasceva come edificio culturale. La parte superiore era destinata infatti ad eventi organizzati dal comune di Matosinhos di varia natura ma prevalentemente sportivi e locali. La città si è appropriata di questi spazi in ambito ricreativo.

DOMANDA N. 6. In che misura PORTO POLIS ha migliorato l'accessibilità ai luoghi, alle attività e ai servizi urbani, in particolar modo, attraverso il rafforzamento del trasporto pubblico tra le città di Vila Nova de Gaia e Porto e tra il fiume e il mare?

R. Il progetto è stato pensato per il passaggio del tram elettrico e della metropolitana. Ma il piano del Comune è stato ritirato ed il tracciato già predisposto è stato poi asfaltato. Pertanto la unica cosa che fu pensata è stato il parcheggio al fine di integrarlo nel disegno dello spazio pubblico.

CRITERI SOCIALI E CULTURALI

DOMANDA N. 7. In che misura PORTO POLIS si è avvalso degli strumenti di pianificazione e programmazione urbana? Qual è stata l'innovazione rispetto al passato?

R. L'architetto Solà-Morales è stato invitato. Inizialmente si trattava di uno studio urbanistico non vincolativo, una sorta di programmazione con un disegno urbano al fine di capire cosa si potesse conservare o meno. Successivamente la società Porto2001 decise che questo studio dovesse diventare un vero e proprio progetto urbano. Credo sia stata un'occasione unica.

DOMANDA N. 8. In che misura PORTO POLIS ha migliorato il benessere ambientale del lungomare delle città di Porto?

R. Questo progetto ha una parte chiaramente visibile ed una parte che non si vede. La prima ha migliorato abbastanza il benessere ambientale del waterfront. La seconda ha riguardato la decontaminazione del suolo che ricadeva nell'area di intervento. Tutta l'area inoltre non aveva infrastrutture.

DOMANDA N. 9. La comunità è stata coinvolta? Se sì, come? Con quali modalità?

R. Questo progetto inizialmente è stato molto polemico. Il coinvolgimento è stato maggiore nella seconda fase (Avenida Montevideu).

DOMANDA N. 10. PORTO POLIS accanto al recupero e alla valorizzazione degli spazi pubblici, ha visto anche la realizzazione di attrezzature per il sociale. Quali sono stati i criteri di intervento?

R. Non c'è stato un vero e proprio programma di attrezzature per il sociale. C'è stato solo la possibilità di attrezzature

CRITERI POLITICI ED ISTITUZIONALI

DOMANDA N. 11. Nell'ambito di PORTO POLIS sono stati attivati rapporti di partnership pubblico-privato?

R. Il progetto ha avuto una partnership pubblica essendo stato inserito tra gli interventi della società Porto2001, Capitale Europea della Cultura e nel programma Porto Polis relativamente alla riqualificazione dell'Avenida Montevideu. La gestione dei progetti è stata affidata ai privati, ad esempio per il parcheggio, le attrezzature per la balneazione ed i ristoranti

DOMANDA N. 12. Per la riqualificazione urbana del waterfront di Porto/Matosinhos e Vila Nova de Gaia è stato fondamentale un atteggiamento cooperativo tra le varie Municipalità coinvolte. Quali sono state le maggiori criticità incontrate? Come sono state superate?

R. Io ricordo una cooperazione a causa della piazza San Salvador che segna il limite tra Porto e

Matosinhos e ricordo una cooperazione molto stretta tra l'architetto Solà-Morales e l'architetto Souto de Moura. So che ci sono state varie riunioni per discutere sulla continuità tra i due progetti.

DOMANDA N. 13. Quali sono state le modalità di attuazione (concorsi di architettura, specifici programmi di riqualificazione urbana, programmi di recupero, etc.) di PORTO POLIS?

R. Il progetto era un programma di recupero su invito.

CRITERI ECONOMICI E FINANZIARI

DOMANDA N. 14. Quali sono stati i costi globali di PORTO POLIS?

R. Non ricordo.

DOMANDA N. 15. Quali sono state le fasi di PORTO POLIS? Quanto ha inciso nella valutazione della fattibilità economica dei progetti la riduzione dei tempi di realizzazione?

R. Le fasi del progetto sono state tre. La prima uno studio urbanistico, la seconda un progetto di recupero del waterfront e la terza è stata l'inglobamento della riqualificazione dell'Avenida Montevideu nel Programma Polis. Sono stati tre momenti con tre agenti distinti, ciascuno con la propria priorità di intervento. Il comune aveva un progetto di lungo termine, il programma della Porto2001 era a brevissimo tempo. Ed infine il Polis è stato un progetto a brevissimo termine e con tantissime opere da realizzare.

DOMANDA N. 16. Qual è stato il livello di partecipazione dei fondi comunitari?

R. La partecipazione dei fondi comunitari c'è stata nella seconda e terza fase. Non conosco la percentuale precisa del cofinanziamento ma nel caso del Polis i fondi comunitari hanno contribuito nella misura del 75%.

DOMANDA N. 17. In che misura PORTO POLIS ha contribuito allo sviluppo economico della città di Porto?

R. Io credo che il progetto ancora non abbia contribuito allo sviluppo economico ma può contribuire perché è una zona limitrofa ad una area residenziale di Matosinhos. Esiste ancora una parte non progettata. Il comune sta pensando se urbanizzare o meno l'area nei pressi della circonvallazione.

DOMANDA N. 18. In che misura PORTO POLIS ha contribuito alla valorizzazione immobiliare delle aree oggetto d'intervento nelle città di Porto? In particolare, quali sono stati gli impatti sul mercato immobiliare?

R. In termini di valorizzazione immobiliare sicuramente il progetto ha contribuito ma è anche vero che già esisteva un piano

DOMANDA N. 19. In che misura PORTO POLIS ha aumentato l'attrattività territoriale di Porto?

R. Credo sia migliorata. Basti pensare che soltanto 15 anni fa questa era un'area completamente periferica, industriale. E' chiaro che il progetto non è stato l'unico promotore della trasformazione. Si tratta piuttosto di un processo molto rapido che ha coinvolto vari comuni e che di fatto ha modificato e reso pubblico il waterfront della città. Il nostro progetto è chiaramente integrato all'interno di questo processo.

La spiaggia è molto utilizzata, è bandiera azzurra, frequentata da molti surfisti.

DOMANDA N. 20. PORTO POLIS ha favorito l'incremento degli investimenti privati ed in generale, l'incremento di nuove attività economiche e la dinamizzazione di quelle esistenti?

R. Credo di sì.

DOMANDA N. 21. In che misura PORTO POLIS ha contribuito all'aumento del turismo e all'attrattività culturale delle città di Porto?

R. Credo che ha rafforzato sicuramente il rapporto con il mare ed ha incrementato un certo tipo di turismo. Sostanzialmente è una zona di passeggio, di parchi ma anche di servizi

Progettisti	Atelier da Bouça: Filipa Guerreiro Tiago Correia
Ruolo	<i>Autori del progetto: Centro de Monitorização e Interpretação Ambiental MATOSINHOS POLIS</i>
Competenza	Architetto, assistente della FAUP Architetto
Data intervista	15.07.2011
Numero intervista	9

CRITERI ARCHITETTONICI, URBANI ED AMBIENTALI

DOMANDA N. 1. Quali erano le condizioni preesistenti nell'area di intervento del vostro progetto? In generale, quali sono le sue memorie d'infanzia del waterfront di Matosinhos e poi come architetto, in che misura lo ha interpretato nel progetto?

RISPOSTA. Il nostro progetto è inserito nel piano dell'arch. Eduardo Souto de Moura che a sua volta faceva parte del programma Polis Matosinhos. All'interno di questo programma c'era un concorso per giovani studenti di architettura al quale abbiamo partecipato e di cui siamo risultati vincitori. E' stato il primo ed unico concorso di architettura bandito dal Polis. L'area di intervento era molto abbandonata e la grande fascia del waterfront era in costruzione. Purtroppo non abbiamo memoria di infanzia perché prima non c'era un lungomare. L'unico ricordo è legato al porto di Leixoes, al passaggio delle barche e all'attività portuale.

DOMANDA N. 2. Qual è l'importanza che il mare assume per la città di Matosinhos?

R. Credo che l'importanza sia molto grande. Molte città portoghesi si sono sviluppate lungo il mare. Nel caso del nostro progetto e nel caso della "piattaforma" di Souto Moura il mare riveste un'importanza vitale per il progetto, così come il progetto riveste un ruolo fondamentale per rafforzare il rapporto tra mare e città.

DOMANDA N. 3. MATOSINHOS POLIS è riuscito a valorizzare i fronti fluviali e marittimi delle città di Matosinhos?

R. Si credo di sì. Il contributo del nostro progetto è stato chiaramente parziale, trattandosi del progetto di un solo edificio ma è inserito all'interno del più ambizioso progetto di Souto Moura, operando in stretta continuità.

DOMANDA N. 4. In che misura MATOSINHOS POLIS ha contribuito allo sviluppo urbano della città di Matosinhos?

R. Anche in relazione allo sviluppo urbano, il contributo del nostro progetto è stato parziale. Quello che possiamo dire è che il "centro di monitoraggio e valorizzazione ambientale" è chiaramente inserito all'interno del più complesso processo di trasformazione urbana di Matosinhos Sud.

DOMANDA N. 5. In che misura le attrezzature ricreative e culturali di MATOSINHOS POLIS hanno rivitalizzato la città di Matosinhos?

R. Il "centro di monitoraggio e valorizzazione ambientale" aveva una forte componente educativa. La nostra ricerca è stata orientata all'utilizzo di materiali e tecniche costruttive locali affinché l'edificio potesse essere "credibile" per la maggior parte della popolazione. Anche in questo caso, il contributo del nostro progetto –pur contribuendo alla rivitalizzazione dell'area- è di fatto marginale.

DOMANDA N. 6. In che misura MATOSINHOS POLIS ha migliorato l'accessibilità ai luoghi, alle attività e ai servizi urbani, in particolar modo, attraverso il rafforzamento del trasporto pubblico tra le città di Matosinhos e Porto e tra il fiume e il mare?

R. Trattandosi di un progetto di un singolo edificio non c'è stato miglioramento del trasporto. Possiamo dire che l'edificio è inserito all'interno di un'area riqualificata completamente pedonale ben servita attraverso il trasporto su gomma e su rotaia (metropolitana). All'edificio si accede tramite una lunga rampa, non sono presenti dunque barriere architettoniche per i diversamente abili.

CRITERI SOCIALI E CULTURALI

DOMANDA N. 7. In che misura MATOSINHOS POLIS si è avvalso degli strumenti di pianificazione e programmazione urbana? Qual è stata l'innovazione rispetto al passato?

R. L'innovazione in termini di pianificazione urbana è stata il bando di concorso. Si tratta infatti dell'unico concorso del Polis, in tutti gli altri interventi i progettisti sono stati invitati.

DOMANDA N. 8. In che misura MATOSINHOS POLIS ha migliorato il benessere ambientale del lungomare delle città di Matosinhos?

R. Ovviamente il nostro intervento non ha avuto conseguenze sul benessere ambientale del waterfront di Matosinhos trattandosi di un edificio costruito. La cosa importante è invece la finalità educativa dello stesso, essendo appunto un centro di monitoraggio ed interpretazione ambientale.

DOMANDA N. 9. La comunità è stata coinvolta? Se sì, come? Con quali modalità?

R. Nel caso del nostro progetto la comunità non è stata coinvolta. Il bando infatti presentava vincoli stringenti di realizzazione. Nel caso della riconversione di Matosinhos Sud invece ci sono state consultazioni pubbliche e maggiore coinvolgimento della popolazione.

DOMANDA N. 10. Il progetto accanto al recupero e alla valorizzazione degli spazi pubblici, ha visto anche la realizzazione di attrezzature per il sociale. Quali sono stati i criteri di intervento?

R. L'edificio stesso può essere considerato un'attrezzatura per la collettività e quindi un'attrezzatura sociale. Esso infatti è stato concepito come un grande contenitore caratterizzato da più volumi giustapposti, fatta eccezione per il monitoraggio che rappresenta il nucleo centrale. Un contenitore capace nel tempo di accogliere varie funzioni, senza perdere il suo carattere.

CRITERI POLITICI ED ISTITUZIONALI

DOMANDA N. 11. Nell'ambito del progetto sono stati attivati rapporti di partnership pubblico-privato?

R. No. Poiché è un'opera pubblica.

DOMANDA N. 12. Per la riqualificazione urbana del waterfront di Matosinhos è stato fondamentale un atteggiamento cooperativo tra le varie Municipalità coinvolte. Quali sono state le maggiori criticità incontrate? Come sono state superate?

R. In questo caso il progetto ha riguardato solo la città di Matosinhos. Normalmente c'è un'attitudine di cooperazione tra Porto e Matosinhos, meno tra Porto e Vila Nova de Gaia, nonostante i rispettivi sindaci siano dello stesso partito politico.

DOMANDA N. 13. Quali sono state le modalità di attuazione (concorsi di architettura, specifici programmi di riqualificazione urbana, programmi di recupero) del Progetto?

R. Come dicevamo, è un concorso di architettura bandito dalla società Matosinhos Polis nel 2000.

CRITERI ECONOMICI E FINANZIARI

DOMANDA N. 14. Quali sono stati i costi globali di MATOSINHOS POLIS?

R. Credo 120.000 euro.

DOMANDA N. 15. Quali sono state le fasi di MATOSINHOS POLIS? Quanto ha inciso nella valutazione della fattibilità economica dei progetti la riduzione dei tempi di realizzazione?

R. Le fasi sono state molto rapide. Il concorso è stato bandito nel maggio 2000, i risultati furono resi noti il mese dopo e consegnammo il progetto esecutivo il 15 settembre del 2000. I lavori iniziarono a settembre stesso e si conclusero circa dopo un anno. L'inaugurazione del progetto è stata infatti il giorno 1 settembre 2001.

DOMANDA N. 16. Qual è stato il livello di compartecipazione dei fondi comunitari?

R. Il 75 % trattandosi del programma Polis, il rimanente 25% sono da attribuire rispettivamente al Ministero dell'Ambiente e al Comune di Matosinhos.

DOMANDA N. 17. In che misura MATOSINHOS POLIS ha contribuito allo sviluppo economico della città di Matosinhos?

R. Il contributo anche in questo caso è chiaramente parziale, trattandosi di un unico edificio.

DOMANDA N. 18. In che misura MATOSINHOS POLIS ha contribuito alla valorizzazione immobiliare delle aree oggetto d'intervento nella città di Matosinhos? In particolare, quali sono stati gli impatti sul mercato immobiliare?

R. Il piano di riqualificazione di Matosinhos Sud ha contribuito aumento dei valori di mercato degli immobili nelle aree oggetto di intervento oltre che ad un miglioramento della qualità architettonica, urbana ed ambientale.

DOMANDA N. 19. In che misura MATOSINHOS POLIS ha aumentato l'attrattività territoriale di Matosinhos?

R. Sì. Credo di sì.

DOMANDA N. 20. MATOSINHOS POLIS ha favorito l'incremento degli investimenti privati ed in generale, l'incremento di nuove attività economiche e la dinamizzazione di quelle esistenti?

R. Sì. Si è registrato un considerevole aumento dell'interesse dei privati soprattutto nel settore delle residenze e nella gestione delle attrezzature.

DOMANDA N. 21. In che misura MATOSINHOS POLIS ha contribuito all'aumento del turismo e all'attrattività culturale delle città di Matosinhos?

R. Sì. Attraverso la riqualificazione degli spazi pubblici del waterfront si sono creati luogo di incontro e di aggregazione. L'incremento del turismo è da attribuire sicuramente alla rinascita e al complesso

processo di trasformazione urbana delle città portoghesi, soprattutto lungo i fronti d'acqua.

Progettisti	Francisco Barata Fernandes* & Madalena Pinto da Silva Arquitectos
Ruolo	Autori del piano: > <i>Planos de Pormenor de Sao Paio Canidelo</i>
Competenza	Architetto, professore associato della FAUP Architetto, professoressa ausiliare della FAUP
Data intervista	15.07.2011
Numero intervista	10

*intervistato

CRITERI ARCHITETTONICI, URBANI ED AMBIENTALI

DOMANDA N. 1. Quali erano le condizioni preesistenti nell'area di intervento di Sao Paio Canidelo? In generale, quali sono le sue memorie d'infanzia del waterfront di Vila Nova de Gaia e poi come tecnico, in che misura lo ha interpretato nel progetto?

RISPOSTA. Le condizioni preesistenti del piano particolareggiato di Sao Paio Canidelo da un lato riguardano un paesaggio fantastico che ancora si conserva benissimo, caratterizzato da due colline dalla fitta vegetazione arborea, da una valle in perfetto stato di conservazione e dalla secca del bacalà, che presenta una fortissima relazione paesaggistica e naturale con l'estuario del fiume. Dall'altro lato si sa che questa parte del fiume era il luogo privilegiato per il passaggio delle migrazioni degli uccelli e di altri animali. La parte meno buona è che in questa area erano state previste o erano in corso molti proposte di lottizzazione con l'appoggio del comune di Vila Nova de Gaia. Quello che è certo è che da un lato c'era una situazione meravigliosa con le rovine delle fabbriche di conserve del pesce e dall'altro lato c'erano già impegni per la costruzione, come ad esempio le lottizzazioni approvate dal comune. Pertanto tutto il piano ha lavorato nell'ambito di questa dualità e ha cercato di dare una risposta a questo conflitto tra conservazione e sviluppo. Da un lato nell'ambito del programma Polis c'è stata sicuramente la volontà di preservare il paesaggio, la creazione di spazi pubblici di svago e ludici. Dall'altro lato c'era una parte del fiume considerata molto attraente per investimenti e per il mercato immobiliare. Quando ho iniziato il progetto, già metà di una delle due colline era stata disboscata e con un processo di lottizzazione approvato ed in corso. Dalle prime riunioni con il comune una delle prime questioni è stata decidere se il piano avesse riguardato o meno soltanto metà collina. Abbiamo lavorato su due aspetti, da un lato assicurare e mantenere il migliore inquadramento paesaggistico alle abitazioni e dall'altro migliorare migliori condizioni di mobilità lungo la fascia marittima. Credo che quest'ultimo obiettivo sia stato raggiunto perché oggi sia di giorno che di notte la fruizione dell'area è molto forte. Relativamente alla parte edificata non so se il piano sia stato ancora approvato o meno. Le due antiche fabbriche purtroppo sono state demolite senza alcun preavviso nonostante erano state proposte per la classificazione del patrimonio mondiale. In generale, credo che ci sia comunque una situazione piacevole per passeggiare sul lungomare.

Come memoria di infanzia, ricordo molto bene le colline alberate e la secca da bacalhau perché era accessibile e ci andavo d'estate per passeggiare anche se il mare era quasi sempre agitato e pericoloso. La parte del fiume non era di facile accesso. Quindi era frequentata esclusivamente dai pescatori e dalla popolazione locale dell'Afurada. Va detto che negli ultimi quindici anni lo skyline di Vila Nova de Gaia è stato molto controllato diversamente da quanto invece è accaduto in alcune aree di Porto.

DOMANDA N. 2. Qual è l'importanza che il fiume Douro assume per la città di Vila Nova de Gaia? Qual è l'importanza che il mare assume per la città di Vila Nova de Gaia?

R. Il fiume ha un'importanza determinante non solo per la storia e per il commercio del vino di Porto ma anche e soprattutto per lo sviluppo urbano di Vila Nova de Gaia e di Porto. Credo che il paesaggio del fiume tra Porto e Gaia abbia una forte carica drammatica e scenica molto forte. Per far conoscere la città di Porto ad esempio la mostro sempre dall'altro margine del fiume, dal lato di Vila

Nova de Gaia. Io sostengo ormai da più di 20 anni che occorra un legame anche alla quota bassa tra Porto e Gaia. L'unico ponte attualmente è quello di Dom Luis.

DOMANDA N. 3. GAIA POLIS è riuscito a valorizzare i fronti fluviali e marittimi delle città di Vila Nova de Gaia?

R. Penso di sì. Ma vorrei dire che è una situazione nuova per me perché tutte le volte che sono tornato nell'area oggetto di intervento (*Sao Paio Canidelo, cfr.*) la popolazione locale si è complimentata del progetto. Normalmente i progetti qui sono molto discussi perché c'è una coscienza critica cittadina molto forte. Uno degli obiettivi principali del progetto infatti è stato quello di migliorare le condizioni di vita degli abitanti, aumentando la loro qualità della vita. La popolazione si è riconosciuta in questo spazio e lo vive intensamente con la propria famiglia, con gli amici, etc.

DOMANDA N. 4. In che misura GAIA POLIS ha contribuito allo sviluppo urbano della città di Vila Nova de Gaia?

R. Il piano ha contribuito senza dubbio allo sviluppo urbano della città di Vila Nova de Gaia perché ha migliorato molto la relazione tra la quota alta e la quota bassa attraverso la realizzazione di una strada molto sinuosa tra le due valli e ben inserita nel paesaggio. La strada dà anche l'accesso alla mare e credo che ha sicuramente migliorato la situazione esistente. Spero vivamente che questa sistemazione a causa dell'interesse crescente degli investitori immobiliari per la presenza di numerosi eventi culturali e musicali non diventi oggetto di speculazione e che quindi venga sempre la straordinaria qualità del paesaggio di Vila Nova de Gaia.

DOMANDA N. 5. In che misura le attrezzature ricreative e culturali di GAIA POLIS hanno rivitalizzato la città di Vila Nova de Gaia?

R. In questo momento il piano non è dotato di attrezzature culturali. Per quanto riguarda invece le attrezzature ricreative sono stati progettati spazi pubblici in cui si sviluppano varie attività per il tempo libero, libere, di svago e sportive. Attualmente è in corso anche il progetto di una marina dell'arch. Carlos Prata nel quale sono previste attrezzature ricreative.

DOMANDA N. 6. In che misura GAIA POLIS ha migliorato l'accessibilità ai luoghi, alle attività e ai servizi urbani, in particolar modo, attraverso il rafforzamento del trasporto pubblico tra le città di Vila Nova de Gaia e Porto e tra il fiume e il mare?

R. Il piano ha migliorato il trasporto collettivo perché ha completato il circuito esistente caratterizzato da dimensioni molto ridotte e di matrice rurale. Di conseguenza l'accessibilità tra la zona alta e bassa è risultata notevolmente migliorata, così come notevolmente migliorato è l'accesso al waterfront di Vila Nova de Gaia.

CRITERI SOCIALI E CULTURALI

DOMANDA N. 7. In che misura GAIA POLIS si è avvalso degli strumenti di pianificazione e programmazione urbana? Qual è stata l'innovazione rispetto al passato?

R. La novità del piano risiede nel fatto che sia inserito nel Programma Polis. Ecco, credo che il Polis sia stato di grande innovazione per la riqualificazione urbana delle città di mare e/o di fiume. Uno degli obiettivi del Polis è stato infatti la valorizzazione ambientale delle aree urbane ed il recupero delle stesse attraverso attrezzature culturali e ricreative. Era un programma attento e sensibile nei riguardi del territorio e non prevedeva pertanto speculazioni di alcun tipo. Questo piano corrisponde ad un piano di livello superiore che ha sviluppato aree strategiche di interesse paesaggistico e le ha valorizzate dal punto di vista immobiliare.

Abbiamo previsto un disegno urbano economico, funzionale ed integrato nel paesaggio. Ne è un

chiaro esempio la rua Costa. Il disegno urbanistico ha previsto la modellazione del terreno esistente con una serie di piattaforme. Un'altra cosa importante relativamente agli strumenti di pianificazione urbana è che questo piano ha previsto molte consultazioni pubbliche, sei o sette, essendo un piano particolareggiato di lottizzazione. Abbiamo discusso a lungo con il comune e con i proprietari dei lotti circa gli edifici e le attrezzature da realizzare. Pertanto ricordo una forte collaborazione sopra il disegno urbano e dello spazio pubblico.

DOMANDA N. 8. In che misura GAIA POLIS ha migliorato il benessere ambientale del lungofiume/lungomare delle città di Vila Nova de Gaia?

R. Sì. Credo di sì. Sicuramente è stato migliorato il benessere ambientale, essendo uno degli obiettivi principali del Programma Polis.

DOMANDA N. 9. La comunità è stata coinvolta? Se sì, come? Con quali modalità?

R. La comunità è stata coinvolta attraverso una serie di riunioni formali ed informali con alcune associazioni locali, culturali, ricreative ma anche riunioni di quartieri e con le assemblee municipali. Anche da parte di Gaia Polis è stata adoperata un'ottima strategia di comunicazione, assolutamente trasparente in modo da rendere partecipe la popolazione locale e non solo, fornendo un servizio di informazione costante sui progetti che si stavano realizzando.

DOMANDA N. 10. GAIA POLIS accanto al recupero e alla valorizzazione degli spazi pubblici, ha visto anche la realizzazione di attrezzature per il sociale. Quali sono stati i criteri di intervento?

R. Il piano non ha previsto molte attrezzature sociali quanto piuttosto aree da destinare ad attrezzature, come scuole ed altri servizi pubblici. Questo piano ha riguardato soprattutto la riqualificazione del waterfront ed una migliore articolazione delle rete viaria ed infrastrutturale esistente. In realtà, non conosco le conseguenze del progetto anche se gli indici di densità edilizia previsti dal regolamento edilizio del comune di Vila Nova de Gaia garantiscono la salvaguardia delle colline che ha rappresentato la mia maggiore preoccupazione.

CRITERI POLITICI ED ISTITUZIONALI

DOMANDA N. 11. Nell'ambito di GAIA POLIS sono stati attivati rapporti di partnership pubblico-privato?

R. No. Non sono stati attivati rapporti di partnership pubblico-privati ma ricordo un dialogo costante tra i coordinatori del programma Polis ed i proprietari. Pertanto tutto il sistema di perequazione è stato sicuramente un successo.

DOMANDA N. 12. Per la riqualificazione urbana del waterfront di Porto/Matosinhos e Vila Nova de Gaia è stato fondamentale un atteggiamento cooperativo tra le varie Municipalità coinvolte. Quali sono state le maggiori criticità incontrate? Come sono state superate?

R. Purtroppo dipende molto dalle circostanze politiche. Ad esempio in questo momento i sindaci dei comuni di Porto e Vila Nova de Gaia nonostante siano dello stesso partito non hanno le stesse ambizioni ed hanno pareri discordanti sullo sviluppo delle due città. Normalmente a Porto lo sviluppo urbano è più attento alla riqualificazione del patrimonio esistente essendo inserita nella lista del patrimonio mondiale. La cosa eccezionale è che nonostante queste difficoltà piani e progetti del waterfront di Porto, Vila Nova de Gaia e Matosinhos si contraddistinguono per una forte continuità lungo il fiume che ha rappresentato e rappresenta tuttora un filo conduttore fantastico. Ad esempio il waterfront di Lisbona non ha la ricchezza di quello di Porto e non presenta le stesse caratteristiche paesaggistiche.

DOMANDA N. 13. Quali sono state le modalità di attuazione (concorsi di architettura, specifici programmi di riqualificazione urbana, programmi di recupero) di GAIA POLIS?

R. Il piano di Sao Paolo Canidelo è stato presentato come un piano particolareggiato.

CRITERI ECONOMICI E FINANZIARI

DOMANDA N. 14. Quali sono stati i costi globali di GAIA POLIS?

R. Non ricordo esattamente il costo preciso.

DOMANDA N. 15. Quali sono state le fasi di GAIA POLIS? Quanto ha inciso nella valutazione della fattibilità economica dei progetti la riduzione dei tempi di realizzazione?

R. Le fasi del progetto sono state molteplici. Prima c'è stato uno studio preliminare caratterizzato da una bassa densità di occupazione del suolo ed è stato approvato in linea generale da Gaia Polis anche se con alcuni vincoli da parte del Comune di Vila Nova de Gaia. Nella fase seguente ha tenuto conto delle osservazioni dei proprietari dei suoli e degli investitori ed è stato consegnato come studio definitivo. La densità di occupazione è stata aumentata ma la direzione generale dell'ordinamento del territorio non è stato approvato. Pertanto è stato elaborato un nuovo piano con gli indici di densità iniziali.

DOMANDA N. 16. Qual è stato il livello di compartecipazione dei fondi comunitari?

R. E' un programma Polis e come tale ha il 75% di compartecipazione dei fondi comunitari e la restante parte affidata al comune interessato e al Ministero dell'Ambiente.

DOMANDA N. 17. In che misura GAIA POLIS ha contribuito allo sviluppo economico della città di Vila Nova de Gaia?

R. Ha creato sicuramente migliori condizioni di investimento relativamente al turismo, alla pesca, al terziario e allo sport ed ovviamente residenziale.

DOMANDA N. 18. In che misura GAIA POLIS ha contribuito alla valorizzazione immobiliare delle aree oggetto d'intervento nelle città di Vila Nova de Gaia? In particolare, quali sono stati gli impatti sul mercato immobiliare?

R. Contribuì sicuramente a creare migliori condizioni infrastrutturali per l'aumento degli investimenti immobiliari. Dal punto di vista paesaggistico l'area è eccezionale. In termini pratici non conosco ancora gli impatti sul mercato immobiliare essendo un processo ancora in corso. Ma ad esempio a fondo valle già ci sono impegni per realizzare nuove abitazioni.

DOMANDA N. 19. In che misura GAIA POLIS ha aumentato l'attrattività territoriale di Vila Nova de Gaia?

R. Sì. Sicuramente, senza alcun dubbio. Basta andare lì nel tardo pomeriggio o nel fine settimana. È pieno di persone.

DOMANDA N. 20. GAIA POLIS ha favorito l'incremento degli investimenti privati ed in generale, l'incremento di nuove attività economiche e la dinamizzazione di quelle esistenti?

R. Penso che naturalmente il piano a creato le condizioni per l'incremento degli investimenti privati, attraverso la riqualificazione degli spazi pubblici esistenti, la dinamizzazione di quelli esistenti ed il miglioramento dell'accessibilità.

DOMANDA N. 21. In che misura GAIA POLIS ha contribuito all'aumento del turismo e all'attrattività culturale delle città di Vila Nova de Gaia?

R. Credo che ho già risposto nelle precedenti domande. Penso che il piano non ha bisogno di ulteriori elementi di progetto. Spero tanto che le colline vengano preservate anche in futuro. Gli architetti dovrebbero costruire di meno ed essere più attenti al fantastico territorio in cui viviamo.

Su Napoli

Le decisioni politiche sono sempre molto pratiche. Gli interessi economici e finanziari condizionano qualsiasi progetto urbanistico. Bisognerebbe ragionare in maniera inversa, pensando prima alla qualità del piano e alle priorità dello stesso. Un piano differentemente da un progetto d'architettura è un negozio con molte persone. Il risultato è un disegno che corrisponde all'incarico iniziale ma spesso si discosta dall'idea originaria per una serie di vincoli ed osservazioni.

Progettista	Eduardo Elisio Machado Souto Moura
Ruolo	Autore del progetto: > <i>Reconversão da Faixa Marginal de Matosinhos/Sul</i> (MATOSINHOS POLIS)
Competenza	Architetto, professore ordinario invitato della FAUP, vincitore del Pritzker Prize 2011
Data intervista	17.07.2011
Numero intervista	11

CRITERI ARCHITETTONICI, URBANI ED AMBIENTALI**DOMANDA N. 1. Quali erano le condizioni preesistenti nell'area di intervento di MATOSINHOS POLIS? In generale, quali sono le sue memorie d'infanzia del waterfront di Porto e Matosinhos e poi come tecnico, in che misura lo ha interpretato nel progetto?**

RISPOSTA. Sono stato l'architetto invitato da Polis Matosinhos, società per lo sviluppo del programma Polis a Matosinhos per la riqualificazione della fascia marittima basata sostanzialmente su due tipi di interventi: uno era la creazione di una serie di attrezzature per la spiaggia (un ristorante, una piscina, una scuola di windsurf), una specie di lottizzazione con tre grandi attrezzature. L'altro intervento ha riguardato invece la riqualificazione del waterfront di Matosinhos Sul per il quale esisteva già un programma redatto dall'arch. Siza Vieira.

Pertanto ho proposto di creare un nuovo waterfront urbano chiamato *passeio marítimo* o *passeio atlântico* con uno spazio per creare attrezzature e un grande parcheggio sotterraneo. Ho previsto anche la costruzione di una piattaforma per i pedoni mentre come attrezzature ho proposto una piscina coperta, un ristorante non di lusso caratterizzato da una grande terrazza, un ristorante di lusso sopraelevato. La spiaggia aveva quindi attrezzature con materiali resistenti e con il linguaggio della "scuola di Porto".

Le attrezzature erano molto care e pertanto non sono state realizzate. Ho realizzato invece il fronte urbano che oggi è sempre piena di persone. Basti pensare che circa 50.000 mila persone vivono a Matosinhos. Così come molte persone dalle città limitrofe vengono a Matosinhos Sul durante il tempo libero. Dal punto di vista politico è stato sicuramente un successo. Il progetto ha valorizzato infatti il monumento nazionale (Senhor do Padrão, cfr.) che già esisteva con un percorso obbligato.

DOMANDA N. 2. Qual è l'importanza che il mare assume per la città di Matosinhos?

R. Esiste un fenomeno europeo secondo il quale prima del XIX secolo le città non sono legate al mare. Il mare era visto come luogo di lavoro ad appannaggio esclusivo dei pescatori, le persone andavano al mare solo come terapia medica. Non esisteva pertanto una vera e propria attrazione per il mare. L'idea dello spazio pubblico legato al mare è un fenomeno del XX secolo, in cui i porti sono stati rimodellati in relazione allo sviluppo urbano della città e considerati come poli attrattori. Nasce e si sviluppa quindi una forte apertura della città verso il mare. Le case più care sono quelle sul mare, i waterfronts sono pieni di persone nel fine settimana.

Il progetto per Napoli è una grande piazza che sia in grado di legare la fascia marittima (e la stazione marittima) con piazza Municipio

DOMANDA N. 3. MATOSINHOS POLIS è riuscito a valorizzare i fronti fluviali e marittimi delle città di Matosinhos?

R. Sì. Sicuramente.

DOMANDA N. 4. In che misura MATOSINHOS POLIS ha contribuito allo sviluppo urbano della città di Matosinhos?

R. Sì. Sicuramente sì. Basti pesare che Matosinhos è una città di mare ma per tanto tempo non ha avuto spazi pubblici vicino al mare. Ora invece la fruizione è molto alta.

DOMANDA N. 5. In che misura le attrezzature ricreative e culturali di MATOSINHOS POLIS hanno rivitalizzato la città di Matosinhos?

R.

DOMANDA N. 6. In che misura MATOSINHOS POLIS ha migliorato l'accessibilità ai luoghi, alle attività e ai servizi urbani, in particolar modo, attraverso il rafforzamento del trasporto pubblico tra le città di Matosinhos e Porto e tra il fiume e il mare?

R. Inizialmente era previsto che passasse il tram elettrico dal centro storico della città di Porto fino al mare.

CRITERI SOCIALI E CULTURALI

DOMANDA N. 7. In che misura MATOSINHOS POLIS si è avvalso degli strumenti di pianificazione e programmazione urbana? Qual è stata l'innovazione rispetto al passato?

R. Sono stato invitato direttamente dal Comune di Matosinhos. Non è stato quindi un concorso ma un progetto su invito. Il criterio è stato quello del minimo intervento e dell'integrazione con il paesaggio.

DOMANDA N. 8. In che misura MATOSINHOS POLIS ha migliorato il benessere ambientale del lungomare delle città di Matosinhos?

R. Sì. Il progetto ha migliorato il benessere ambientale del waterfront di Matosinhos essendo uno dei principali obiettivi del programma Polis.

DOMANDA N. 9. La comunità è stata coinvolta? Se sì, come? Con quali modalità?

R. Sì. La comunità è stata coinvolta costantemente durante la fase di redazione del progetto con consultazioni pubbliche e tramite campagne informative.

DOMANDA N. 10. MATOSINHOS POLIS accanto al recupero e alla valorizzazione degli spazi pubblici, ha visto anche la realizzazione di attrezzature per il sociale. Quali sono stati i criteri di intervento?

R.

CRITERI POLITICI ED ISTITUZIONALI

DOMANDA N. 11. Nell'ambito di **MATOSINHOS POLIS** sono stati attivati rapporti di partnership pubblico-privato?

R. No. In questo progetto non sono stati attivati rapporti di parteership pubblico-privato.

DOMANDA N. 12. Per la riqualificazione urbana del waterfront di Matosinhos è stato fondamentale un atteggiamento cooperativo tra le varie Municipalità coinvolte. Quali sono state le maggiori criticità incontrate? Come sono state superate?

R. Solitamente non esiste un'attitudine di cooperazione tra i vari comuni. Soprattutto Porto e Vila Nova de Gaia sono rivali nonostante i rispettivi sindaci siano dello stesso partito politico. Anche tra la città di Porto e Matosinhos c'è rivalità legata al calcio e agli interessi commerciali del porto di Leixoes. La continuità dei piani e progetti di riqualificazione urbana del waterfront di Porto è soprattutto fisica ma non sempre c'è stata coordinazione tra i vari progetti. Ho discusso con Sola-Morales sui materiali del progetto, essendo il suo intervento (Avenida Marginal do Parque da Cidade, requalificação da Avenida Montevideu_PORTOPOLIS, cfr.) confinante con il mio.

DOMANDA N. 13. Quali sono state le modalità di attuazione (concorsi di architettura, specifici programmi di riqualificazione urbana, programmi di recupero) di **MATOSINHOS POLIS**?

R. Sono stato invitato dal Comune di Matosinhos per realizzare il progetto.

CRITERI ECONOMICI E FINANZIARI

DOMANDA N. 14. Quali sono stati i costi globali di **MATOSINHOS POLIS**?

R. Non ricordo.

DOMANDA N. 15. Quali sono state le fasi di **MATOSINHOS POLIS**? Quanto ha inciso nella valutazione della fattibilità economica dei progetti la riduzione dei tempi di realizzazione?

R. Burocraticamente il progetto è stato autonomo e molto rapido, essendo un programma Polis e dipendendo quindi dal Ministero dell'Ambiente.

DOMANDA N. 16. Qual è stato il livello di compartecipazione dei fondi comunitari?

R. Essendo un programma Polis c'è stato il 75% di partecipazione dei fondi europei.

DOMANDA N. 17. In che misura **MATOSINHOS POLIS** ha contribuito allo sviluppo economico della città di Matosinhos?

R.

DOMANDA N. 18. In che misura **MATOSINHOS POLIS** ha contribuito alla valorizzazione immobiliare delle aree oggetto d'intervento nella città di Matosinhos? In particolare, quali

sono stati gli impatti sul mercato immobiliare?

R. Sì. C'è stato un impatto sul

DOMANDA N. 19. In che misura MATOSINHOS POLIS ha aumentato l'attrattività territoriale di Matosinhos?

R. Sì. Credo di sì.

DOMANDA N. 20. MATOSINHOS POLIS ha favorito l'incremento degli investimenti privati ed in generale, l'incremento di nuove attività economiche e la dinamizzazione di quelle esistenti?

R. Chiaramente sì. Con il piano di Siza per Leça da Palmeira ebbe inizio il piano di riqualificazione. Dalle fotografie di Gabriele Basilico è possibile constatare le condizioni preesistenti dell'area. Attualmente è una zona residenziale molto cara perché le persone ricche

DOMANDA N. 21. In che misura MATOSINHOS POLIS ha contribuito all'aumento del turismo e all'attrattività culturale delle città di Matosinhos?

R.

Progettista	Teresa Lago
Ruolo	<i>Presidente della società Porto 2001, Capitale Europea della Cultura</i>
Competenza	Professoressa ordinaria di astronomia della Facoltà di Scienze dell'Università di Porto
Data intervista	18.07.2011
Numero intervista	12

CRITERI ARCHITETTONICI, URBANI ED AMBIENTALI

DOMANDA N. 1. Quali erano le condizioni preesistenti nell'area di intervento di MATOSINHOS POLIS? In generale, quali sono le sue memorie d'infanzia del waterfront di Porto e Matosinhos e poi come tecnico, in che misura lo ha interpretato nel progetto?

RISPOSTA. Non sono originaria della città di Porto. Mi sono trasferita a Porto per frequentare l'Università. Pertanto non ho memorie di infanzia ma relativamente alla fascia marittima di Porto e Matosinhos ricordo perfettamente che era una zona caratterizzata soltanto da una lunga strada e da uno spazio enorme utilizzato come deposito di rifiuti di materiale da costruzione, come deposito di scarti di origine industriale e anche come parcheggio di stazionamento di container. Per lungo tempo è stato un sito completamente abbandonato in una zona –come quella del waterfront- assolutamente fantastica ma completamente inutilizzata dal pubblico e dalle persone che vivevano in aree limitrofe.

DOMANDA N. 2. Qual è l'importanza che il mare assume per la città di Matosinhos?

R. E' chiaramente visibile che la città di Porto ed anche di Vila Nova de Gaia siano inquadrare lungo fiume ed il mare. Penso che il fiume ed il mare siano due elementi assolutamente vitali per la "città". Con il termine "città" mi riferisco all'area urbana compresa tra i due margini perché nella mia opinione Porto e Vila Nova de Gaia rappresentano un'unica città, proprio come Buda e Pest e molte altre città che presentano le stesse caratteristiche orografiche. Credo che non abbia alcun senso considerarle come due città separate. Tutta la vita della città si è infatti sviluppata intorno alla nozione di fiume e mare. A Vila Nova de Gaia è ovvia la presenza delle cantine del vino di Porto. A Porto è ovvia la presenza di tutti quegli edifici molto belli di due tre secoli fa ed anche più antichi che erano residenze dei personaggi importanti. Ancora oggi il fiume ed il mare continuano ad essere un elemento essenziale e penso che sia un privilegio poter seguire su entrambe le sponde l'andamento del fiume fino al mare per poi ritornare dal mare verso il fiume.

Si tratta di un percorso completamente pubblico di chilometri da fare a piedi o in bicicletta.

(Molte volte andiamo in bicicletta, prendiamo la barca*, raggiungiamo l'altra sponda del fiume nei pressi dell'Afurada e continuiamo il nostro percorso fino ad Espino. Se siamo troppo stanchi torniamo a Porto in treno)

Pertanto è di fatto un valore aggiunto enorme per la città questa singolare continuità di percorso tra il fiume ed il mare e lungo i suoi margini. Tutta la vita della città si è infatti sviluppata intorno alla nozione di fiume e mare. A Vila Nova de Gaia è ovvia la presenza delle cantine del vino di Porto. A Porto è ovvia la presenza di tutti quegli edifici molto belli di due tre secoli fa ed anche più antichi che erano residenze dei personaggi importanti. Ancora oggi il fiume ed il mare continuano ad essere un elemento essenziale e penso che sia un privilegio poter seguire su entrambe le sponde l'andamento del fiume fino al mare per poi ritornare dal mare verso il fiume.

Si tratta di un percorso completamente pubblico di chilometri da fare a piedi o in bicicletta.

(Molte volte andiamo in bicicletta, prendiamo la barca*, raggiungiamo l'altra sponda del fiume nei pressi dell'Afurada e continuiamo il nostro percorso fino ad Espino. Se siamo troppo stanchi torniamo a Porto in treno)

Pertanto è di fatto un valore aggiunto enorme per la città questa singolare continuità di percorso tra il fiume ed il mare e lungo i suoi margini.

* servizio pubblico organizzato dai pescatori dell' Afurada che consente di attraversare il fiume Douro dalla città di Porto a Vila Nova de Gaia e viceversa.

DOMANDA N. 3. MATOSINHOS POLIS è riuscito a valorizzare i fronti fluviali e marittimi delle città di Matosinhos?

R. Sì. Certamente. Il caso di Porto è stato un po' differente da quello di Vila Nova de Gaia. Uno degli interventi di PORTO2001 era la riqualificazione della fascia marittima del Parco della città di Porto precedentemente realizzato. Questa fascia non era stata ancora recuperata, era un terreno totalmente abbandonato e presentava anche numerosi problemi relativi all'acquisizione dei suoli. Pertanto fu integrato nel programma PORTO2001, Capitale Europea della Cultura. Come presidente della società PORTO2001 chiesi un'udienza al Ministro dell'Ambiente poiché essendo un recupero ambientale il Ministero dell'Ambiente* avrebbe potuto finanziare o co-finanziare il progetto di riqualificazione. Curiosamente egli mi disse che stava per presentare un nuovo progetto POLIS, programma di riqualificazione urbana e valorizzazione ambientale delle città. Io mostrai il progetto che come PORTO2001 già avevamo commissionato all'architetto catalano Solà-Morales. Il ministro lo approvò ed estese l'area di intervento fino all'Avenida Montevideu. In questo modo il progetto di recupero della fascia marittima previsto da PORTO2001 fu incluso nel programma PORTO POLIS.

*Socrates

DOMANDA N. 4. In che misura MATOSINHOS POLIS ha contribuito allo sviluppo urbano della città di Matosinhos?

R. PORTO POLIS ha contribuito estremamente allo sviluppo della città. Conosco vari POLIS essendo stata coinvolta in uno di essi. Penso che questo tipo di programma sia stato, in assoluto, uno dei più rilevanti nell'ambito della riqualificazione degli spazi pubblici soprattutto in termini di qualità architettonica, urbana ed ambientale.

Il programma POLIS, in particolare, è stato molto esigente, promuovendo e sviluppando nuovi spazi pubblici di qualità. Molte persone inizialmente hanno criticato il ministro Socrates ma di fatto questa programmazione è stata un'eccellente opportunità di investimento pubblico per la valorizzazione della città.

DOMANDA N. 5. In che misura le attrezzature ricreative e culturali di MATOSINHOS POLIS hanno rivitalizzato la città di Matosinhos?

R. Penso che dal punto di vista dello spazio pubblico il contributo di PORTO POLIS sia stato molto importante sia per i turisti che per gli abitanti di Porto. Posso dire che quindici anni fa le persone non erano così abituate ad andare a piedi. Per esempio il parco della città non aveva alcun accesso al mare. Con il nostro intervento il numero di persone che hanno cominciato a fruire e vivere questo nuovo spazio pubblico è stato enorme, perché molti lo considerano un luogo piacevole ed interessante dove trascorrere il loro tempo libero.

DOMANDA N. 6. In che misura MATOSINHOS POLIS ha migliorato l'accessibilità ai luoghi, alle attività e ai servizi urbani, in particolar modo, attraverso il rafforzamento del trasporto pubblico tra le città di Matosinhos e Porto e tra il fiume e il mare?

R. In termini di trasporto collettivo l'unico intervento realizzato da PORTO POLIS ha riguardato la predisposizione del viadotto al passaggio del tram elettrico. L'idea era quella di collegare attraverso il tram la città di Porto dal suo antico Porto, la Ribeira fino a Matosinhos lungo il mare. Ma purtroppo questo progetto non è stato ancora approvato dal Municipio di Porto.

CRITERI SOCIALI E CULTURALI

DOMANDA N. 7. In che misura MATOSINHOS POLIS si è avvalso degli strumenti di pianificazione e programmazione urbana? Qual è stata l'innovazione rispetto al passato?

R. L'innovazione principale è stata il programma PORTO POLIS che è stato il primo tra tutti i programmi POLIS del Portogallo ed essere concluso perché già era in fase avanzata.

La società nasce il 31.12.1998 e si chiude il 30.06.2002. Essa fu dotata di poteri speciali per l'acquisizione delle aree

DOMANDA N. 8. In che misura MATOSINHOS POLIS ha migliorato il benessere ambientale del lungomare delle città di Matosinhos?

R. Senza dubbio PORTO POLIS ha migliorato il benessere ambientale del waterfront della città essendo una delle priorità d'intervento e si caratterizza per una forte utilizzazione pubblica dello spazio.

DOMANDA N. 9. La comunità è stata coinvolta? Se sì, come? Con quali modalità?

R. Sì. Abbiamo fatto molte consultazioni pubbliche non solo come PORTO POLIS ma anche come PORTO2001, Capitale Europea della Cultura.

Ad esempio ricordo che abbiamo utilizzato lo spazio enorme del Parco della città per le consultazioni pubbliche e per la nostra attività di programmazione allargata.

Inoltre abbiamo fatto una cosa che penso sia interessante: durante la fase di lavori durata solo due anni tutte le opere sono state ricoperte da pannelli esplicativi con immagini del progetto di architettura, plastici, disegni, testi sulle dimensioni e sulla destinazione d'uso per informare ulteriormente la popolazione sulle caratteristiche dei progetti di riqualificazione che ci apprestavamo a realizzare.

Il nostro obiettivo è stato sempre molto chiaro: condividere "cosa", "come", "perché" e "per chi" stavamo realizzando gli interventi.

DOMANDA N. 10. MATOSINHOS POLIS accanto al recupero e alla valorizzazione degli spazi pubblici, ha visto anche la realizzazione di attrezzature per il sociale. Quali sono stati i criteri di intervento?

R. Penso che l'Edificio Trasparente possa essere considerato come un'attrezzatura per il sociale.

Sono stati realizzati inoltre lungo la fascia marittima nell'Avenida Montevideu una serie di luoghi, dove poter passeggiare, mangiare, prendere un caffè.

CRITERI POLITICI ED ISTITUZIONALI

DOMANDA N. 11. Nell'ambito di MATOSINHOS POLIS sono stati attivati rapporti di partnership pubblico-privato?

R. Nell'ambito di PORTO POLIS non sono stati attivati rapporti di partnership pubblico-privato perché la responsabilità dell'opera è stata di PORTO 2001 che è una società di riqualificazione pubblica.

DOMANDA N. 12. Per la riqualificazione urbana del waterfront di Matosinhos è stato fondamentale un atteggiamento cooperativo tra le varie Municipalità coinvolte. Quali sono state le maggiori criticità incontrate? Come sono state superate?

R. In termini di cooperazione nell'ambito di PORTO POLIS abbiamo avuto una collaborazione

intensa principalmente con l'Autorità portuale (PDL) che è responsabile della fascia marittima ed una collaborazione abbastanza intensa anche con la società di trasporto pubblico portoghese (STCP) per quella rovina vicina il castello do Queijo che era anticamente un collegio internazionale e che noi abbiamo comprato per trasformarla in un ristorante.

La PORTO2001 ha realizzato una specie di protocollo, stabilendo le regole di cooperazione con tutte le entità coinvolte.

In generale, non ricordo difficoltà nella cooperazione. Relativamente a Vila Nova de Gaia abbiamo fatto una proposta molto interessante al Municipio al fine di realizzare un ponte pedonale tra i due margini del fiume Douro. Ma purtroppo non è stata approvata. Anche con Matosinhos c'è stata una collaborazione relativamente alla piazza di San Salvador che rappresentava il limite d'intervento dei due programmi POLIS di Porto e Matosinhos.

DOMANDA N. 13. Quali sono state le modalità di attuazione (concorsi di architettura, specifici programmi di riqualificazione urbana, programmi di recupero) di MATOSINHOS POLIS?

R. L'architetto catalano Solà-Morales è stato invitato dalla società PORTO2001. Successivamente il progetto è stato presentato ed approvato dal Ministero dell'Ambiente che lo ha inserito nel programma di riqualificazione urbana e valorizzazione ambientale PORTO POLIS.

CRITERI ECONOMICI E FINANZIARI

DOMANDA N. 14. Quali sono stati i costi globali di MATOSINHOS POLIS?

R. Conosco il costo globale di PORTO2001 degli interventi di riqualificazione urbana degli spazi pubblici. Si tratta di 85 milioni di euro con i quali sono stati riqualificati 126.000 mq spazi pubblici, 70 km di infrastrutture, 33 strade e piazze e la funicolare di Guindais nel centro storico.

Come può notare, la maggior parte dell'investimento è stato per la riqualificazione gli spazi pubblici.

DOMANDA N. 15. Quali sono state le fasi di MATOSINHOS POLIS? Quanto ha inciso nella valutazione della fattibilità economica dei progetti la riduzione dei tempi di realizzazione?

R. PORTO POLIS ha avuto essenzialmente due fasi durate complessivamente due anni.

La prima ha riguardato la fascia marittima del Parco della città di Porto e la seconda l'Avenida Montevideu. E' stata fatta sia una valutazione della fattibilità economica dei progetti che uno studio di impatto ambientale per la presenza di un ruscello nel parco che nel progetto si è deciso di ricoprire.

DOMANDA N. 16. Qual è stato il livello di compartecipazione dei fondi comunitari?

R. Come tutti i programmi POLIS il livello di partecipazione dei fondi comunitari è stato del 75%. Il restante contributo del 25% è da attribuirsi al Ministero dell'Ambiente e al Comune interessato. Nel caso di PORTO POLIS il Ministero dell'Ambiente ha contribuito nella misura del 20% ed il Municipio di Porto nella misura del 5%. Per PORTO 2001 il contributo del Comune è stato del 5% e pertanto la stessa percentuale è stata mantenuta per PORTO POLIS. L'idea è stata chiaramente quella di riqualificare la città con fondi di cui la città non disponeva, utilizzando l'opportunità strategica offerta dai fondi comunitari della programmazione 2000-2006.

DOMANDA N. 17. In che misura MATOSINHOS POLIS ha contribuito allo sviluppo economico della città di Matosinhos?

R. Certamente sì. Il numero di ristoranti e di spazi pubblici che si sono sviluppati nella zona d'intervento di PORTO POLIS unito all'elevata fruizione della popolazione e dei turisti ha sicuramente contribuito allo sviluppo economico alla città.

DOMANDA N. 18. In che misura MATOSINHOS POLIS ha contribuito alla valorizzazione immobiliare delle aree oggetto d'intervento nella città di Matosinhos? In particolare, quali sono stati gli impatti sul mercato immobiliare?

R. Certamente sì. L'area di intervento è attualmente è una zona residenziale molto cara e molto ricercata.

DOMANDA N. 19. In che misura MATOSINHOS POLIS ha aumentato l'attrattività territoriale di Matosinhos?

R. Senza dubbio è aumentata.

DOMANDA N. 20. MATOSINHOS POLIS ha favorito l'incremento degli investimenti privati ed in generale, l'incremento di nuove attività economiche e la dinamizzazione di quelle esistenti?

R. Sono pienamente convinta di sì.

DOMANDA N. 21. In che misura MATOSINHOS POLIS ha contribuito all'aumento del turismo e all'attrattività culturale delle città di Matosinhos?

R. E' ovvio. Perché parliamo di uno spazio pubblico contemporaneo riqualificato fortemente relazionato con la città, dotato di percorsi pedonali, ciclabili, ben collegato con i mezzi di trasporto pubblico e ricco di attrezzature culturali e ricreative, scelto dai turisti ma anche e soprattutto dai suoi abitanti.

Intervistata	Giulia La Face
Ruolo	<i>architetto</i>
Competenza	Lavora presso Porto Vivo Sru, società di riqualificazione urbana
Data intervista	-
Numero intervista	14

CRITERI ARCHITETTONICI, URBANI ED AMBIENTALI

DOMANDA N. 1. Quali erano le condizioni preesistenti del riverfront/waterfront di Porto, Matosinhos e Vila Nova de Gaia rispetto ai piani e ai progetti* di riqualificazione urbana elencati?

RISPOSTA. Il programma Polis definì all'epoca una serie di principi orientatori di sviluppo: il programma di riqualificazione urbana e valorizzazione ambientale delle città coinvolte si doveva limitare intorno alla scelta di 10 o 15 interventi esemplari dimostrativi per il paese, entro queste tipologie:

- riqualificazione delle zone industriali dismesse;
- creazione di nuovi poli nelle aree metropolitane;
- valorizzazione delle zone in riva al mare;
- valorizzazione del patrimonio storico culturale;
- riqualificazione delle città di media dimensione in grado di costituire poli di sviluppo regionale.

Le città con statuto di patrimonio dell'UNESCO hanno un carattere particolarmente emblematico e non dovevano essere dimenticate in questo programma. Il programma inoltre non poteva e non doveva dimenticare progetti di matrice sociale.

Le misure pratiche previste erano finanziamenti comunitari e nuove forme di mobilità, l'installazione di sistemi di monitoraggio e di gestione ambientale, la valorizzazione urbanistica e ambientale, la sensibilizzazione e l'educazione ambientale e altre azioni con impatto positivo sulla qualità della vita.

DOMANDA N. 2. Quale è l'importanza che il fiume Douro assume per la città di Porto, Vila Nova de Gaia? Quale è l'importanza che il mare assume per la città di Matosinhos?

R. Porto nasce alla foce del fiume Douro, il secondo fiume più lungo della penisola iberica. È navigabile e oggi giorno produce molta energia per la regione nord del Portogallo. L'economia della città di Porto è sempre stata legata alla presenza del fiume Douro sin dalla nascita come borgo medievale. Nei secoli XVI-XX è stata legata alla via d'acqua per quanto riguarda il commercio del vino di Porto e altre mercanzie. La geografia e lo scenografia della città di Porto è fortemente marcata dalla presenza dei ponti sul fiume che le legano alla città di Vila Nova de Gaia. Matosinhos è nata nel secolo XIV e cresciuta dopo la creazione del porto artificiale di Leixões alla fine del secolo XIX. È sempre stata considerata il quartiere dormitorio di Porto e sua città satellite.

DOMANDA N. 3. La valorizzazione dei fronti fluviali/marittimi era uno dei principali obiettivi dei piani e progetti* elencati. Secondo lei, è stato un obiettivo raggiunto?

R. Sicuramente sì. Gaia ha una nuova marina con un porto di pesca favolosa, che serve decine di pescatori locali, l'edificio trasparente di Porto funziona oggi come polo attrattivo della popolazione giovane, centro commerciale e di ristorazione che sfrutta la vista del mare e la spiaggia di fronte per "surfare".

DOMANDA N. 4. Crede che i piani e progetti* elencati abbiano contribuito allo sviluppo urbano della città di Porto, Matosinhos e Vila Nova de Gaia?

R. Credo proprio di sì. Io sono arrivata a Porto nel 2003 e non so esattamente come era prima dei lavori. In ogni caso la pavimentazione della Ribeira e le passeggiate a Gaia sospese sul mare, danno sicuramente la possibilità di sfruttare la vista e vivere la relazione città-mare, avendo la possibilità di fruire di spazi pubblici riqualificati e confortevoli per momenti di incontro e di aggregazione. È importante non dimenticare che al famosa festa di S. Joao, la maggior festa della città di Porto, prevede la concentrazione della popolazione sulla riva del fiume per vedere i fuochi di artificio. Bisogna dire però che nella Ribeira dopo i lavori, è stato purtroppo eliminato un bel mercato di frutta e verdura che nasceva spontaneamente oggi sostituito da strutture prefabbricate che possono essere chiuse e immagazzinate durante la notte, ma che non ha corrisposto ai gusti della popolazione che hanno abbandonato piano piano il luogo di vendita tradizionale. A Matosinhos sicuramente la riqualificazione dello spazio pubblico lungo il mare ha generato maggiori investimenti pubblici nel settore residenziale, che hanno attratto molta popolazione dai comuni limitrofi ed anche dalla stessa Porto. La qualità di questi nuovi edifici è eccellente e la relazione con il mare e la spiaggia risulta potenziata dalla qualità degli interventi.

DOMANDA N. 5. Pensa che le attrezzature ricreative e culturali dei piani e progetti* elencati abbiano rivitalizzato la città di Porto, Matosinhos e Vila Nova de Gaia?

R. Mi viene in mente il bar costruito sulla riva di Porto, un nuovo edificio, leggermente distante dagli altri bar, perfetto per sfruttare la vista alla fine della giornata di lavoro, leggere un libro o chiacchierare con gli amici. O anche l'edificio trasparente che contiene ristoranti, bar, discoteche, palestre e sale eventi e che organizza mensilmente mercati e altri momenti di incontro per giovani e famiglie. L'edificio trasparente è come una grande finestra panoramica tra il parco della città e la spiaggia. La cosa migliore che normalmente faccio è passeggiare o andare in bicicletta per ammirare i magnifici tramonti atlantici.

DOMANDA N. 6. Pensa che i piani e progetti* elencati abbiano migliorato l'accessibilità ai luoghi, alle attività e ai servizi urbani, in particolar modo, attraverso il miglioramento del trasporto pubblico tra le città di Porto, Matosinhos e Vila Nova de Gaia e il fiume/mare?

R. Parlando del trasporto pubblico fiume-mare, o via fiume, trovo che non sia stato pensato o progettato in nessun modo, e recentemente anche durante l'elaborazione del piano di gestione per il

centro storico patrimonio mondiale, il fiume e la mobilità via acqua sono stati uno degli assi strategici forti che abbiamo tentato di proporre alla città ma che continua ad incontrare ancora oggi forte rigetto da parte dei politici attuali. Per cui rimane sempre un progetto nel cassetto.

DOMANDA N. 7. In generale, quale è la sua opinione sul trasporto pubblico del Marginal di Porto, Matosinhos e Vila Nova de Gaia? Esiste un'alternativa all'automobile?

R. Esiste, ed è impressionante come questi progetti permettano di percorrere a piedi, in bicicletta o con il tram elettrico, nel lato nord del fiume Douro, da Porto a Matosinhos (11 km) e sul lato sud del Douro, da Gaia fino a Espinho (23 km) sempre in passeggiate sull'acqua o a lato dell'acqua.

DOMANDA N. 8. Pensa che i piani e progetti* elencati si siano integrati nel paesaggio circostante?

R. Potrei rispondere meglio alla domanda se sapessi cosa c'era prima di questi interventi ma in ogni caso posso dire di sì.

DOMANDA N. 9. Sono state create aree verdi pubbliche? Se sì, ne è soddisfatto?

R. Sono state create poche aree verdi. Hanno, a mio parere, cementificato e pavimentato troppo. Sono poche le aree verdi o per lo meno dove è stata inclusa vegetazione che potesse contribuire a proteggere le abitazioni vicine dal vento oceanico o creare ombra ai passanti nei mesi più caldi dell'anno. Non sono molto soddisfatta rispetto a questo aspetto dei progetti urbanistici.

DOMANDA N. 10. Come valuta le conseguenze dei piani e progetti* elencati per i centri urbani di Porto, Matosinhos e Vila Nova de Gaia?

R. In generale molto positive.

DOMANDA N. 11. Nell'ambito dei piani e progetti* elencati sono state realizzate nuove attrezzature. Pensa che esse abbiano aumentato l'attrattività e la funzionalità degli spazi pubblici? Se sì, di quanto?

R. Sì, moltissimo.

CRITERI SOCIALI E CULTURALI

DOMANDA N. 12. Cosa hanno cambiato i piani e progetti* elencati nella quotidianità degli abitanti di Porto, Matosinhos e Vila Nova de Gaia?

R. Non sapendo come era prima dell'anno 2000, non saprei rispondere alla domanda. Ma oggi giorno sono sempre di più le persone che vedo correre o andare in bici in questi percorsi. A Matosinhos la passeggiata lungo il mare si riempie ogni sera di gente, anche di inverno.

DOMANDA N. 13. I piani e progetti* elencati hanno migliorato le condizioni socio-culturali promuovendo condizioni abitative di serenità e di sicurezza?

R. Penso che la sicurezza sia migliorata, perché i luoghi si riempiono di gente e quindi diventano (sono percepiti come) più sicuri.

DOMANDA N. 14. La comunità è stata coinvolta nei piani e progetti* elencati della città di Porto, Matosinhos e Vila Nova de Gaia?

R. Non saprei dire.

DOMANDA N. 15. I piani e progetti* elencati accanto al recupero e alla valorizzazione degli

spazi pubblici, hanno previsto anche la realizzazione di attrezzature ricreative e di svago. Crede siano sufficienti?

R. Non credo che siano sufficienti, credo che la città abbia bisogno ancora di investimenti e nuove attrezzature ricreative lungo mare. Ma oggi giorno molte di queste attrezzature vengono montate temporaneamente, soprattutto nel periodo estivo, e credo che questa sia una buona scelta considerando la congiuntura economica in cui il paese si trova.

CRITERI POLITICI ED ISTITUZIONALI

DOMANDA N. 16. Sa che i piani e progetti* elencati sono stati realizzati principalmente nell'ambito di uno specifico programma di riqualificazione urbana? Conosce il Programma Polis?

R. So che è stato un programma nazionale di riqualificazione urbana e valorizzazione urbana delle città inserito nel piano di sviluppo regionale 2000-2006 promosso dal Ministero dell'ambiente e dell'ordinamento del territorio approfittando dei finanziamenti messi a disposizione dal terzo quadro comunitario europeo.

DOMANDA N. 17. Crede che tra le Municipalità di Porto, Matosinhos e Vila Nova de Gaia ci sia stato e ci sia tuttora un atteggiamento cooperativo?

R. Da quello che mi è stato raccontato da altri politici della città di Porto e da quello che si legge sui giornali, le tre città non cooperano affatto, e credo che sia una pena perché assieme sarebbero molto più competitive e attrattive.

CRITERI ECONOMICI E FINANZIARI

DOMANDA N. 18. Pensa che i piani e progetti* elencati abbiano contribuito allo sviluppo economico della città di Porto, Matosinhos e Vila Nova de Gaia?

R. Sicuramente sì, direttamente e indirettamente.

DOMANDA N. 19. Crede che i piani e progetti* elencati abbiano contribuito alla valorizzazione immobiliare delle aree oggetto d'intervento nelle città di Porto, Matosinhos e Vila Nova de Gaia?

R. Assolutamente sì.

DOMANDA N. 20. Crede che i piani e progetti* elencati abbiano aumentato l'attrattività territoriale per l'incremento degli investimenti privati ed in generale, di nuove attività economiche?

R. Assolutamente sì.

DOMANDA N. 21. Crede che i piani e progetti* abbia contribuito all'aumento del turismo ed in generale all'attrattività culturale delle città di Porto, Matosinhos e Vila Nova de Gaia?

R. Assolutamente sì. Il flusso turistico e gli investimenti per le infrastrutture turistiche (vedere il numero di hotel e hostels, i numeri di passeggeri che arrivano all'aeroporto di Porto, vedere il numero di edifici rehabilitati e vedere il numero di parcheggi creati, funicolare panoramica di Gaia), sono crescenti e sono visibili in forma massiva

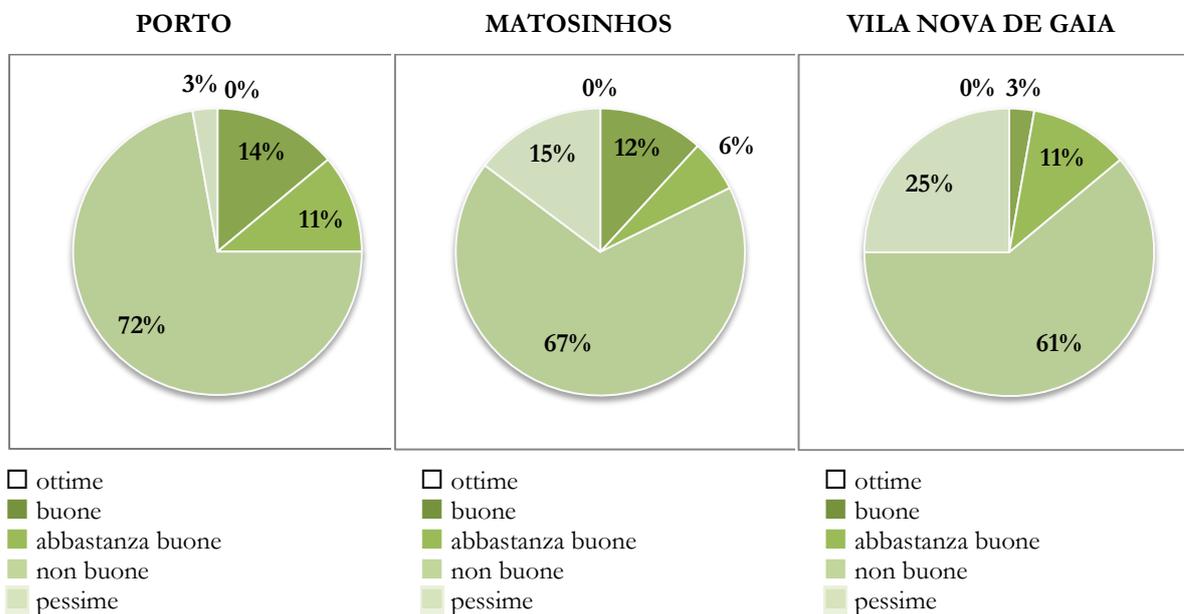
DOMANDA N. 22. Crede che alcuni interventi de i piani e progetti* elencati siano stati inutili e che non abbiano comportato alcun beneficio per le città di Porto, Matosinhos e Vila Nova de Gaia, così come per il fiume Douro?

R. No.

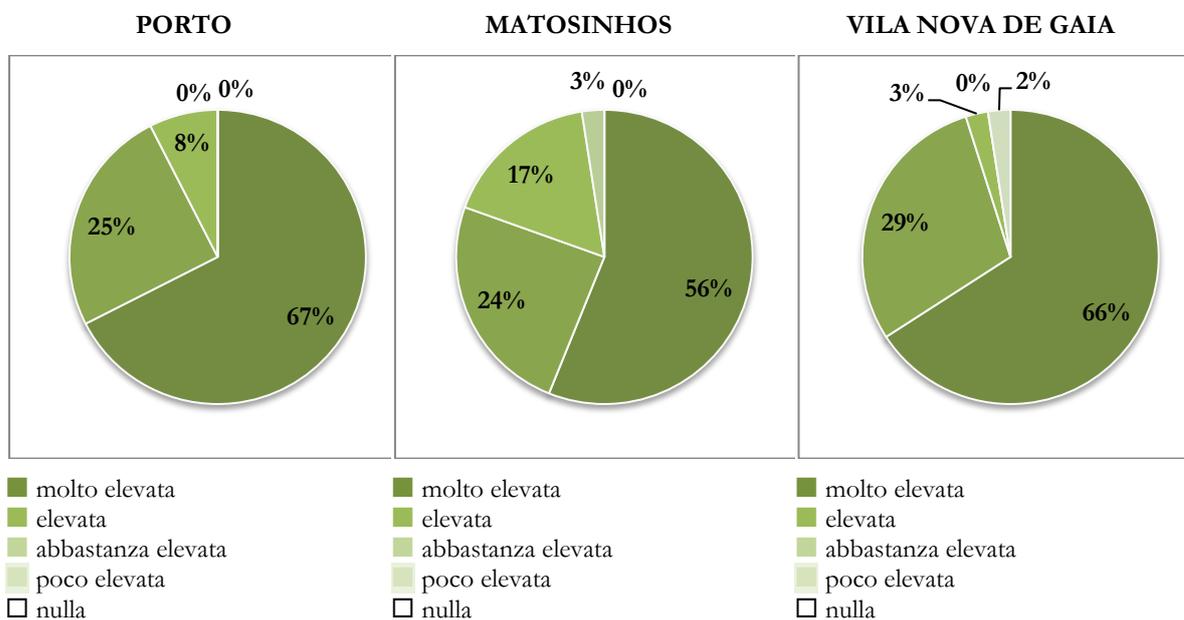
Risultati del questionario valutativo per gli utenti

CRITERI ARCHITETTONICI URBANI ED AMBIENTALI

1. Quali erano le condizioni preesistenti rispetto ai piani e ai progetti di riqualificazione urbana del waterfront di

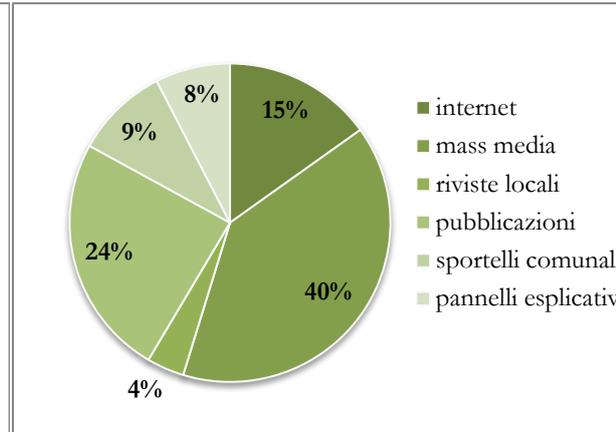
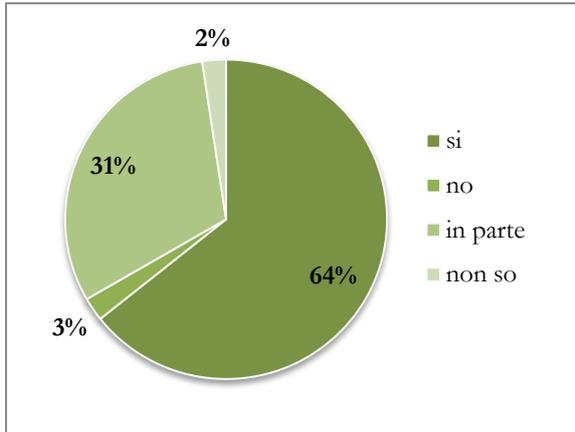


2.1 La presenza del fiume Douro/mare che importanza assume per la città di



3. Conosce il Programma POLIS?

3.1 Se sì, come è venuto a conoscenza del programma?



4. La rivitalizzazione dei fronti fluviali/marittimi era uno dei principali obiettivi del Programma POLIS. Secondo lei, è stato un obiettivo raggiunto?

PORTO POLIS

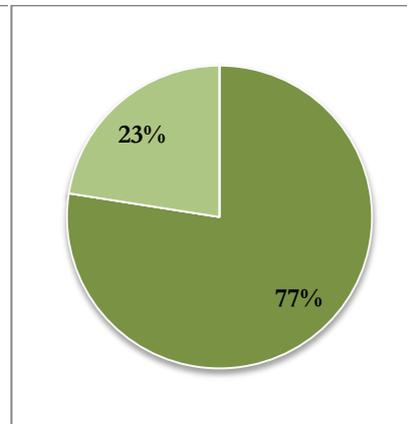
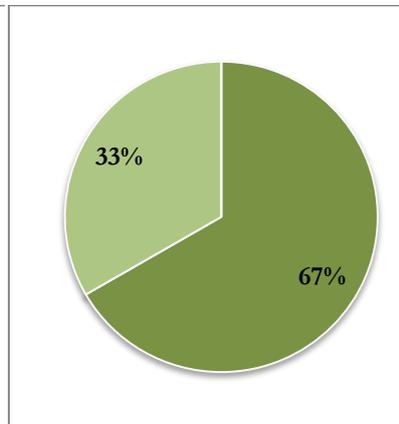
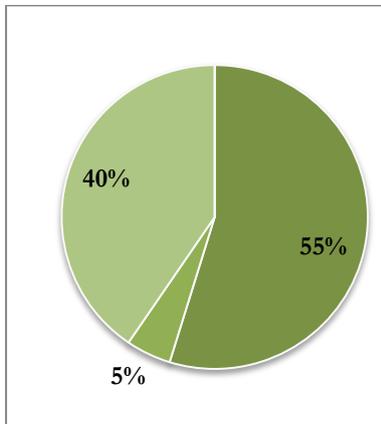
Avenida Marginal do Parque da Cidade, requalificação da Avenida Montevideu entre a Praça Gonçalves Zarco e o Molhe, Edifício Transparente)

MATOSINHOS POLIS

(Reconversão da Faixa Marginal de Matosinhos Sul entre a Avenida da República e a Praça Cidade do Salvador, Centro de Monitorização e Interpretação Ambiental)

GAIA POLIS

(Marginal do Rio Douro entre o centro Histórico e a Afurada, Planos de Pormenor da Afurada, Planos de Pormenor da São Paio Canidelo)

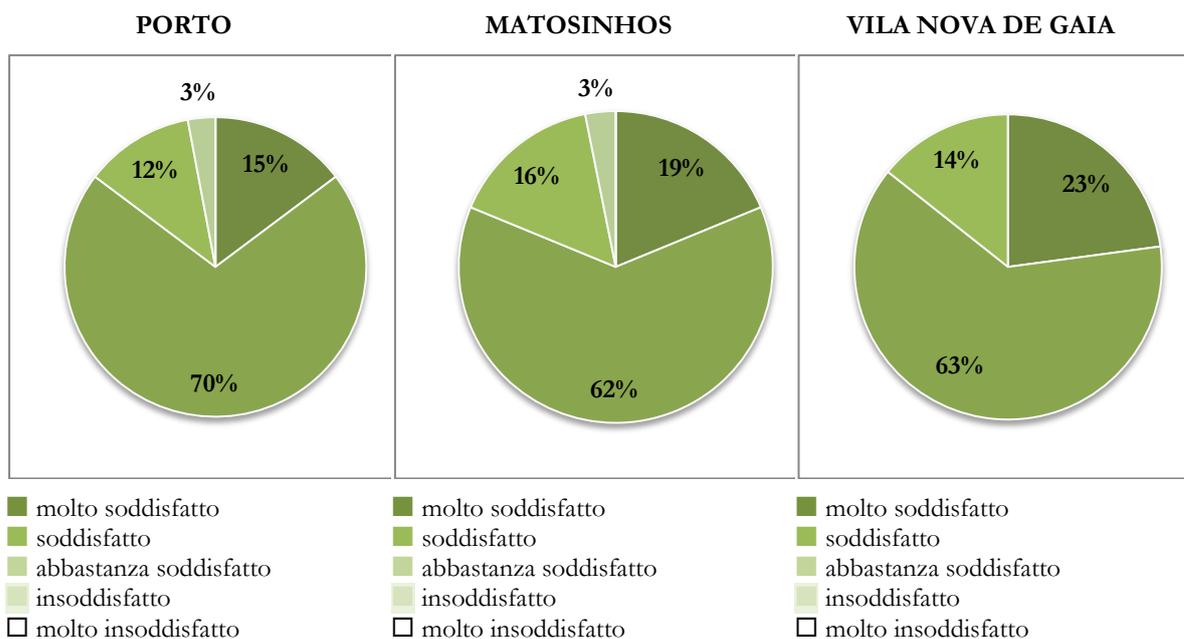


■ si
■ no
■ in parte
■ non so

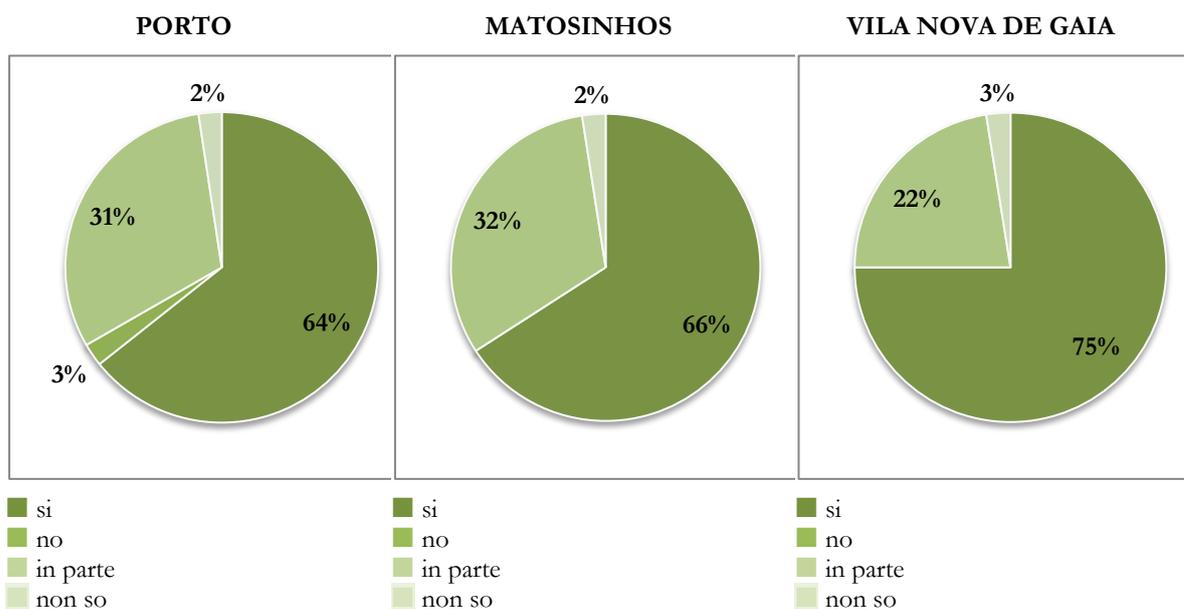
■ si
■ no
■ in parte
■ non so

■ si
■ no
■ in parte
■ non so

4.1 Se sì, si ritiene soddisfatto? 4.1 Se sì, si ritiene soddisfatto? 4.1 Se sì, si ritiene soddisfatto?

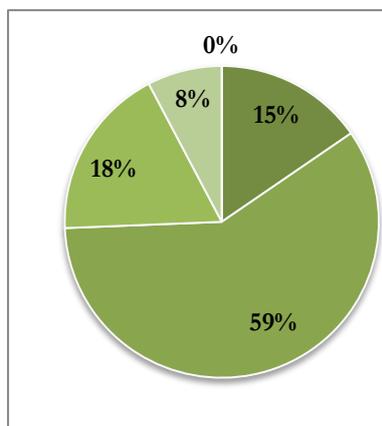


5. Crede che il Programma POLIS abbia contribuito allo sviluppo urbano della città di



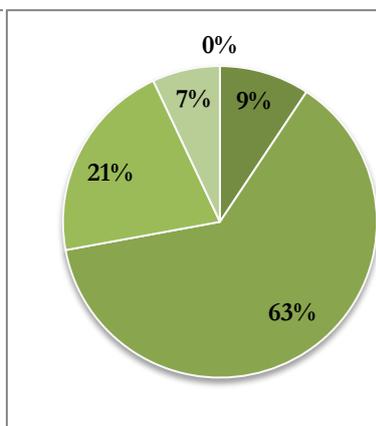
5.1 Se sì, è soddisfatto in termini di

qualità dell'ambiente naturale



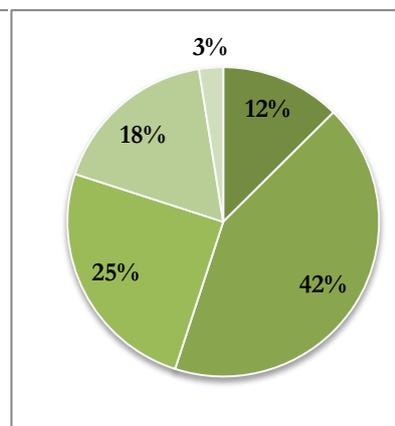
- molto soddisfatto
- soddisfatto
- abbastanza soddisfatto
- insoddisfatto
- molto insoddisfatto

qualità dell'ambiente costruito



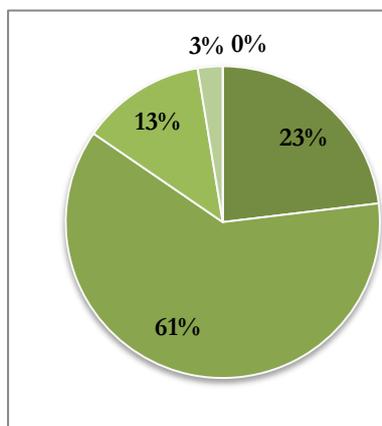
- molto soddisfatto
- soddisfatto
- abbastanza soddisfatto
- insoddisfatto
- molto insoddisfatto

qualità degli spazi verdi attrezzati



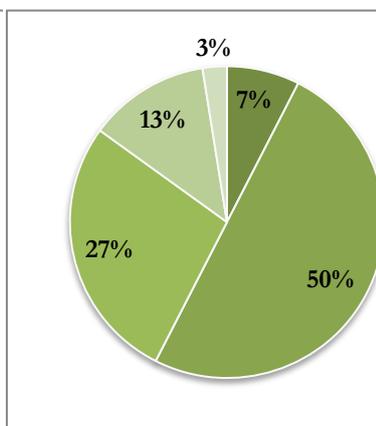
- molto soddisfatto
- soddisfatto
- abbastanza soddisfatto
- insoddisfatto
- molto insoddisfatto

qualità degli spazi di circolazione



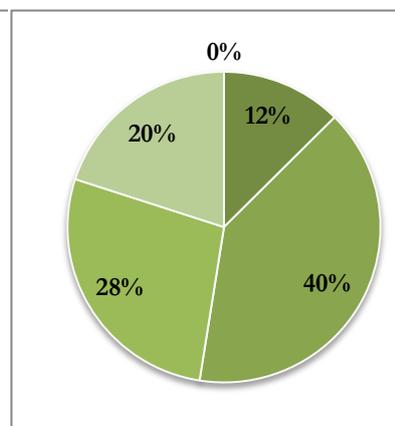
- molto soddisfatto
- soddisfatto
- abbastanza soddisfatto
- insoddisfatto
- molto insoddisfatto

qualità dell'arredo urbano e del sistema di illuminazione pubblico



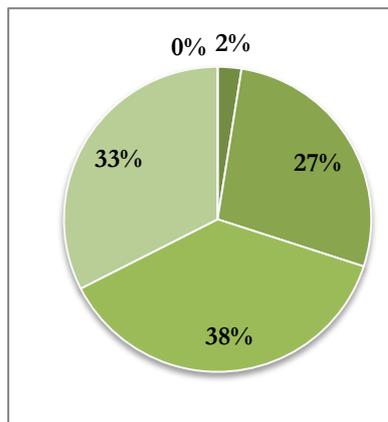
- molto soddisfatto
- soddisfatto
- abbastanza soddisfatto
- insoddisfatto
- molto insoddisfatto

qualità dei materiali utilizzati per l'arredo urbano e per la riqualificazione

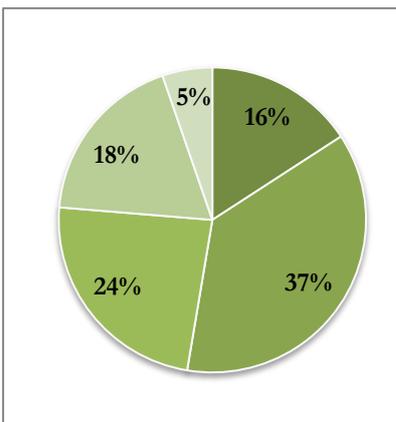


- molto soddisfatto
- soddisfatto
- abbastanza soddisfatto
- insoddisfatto
- molto insoddisfatto

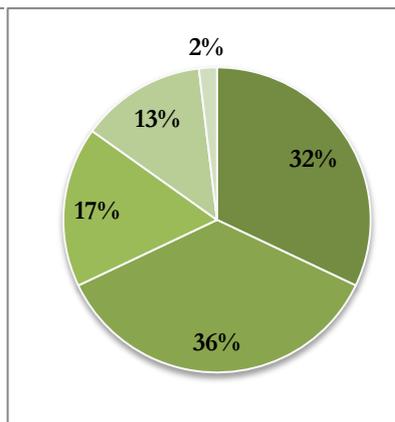
esistenza di opere d'arte pubbliche



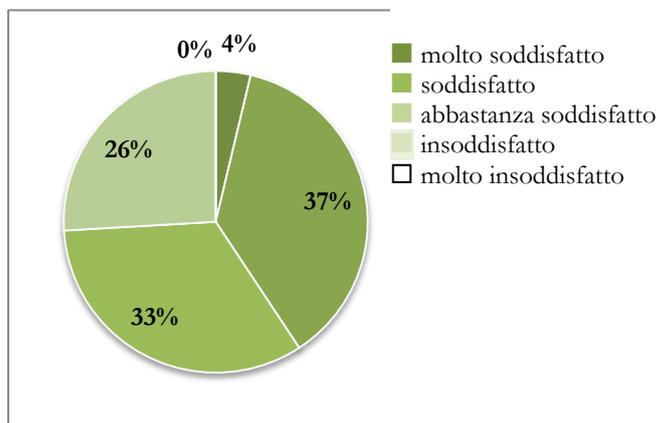
manutenzione e pulizia degli spazi pubblici



disponibilità di parcheggi

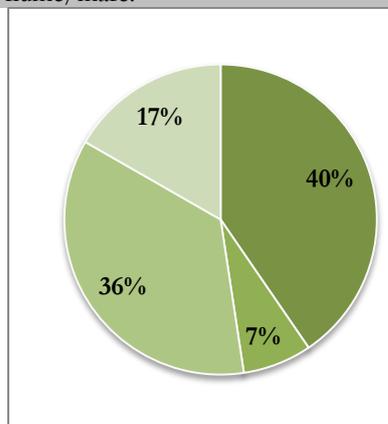


possibilità di partecipare ai processi di riqualificazione urbana

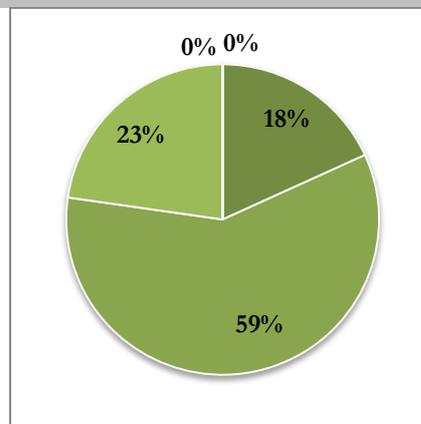


6. Pensa che il Programma POLIS abbia migliorato l'accessibilità ai luoghi, alle attività e ai servizi urbani, in particolar modo, attraverso il miglioramento del trasporto pubblico tra le città di Porto/Matosinhos/Vila Nova de Gaia ed il fiume/mare?

6.1 Se sì, di quanto?



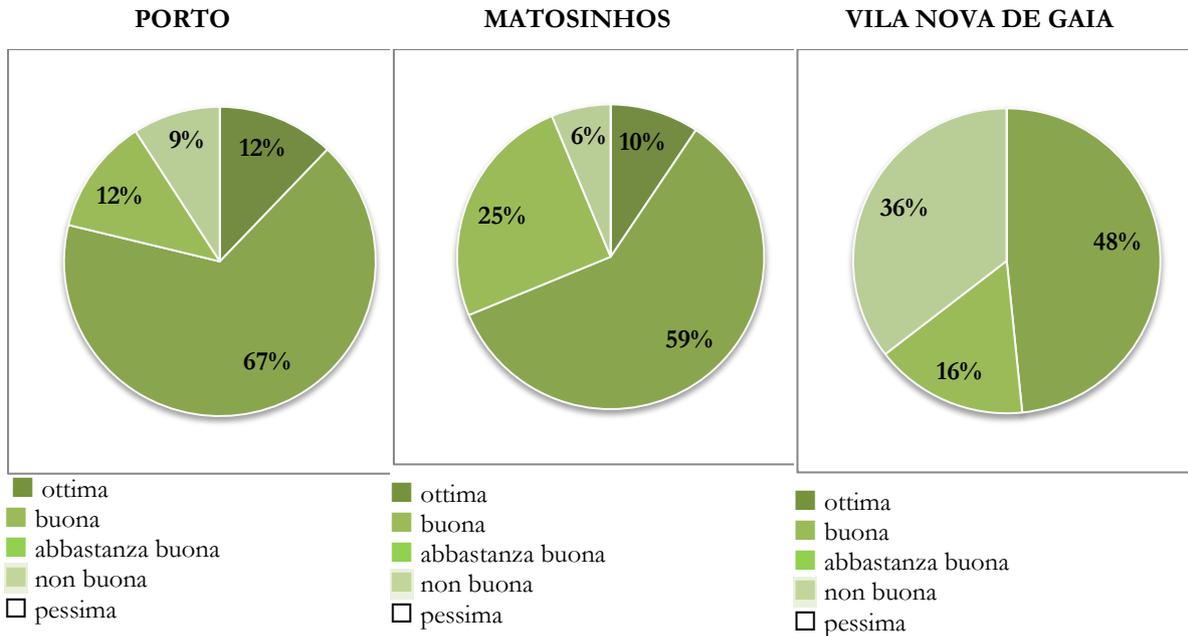
- si
- no
- in parte
- non so



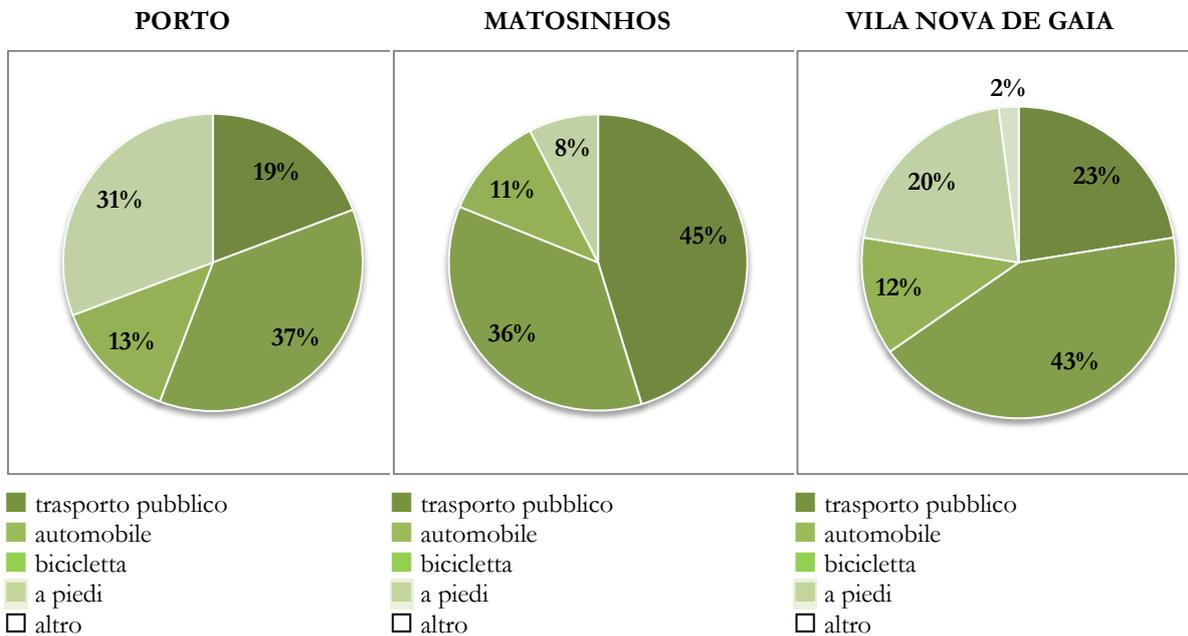
- molto migliorato
- migliorato
- abbastanza migliorato
- poco migliorato

□ molto insoddisfatti

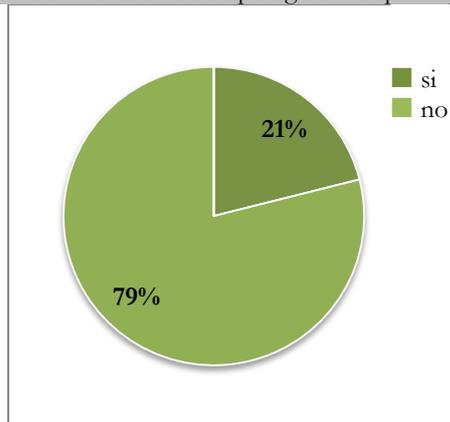
7. In generale, quale è la sua opinione sulla qualità del trasporto pubblico di



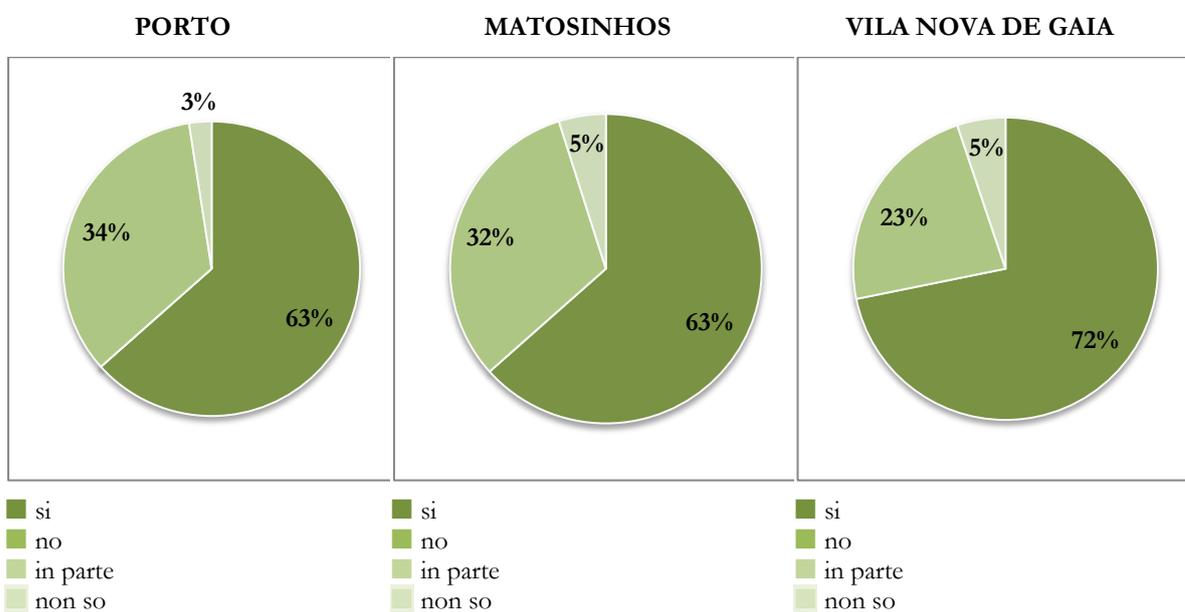
8. Che tipologia di trasporto utilizza per accedere al waterfront di



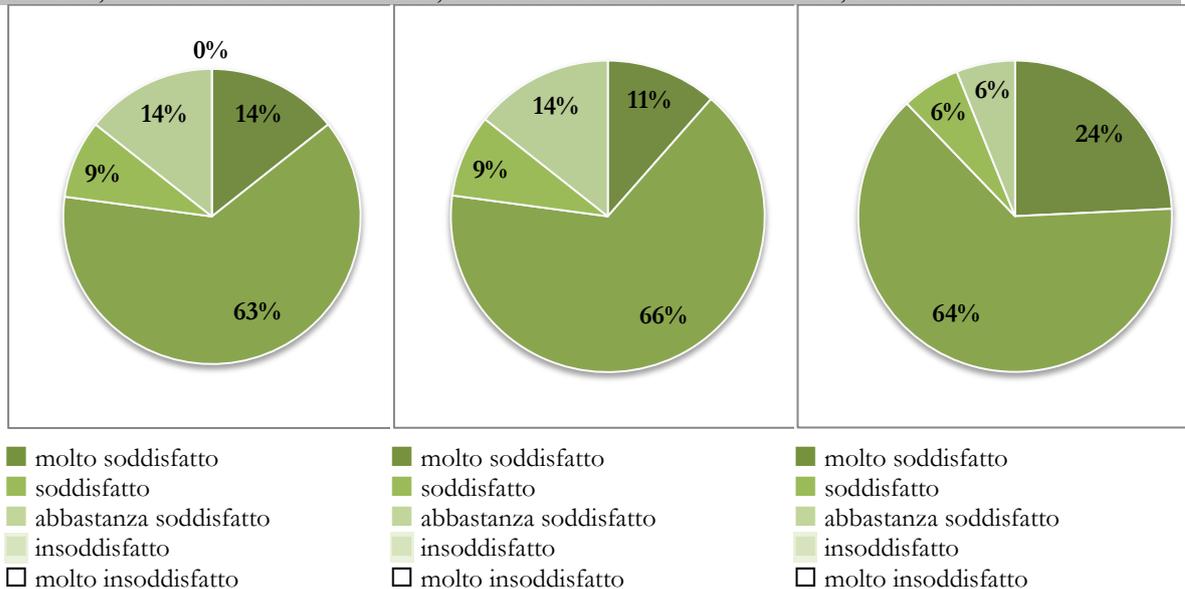
9. Utilizzava un'altra tipologia di trasporto prima degli interventi di riqualificazione?



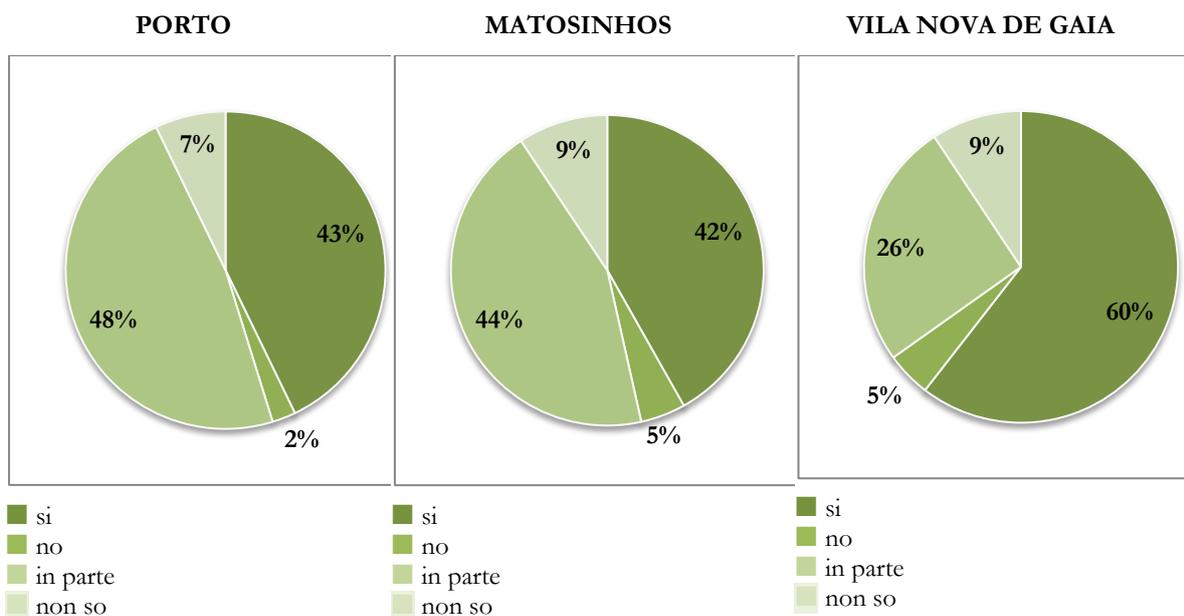
10. Crede che il Programma POLIS abbia contribuito alla riqualificazione e alla valorizzazione ambientale del waterfront di



10.1 Se sì, si ritiene soddisfatto? Se sì, si ritiene soddisfatto? Se sì, si ritiene soddisfatto?



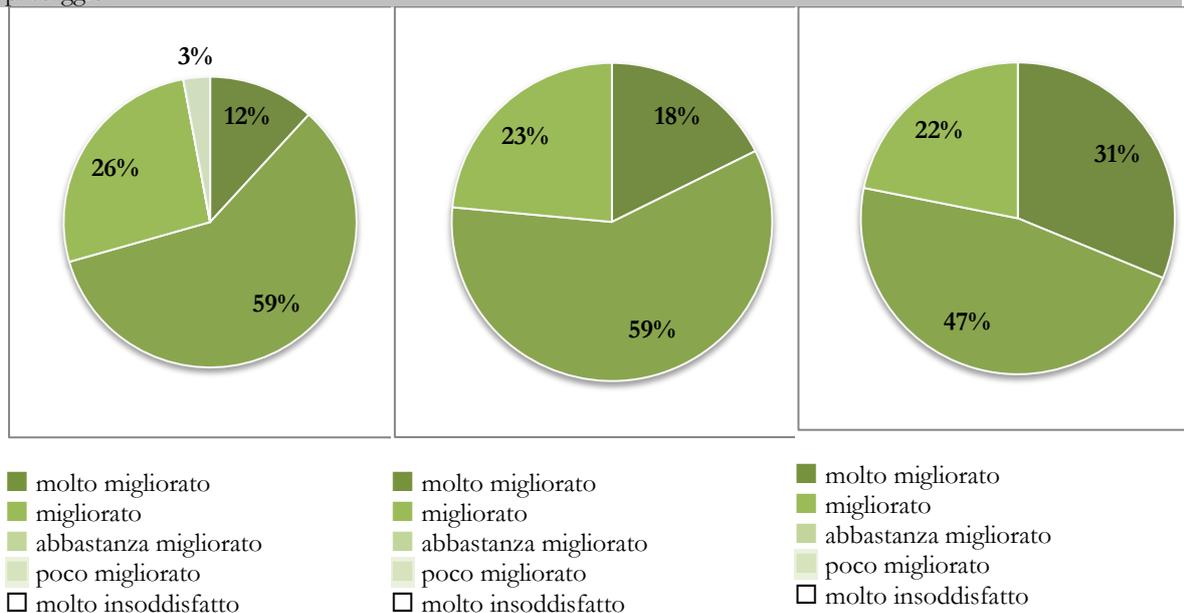
11. Pensa che gli interventi realizzati dal Programma POLIS si siano integrati nel paesaggio esistente?



11.1 Se si, crede abbiano migliorato la qualità del paesaggio?

11.1 Se si, crede abbiano migliorato la qualità del paesaggio?

11.1 Se si, crede abbiano migliorato la qualità del paesaggio?

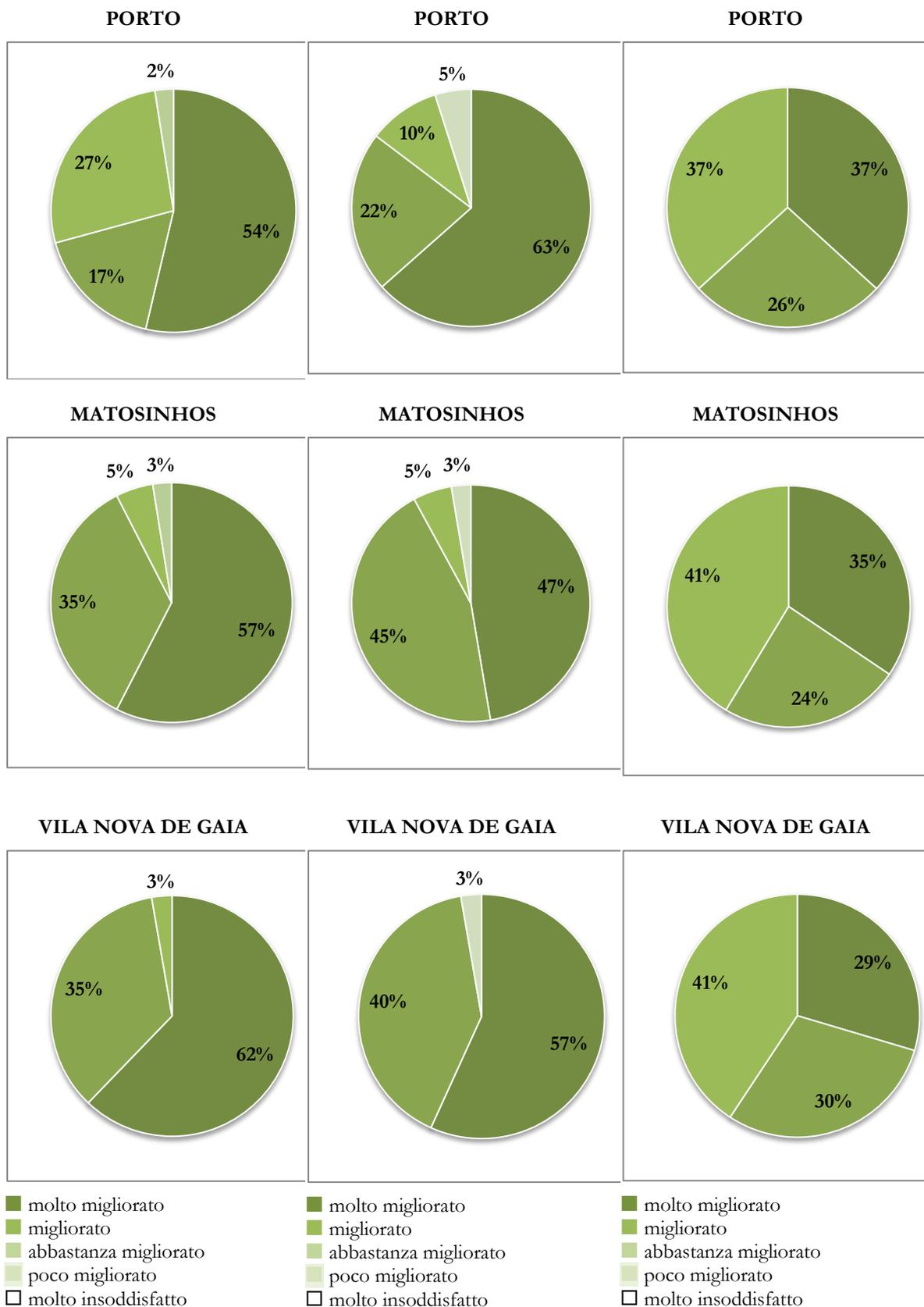


Relativamente ai piani e programmi di riqualificazione urbana del waterfront

12.1 Come valuta le conseguenze sul patrimonio ambientale (aria, acqua, suolo, etc.) per la città di

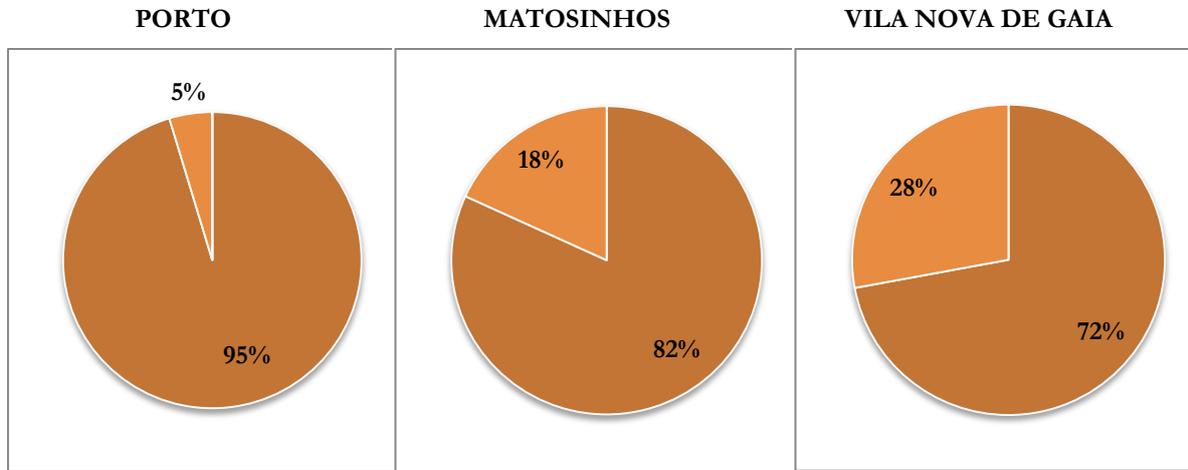
12.2 Come valuta le conseguenze sul patrimonio costruito (strade, edifici, attrezzature, etc) per le città di

12.3 Come valuta le conseguenze sul suo quartiere?



CRITERI SOCIALI E CULTURALI

13. Normalmente usufruisce dello spazio pubblico del waterfront di



■ si
■ no

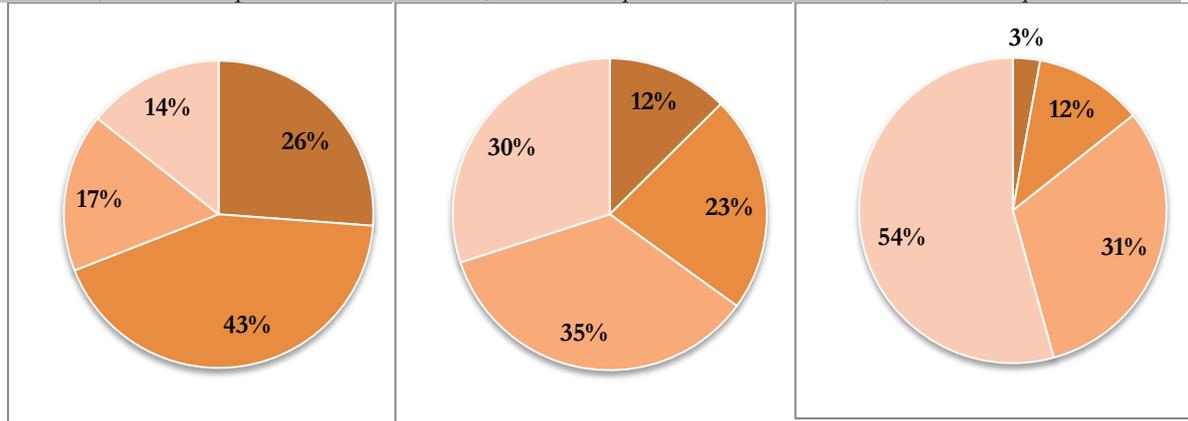
■ si
■ no

■ si
■ no

13.1 Se sì, con che frequenza?

13.1 Se sì, con che frequenza?

13.1 Se sì, con che frequenza?



■ più volte a settimana
■ una volta a settimana
■ una volta al mese
■ raramente

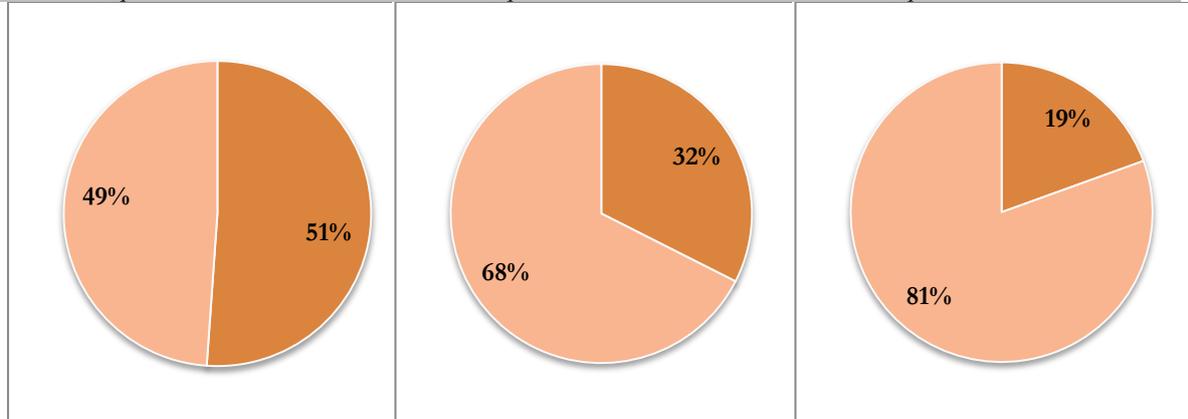
■ più volte a settimana
■ una volta a settimana
■ una volta al mese
■ raramente

■ più volte a settimana
■ una volta a settimana
■ una volta al mese
■ raramente

13.2 Se sì, quando?

13.2 Se sì, quando?

13.2 Se sì, quando?

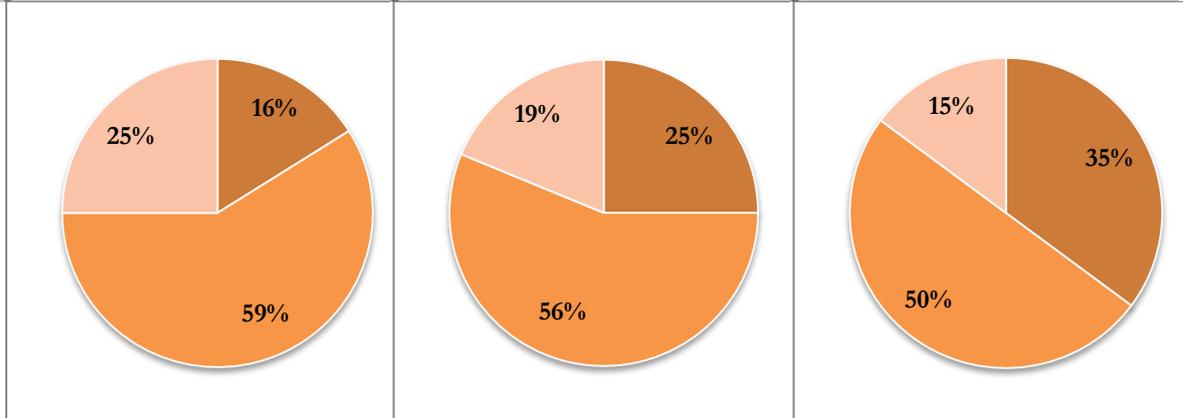


■ in settimana
■ nel weekend o nei giorni festivi

■ in settimana
■ nel weekend o nei giorni festivi

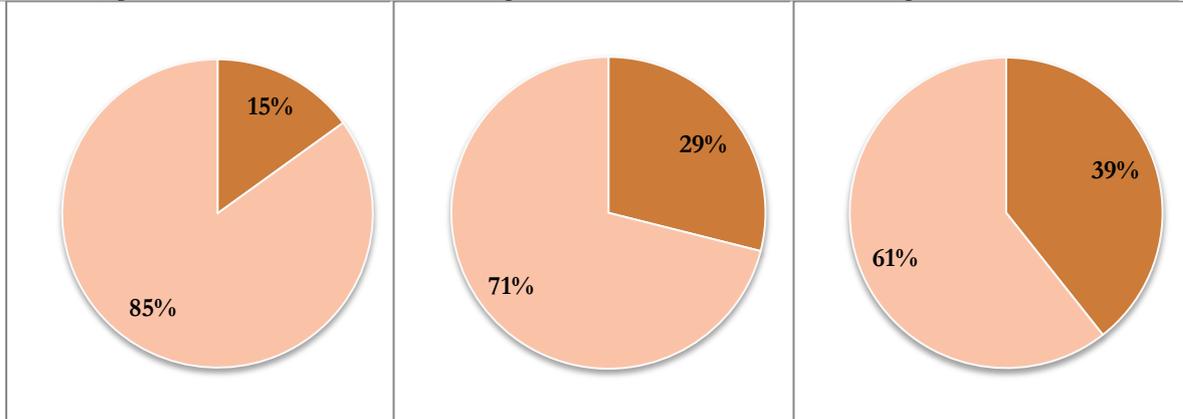
■ in settimana
■ nel weekend o nei giorni festivi

13.3 Se sì, quando durante la giornata? **13.3** Se sì, quando durante la giornata? **13.3** Se sì, quando durante la giornata?



■ mattina ■ pomeriggio ■ sera

13.4 Se sì, quando durante l'anno? **13.4** Se sì, quando durante l'anno? **13.4** Se sì, quando durante l'anno?



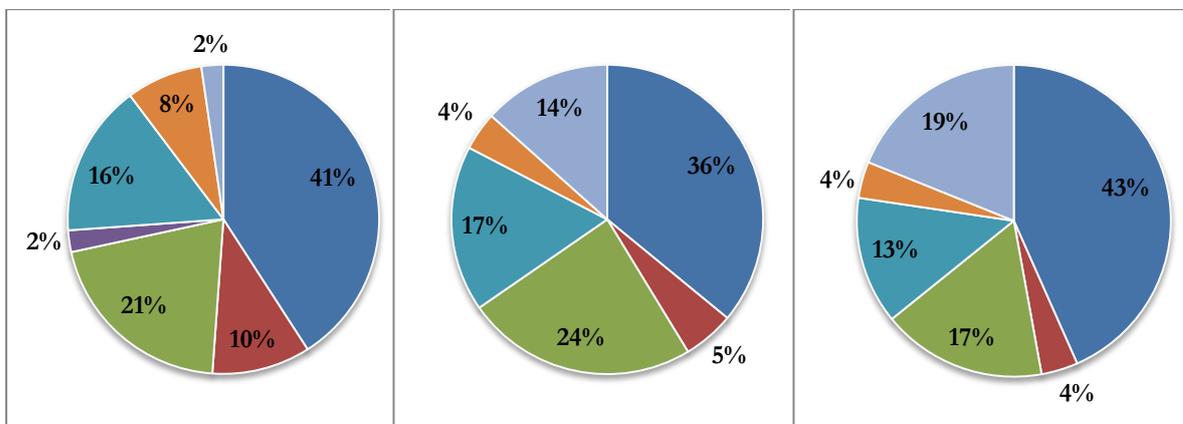
■ primavera/estate ■ tutto l'anno

14. Qual è il motivo principale per il quale usufruisce del waterfront di

PORTO

MATOSINHOS

VILA NOVA DE GAIA



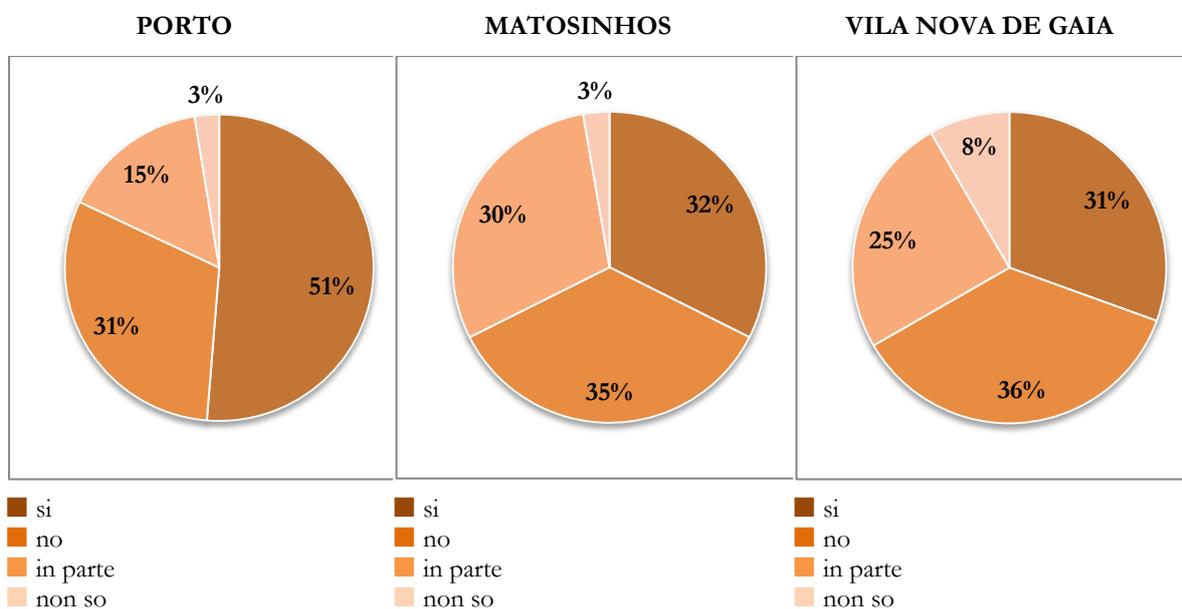
■ luogo di incontro ■ sport ■ bar e ristorazione ■ eventi culturali

■ locali notturni
■ commercio
■ balneazione

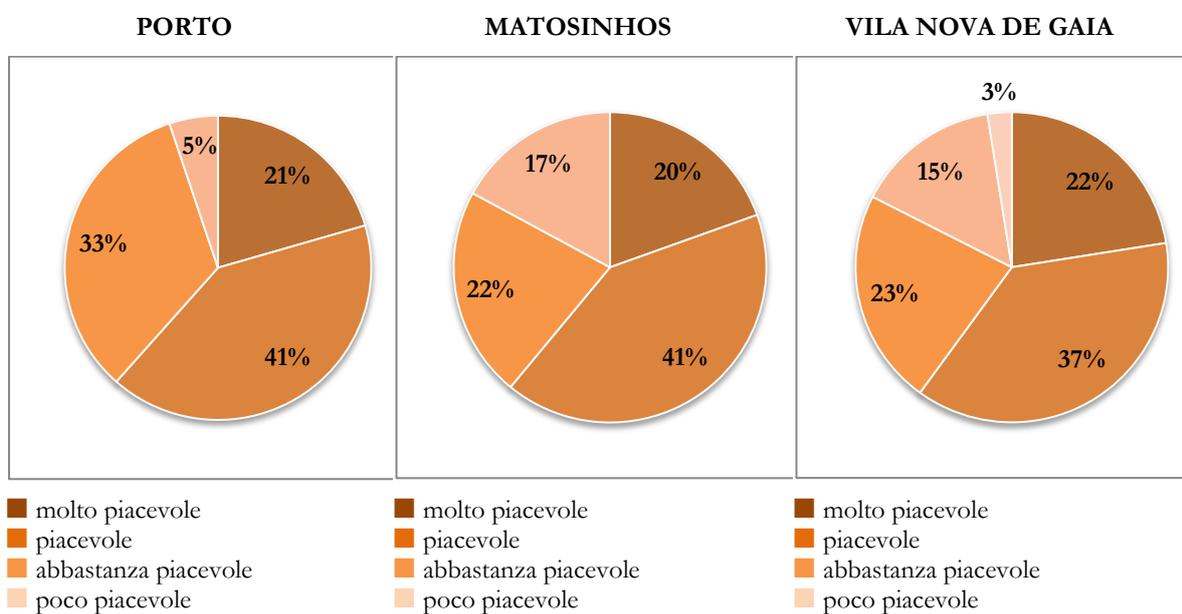
■ locali notturni
■ commercio
■ balneazione

■ locali notturni
■ commercio
■ balneazione

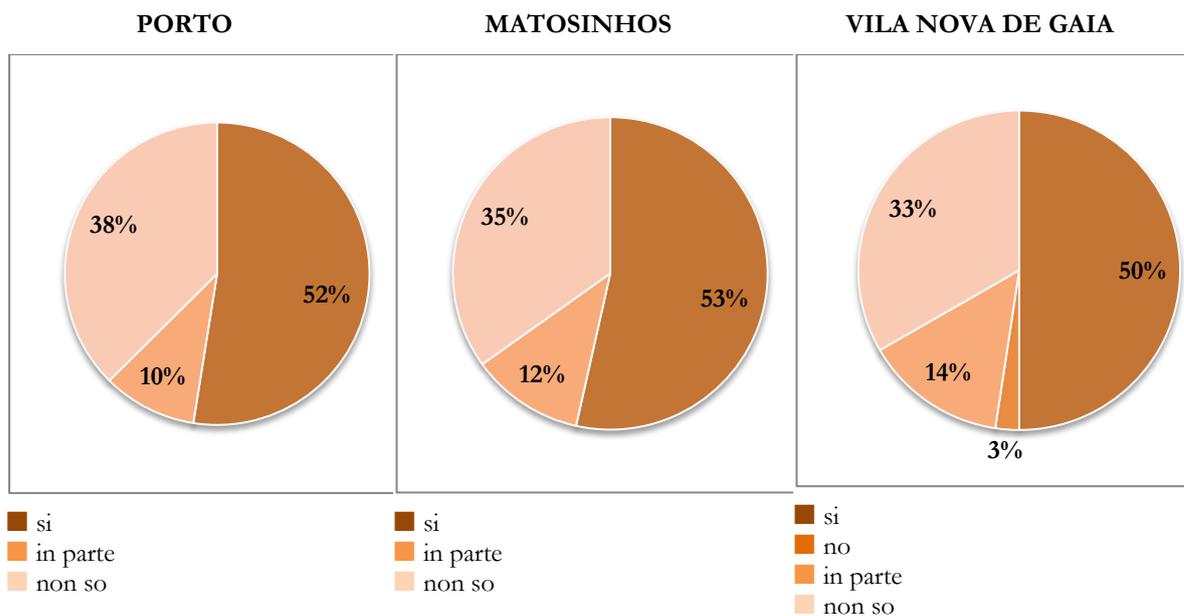
15. Solitamente frequentava il waterfront prima degli interventi di riqualificazione?



16. Come giudica la vivibilità dello spazio pubblico del waterfront di



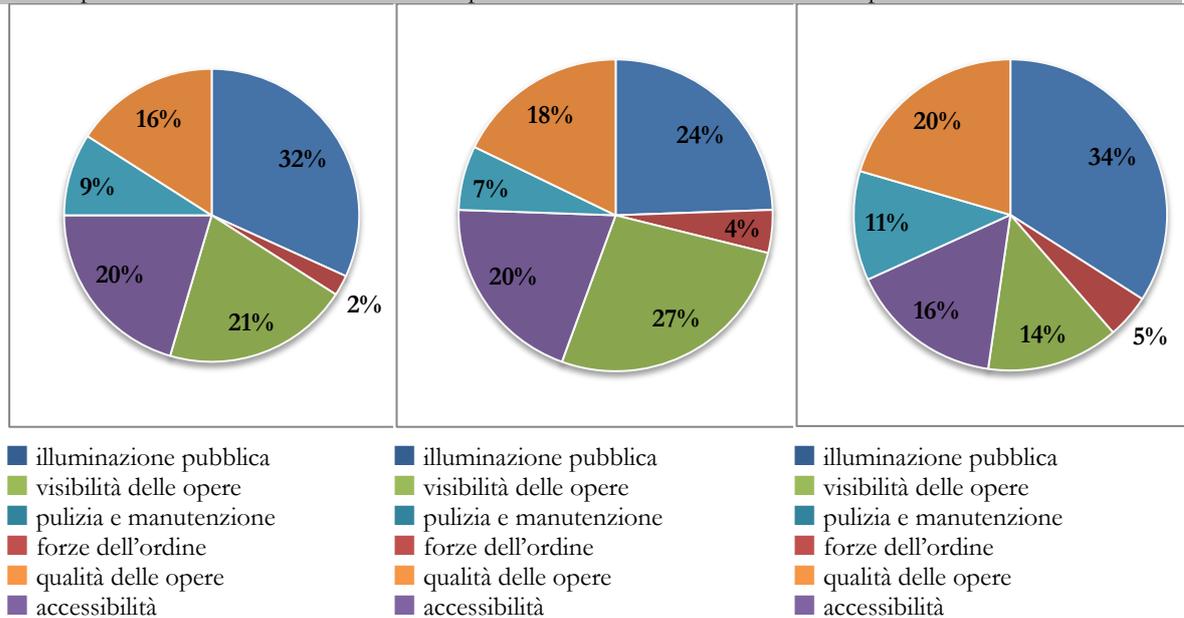
17. Si sente più sicuro dopo la riqualificazione urbana delle aree di waterfront di



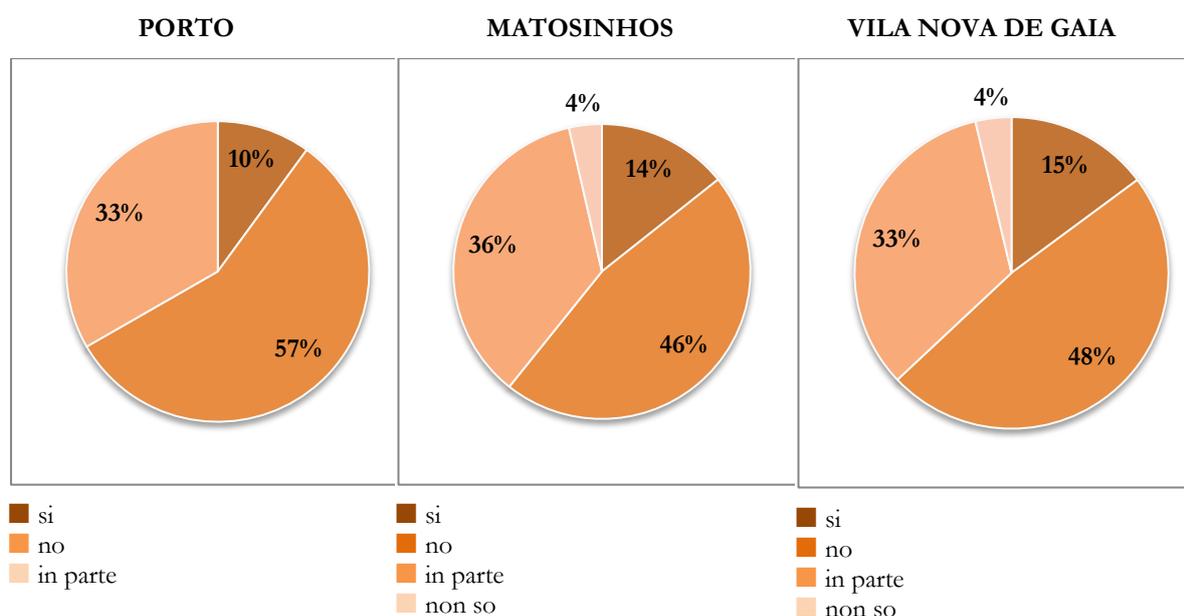
17.1 Se sì, indichi quali sono le principali ragioni che la fanno sentire più sicuro?

17.1 Se sì, indichi quali sono le principali ragioni che la fanno sentire più sicuro?

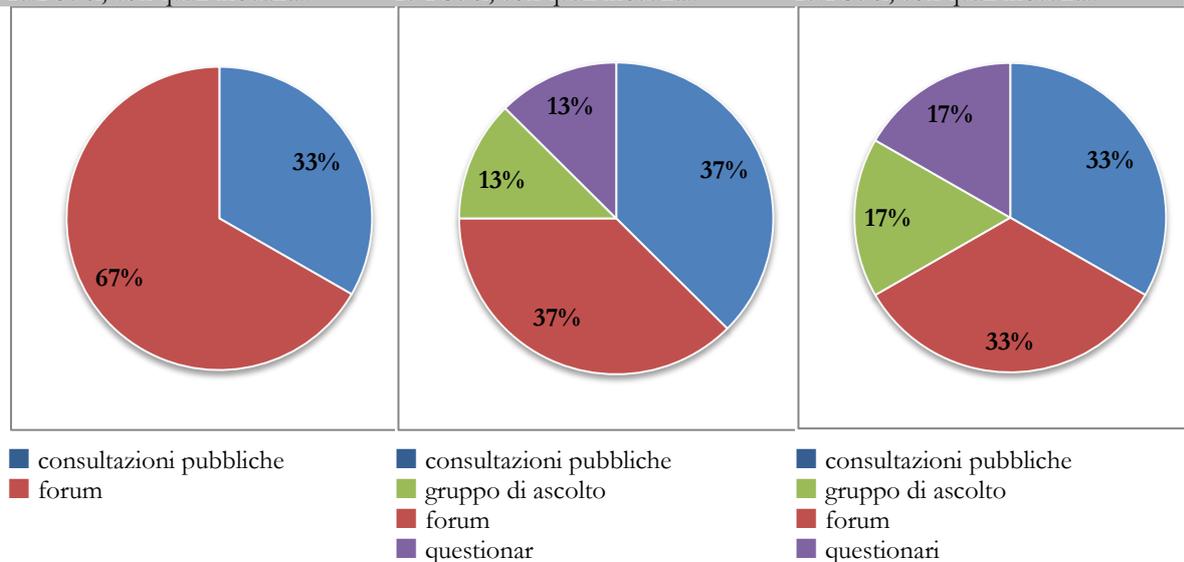
17.1 Se sì, indichi quali sono le principali ragioni che la fanno sentire più sicuro?



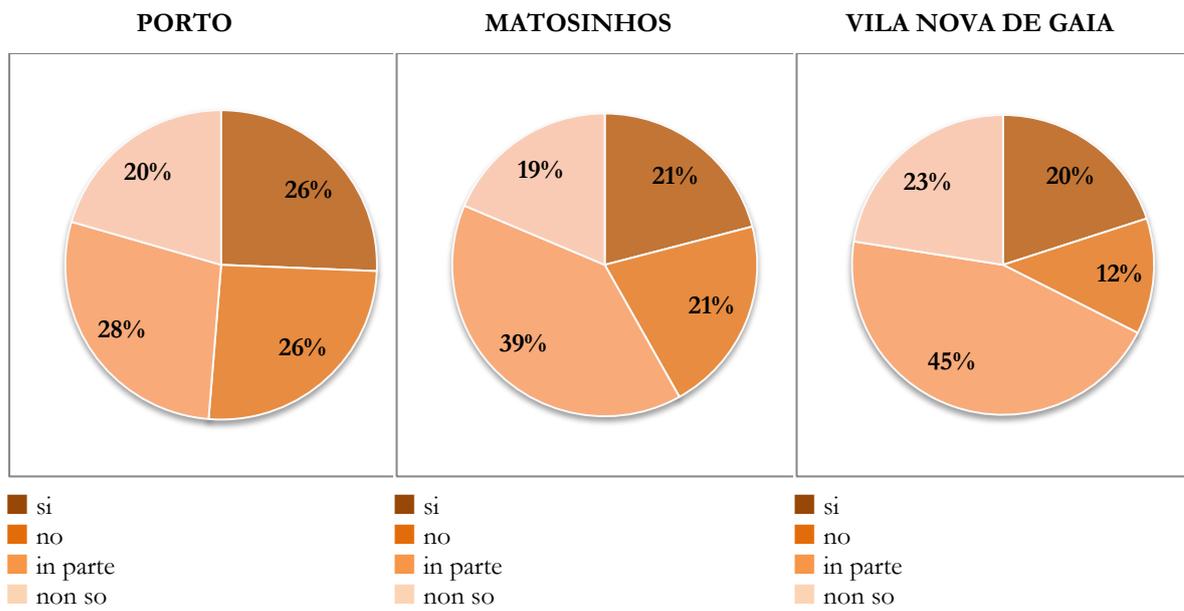
18. La comunità è stata coinvolta nel processo di riqualificazione urbana della città di



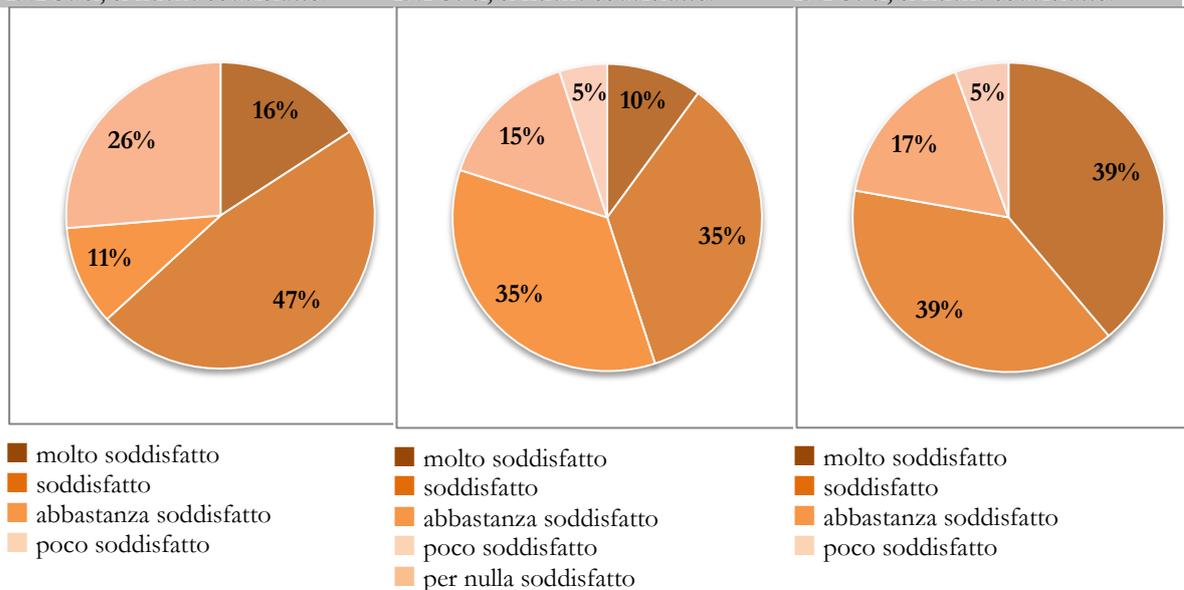
18.1 Se si, con quali modalità?



19. Il Programma POLIS, accanto al recupero e alla valorizzazione ambientale del waterfront, ha previsto anche la realizzazione di attrezzature ricreative e per il tempo libero. Crede siano sufficienti?

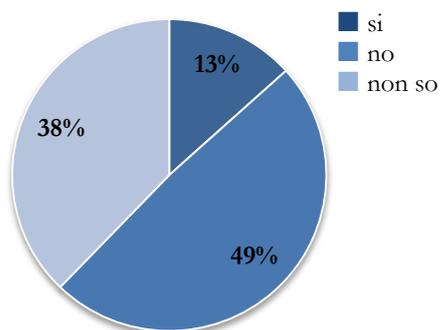


19.1 Se sì, si ritiene soddisfatto? **19.1** Se sì, si ritiene soddisfatto? **19.1** Se sì, si ritiene soddisfatto?

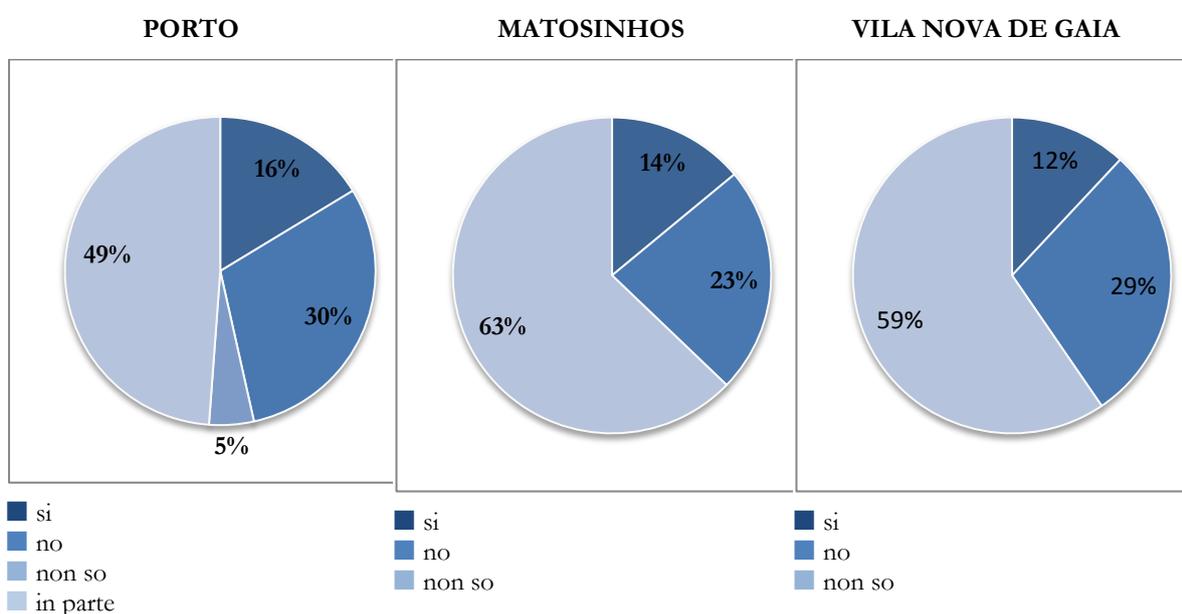


CRITERI POLITICI ED ISTITUZIONALI

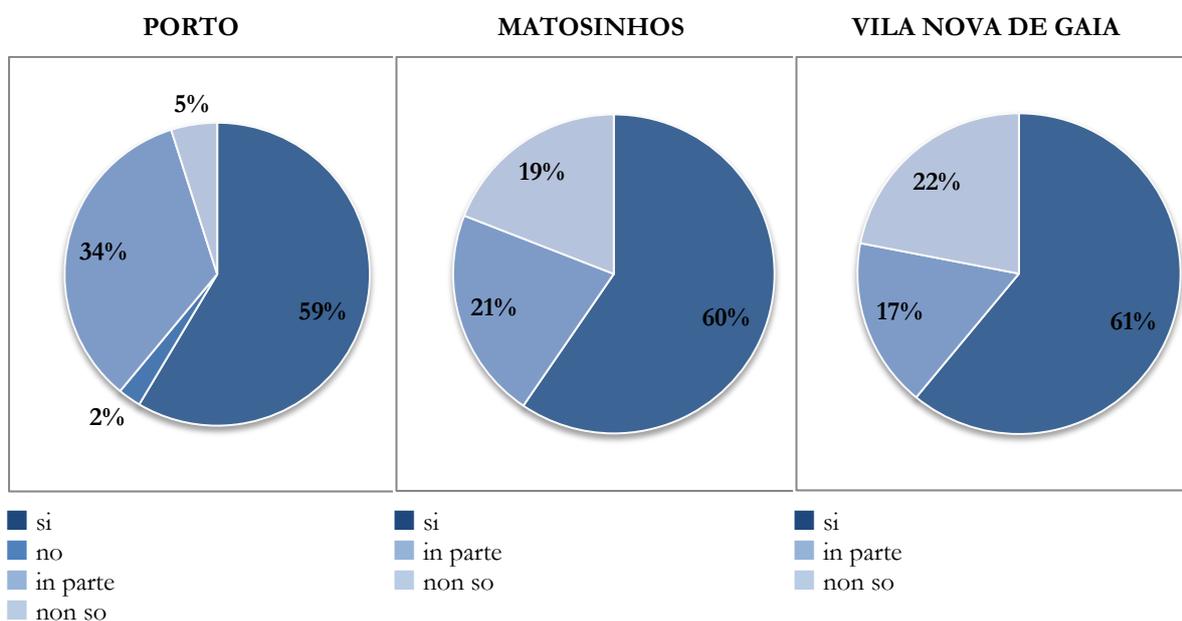
20. Crede che tra le Municipalità di Porto/Matosinhos/Vila Nova de Gaia ci sia un atteggiamento cooperativo?



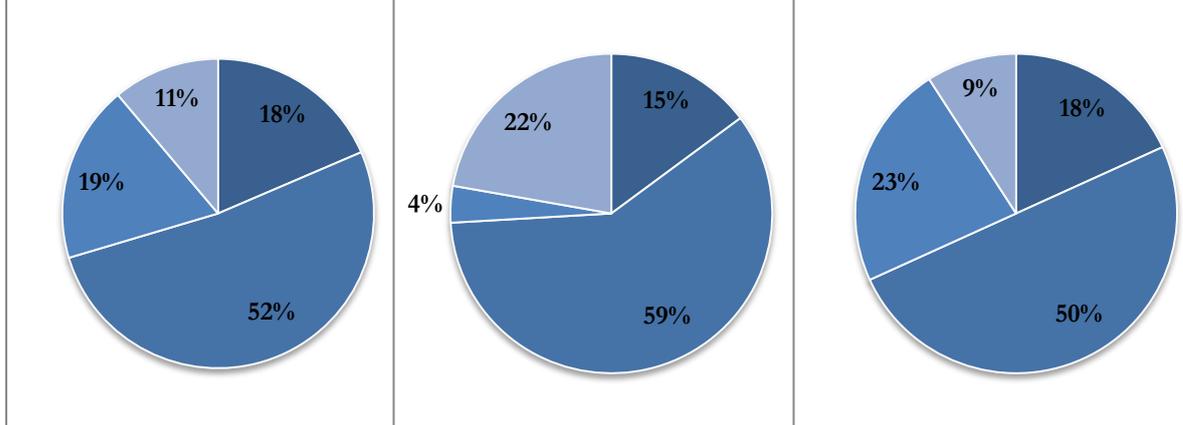
21. Crede che alcuni interventi non abbiano comportato alcun beneficio per le città di



22. Pensa che le attrezzature culturali, ricreative e per il tempo libero realizzate dal Programma POLIS abbiano rivitalizzato la città di



22.1 Se sì, ne è soddisfatto? **22.1 Se sì, ne è soddisfatto?** **22.1 Se sì, ne è soddisfatto?**



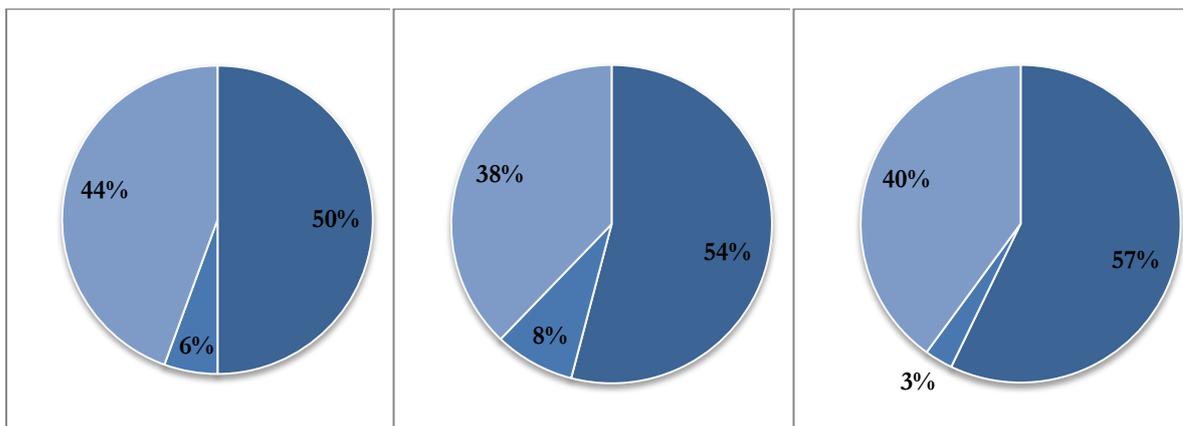
- molto soddisfatto
- soddisfatto
- abbastanza soddisfatto
- insoddisfatto

23. Nell'ambito del Programma POLIS sono state realizzate nuove attrezzature. Pensa che esse abbiano aumentato l'attrattività e la multi-funzionalità degli spazi pubblici?

PORTO POLIS

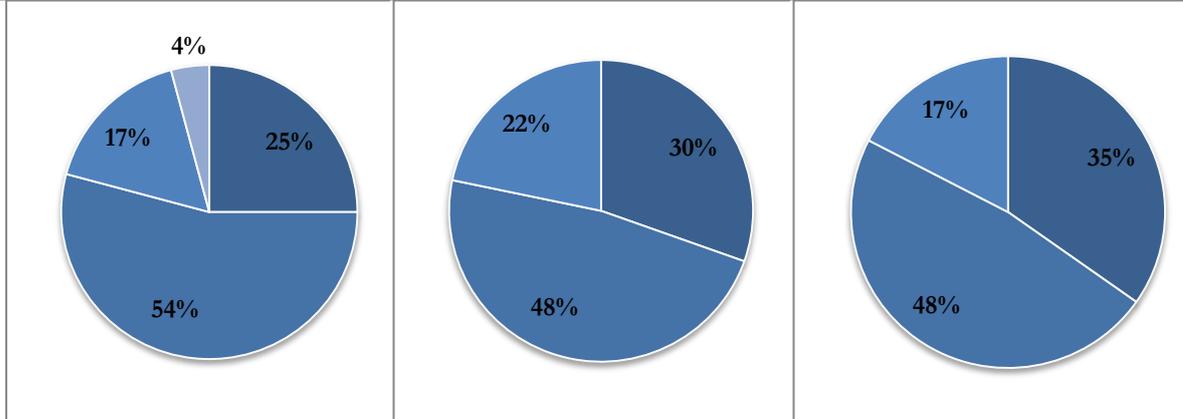
MATOSINHOS POLIS

VILA NOVA DE GAIA POLIS



- sì
- no
- in parte

23.1 Se sì, di quanto? **23.1 Se sì, di quanto?** **23.1 Se sì, di quanto?**

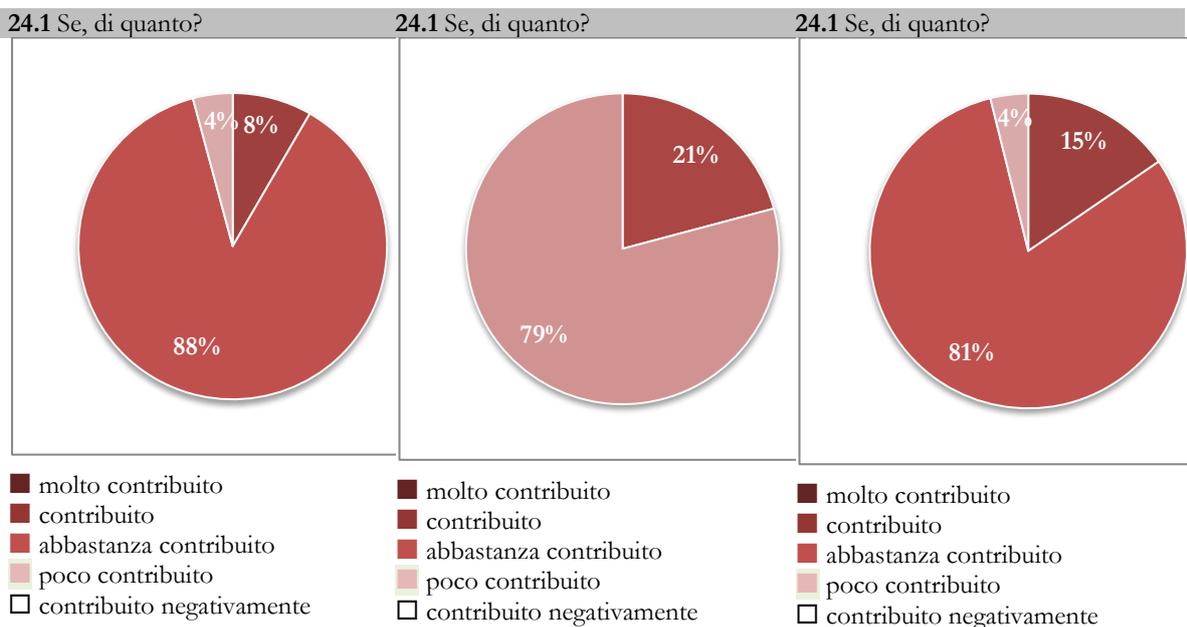
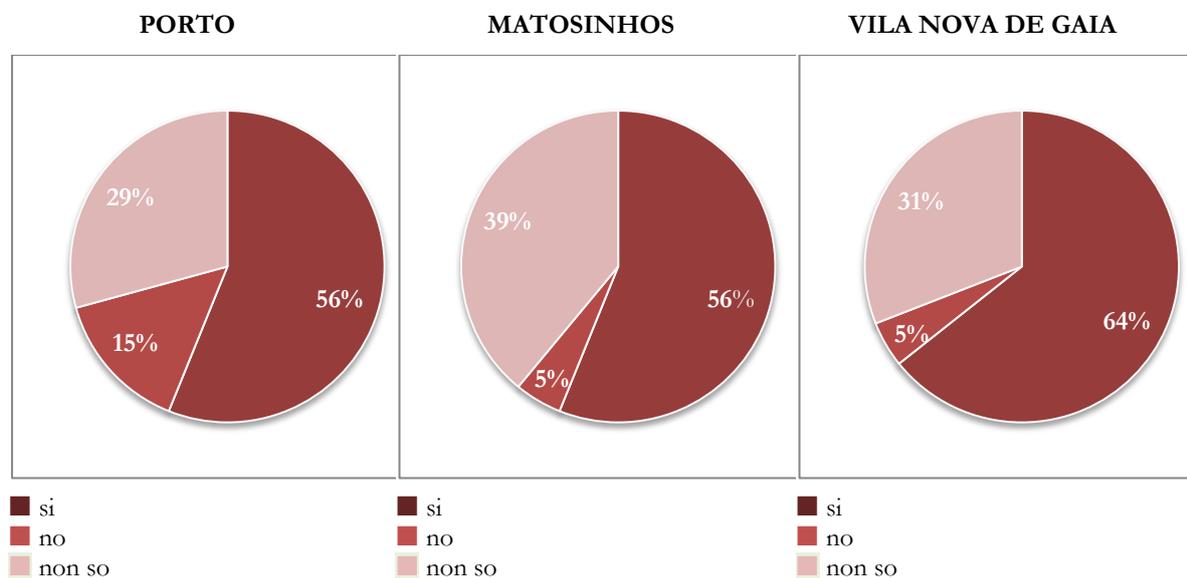


- molto aumentato
- aumentato
- abbastanza aumentato

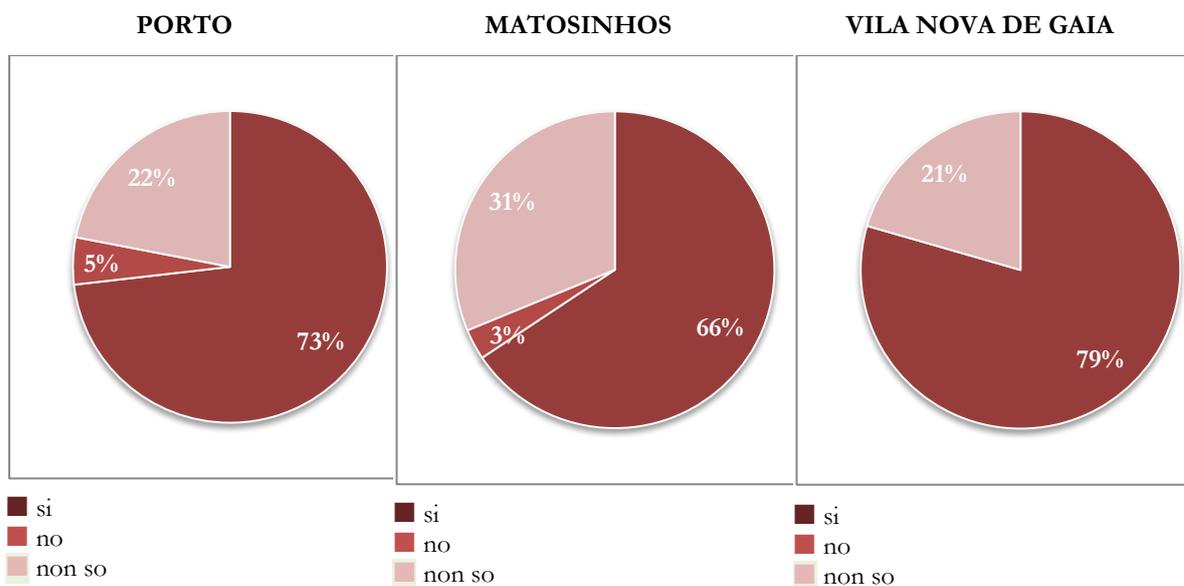
- abbastanza aumentato
- poco aumentato
- poco aumentato

CRITERI ECONOMICI E FINANZIARI

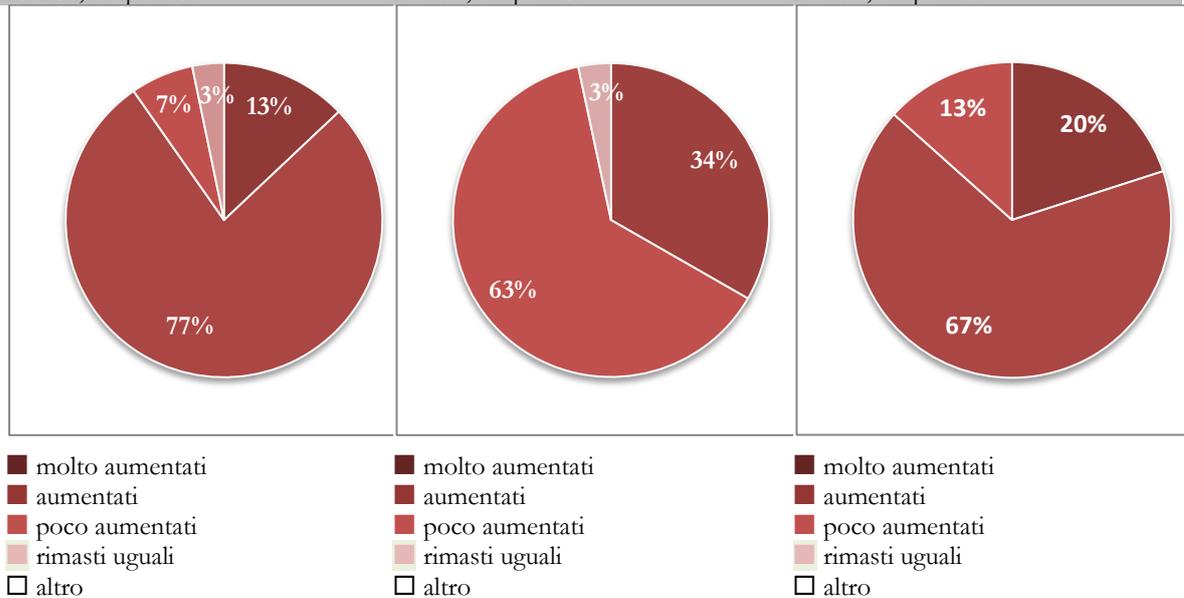
24. Pensa che il Programma POLIS abbia contribuito al miglioramento dell'attrattività e della competitività economica di



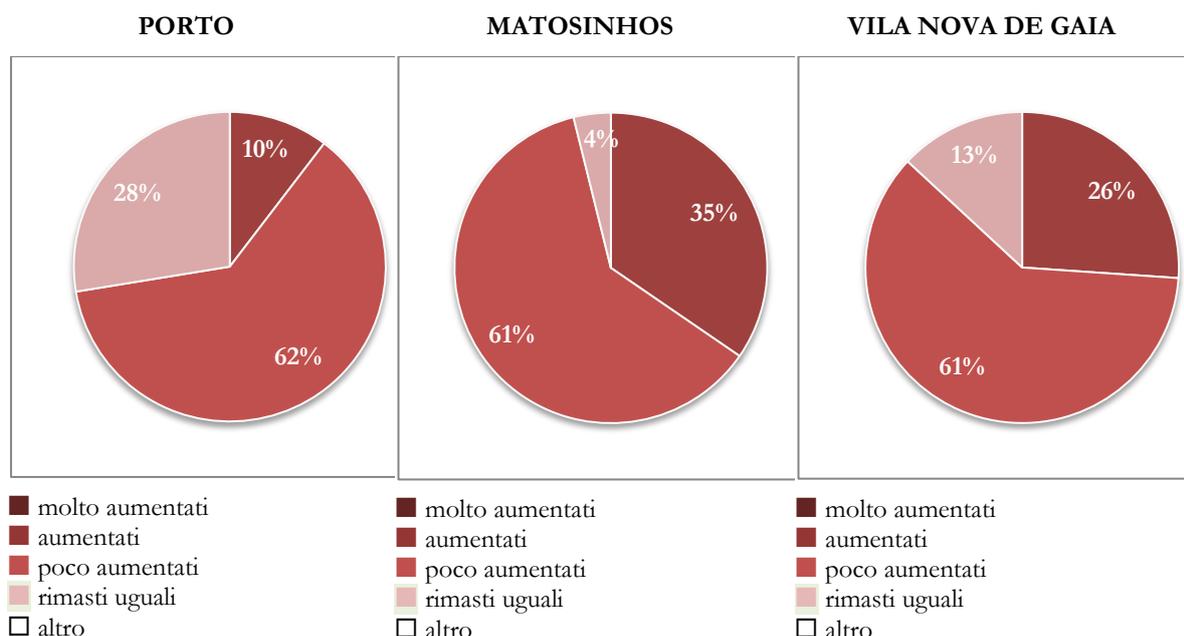
25. Crede che il POLIS abbia contribuito all'aumento dei valori di mercato delle aree oggetto d'intervento nelle città di



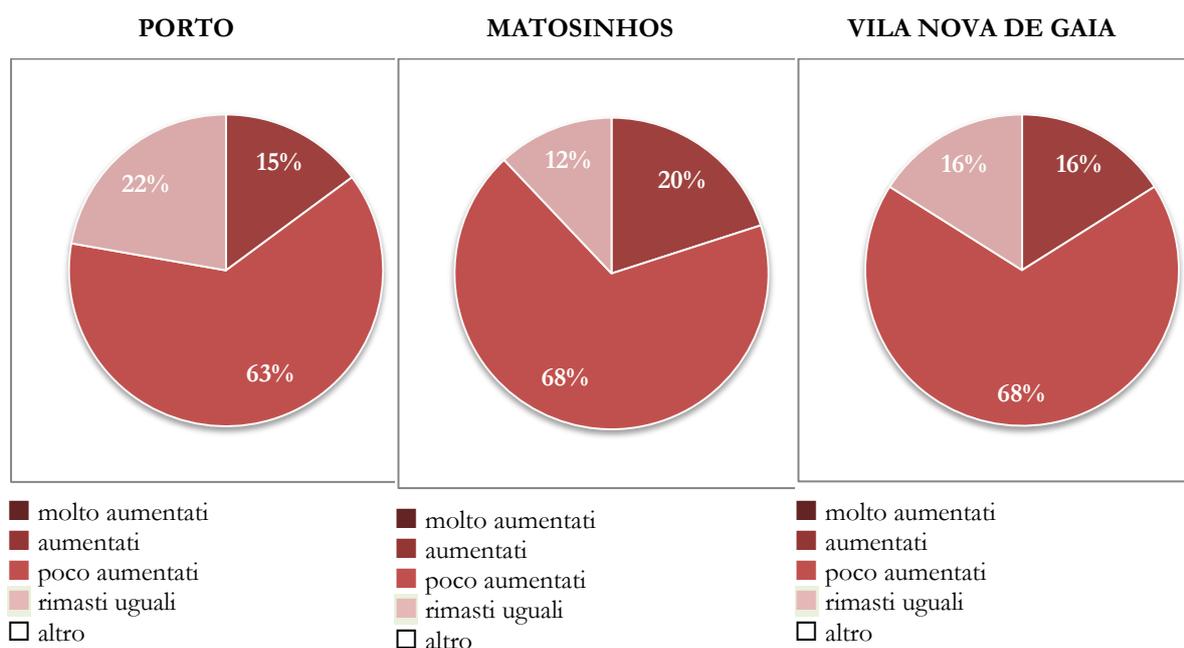
25.1 Se, di quanto?



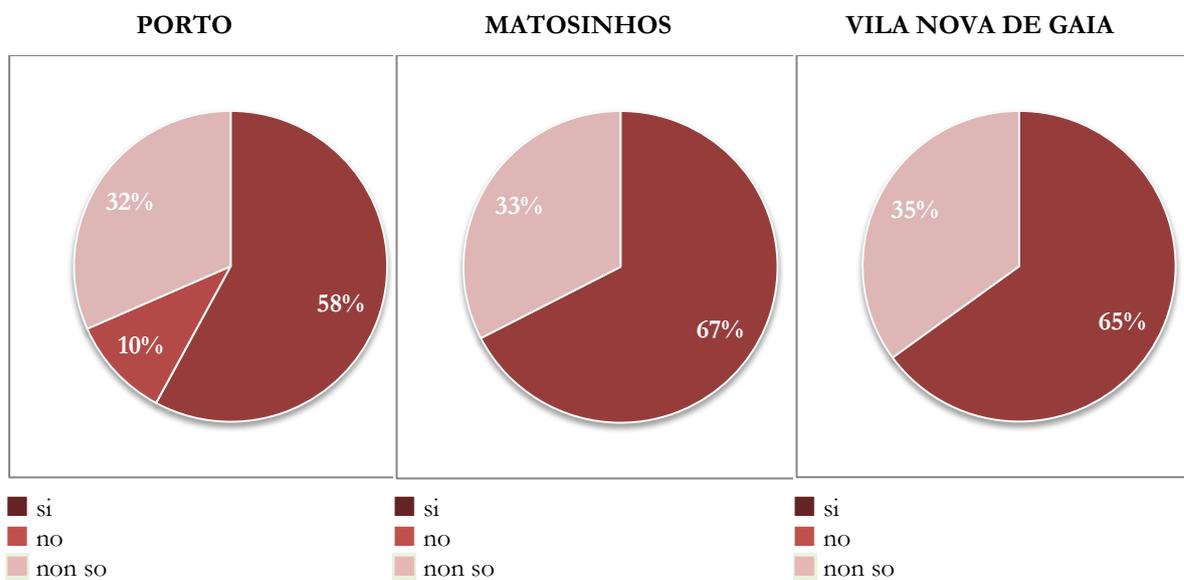
26. Di quanto sono aumentati i prezzi di vendita delle abitazioni?



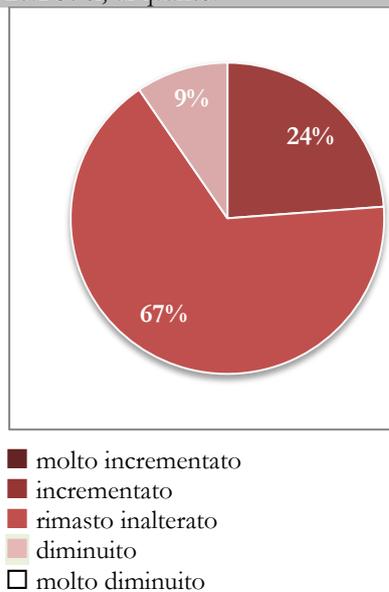
27. Di quanto sono aumentati i prezzi di locazione delle abitazioni?



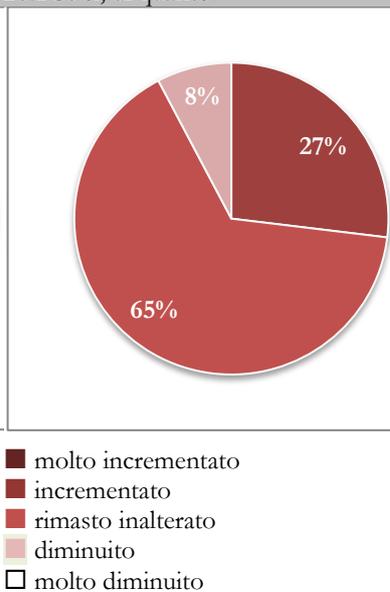
28. Crede che il Programma POLIS abbia incrementato gli investimenti privati?



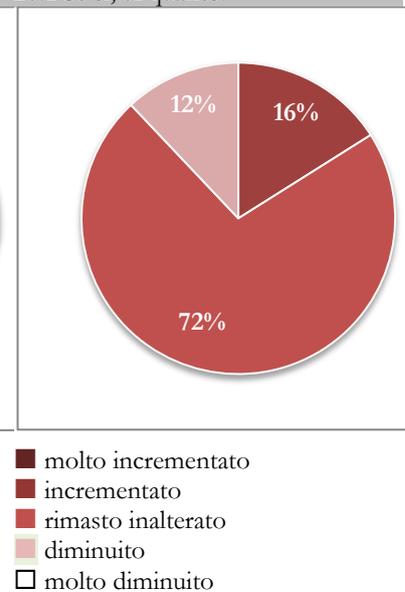
28.1 Se si, di quanto?



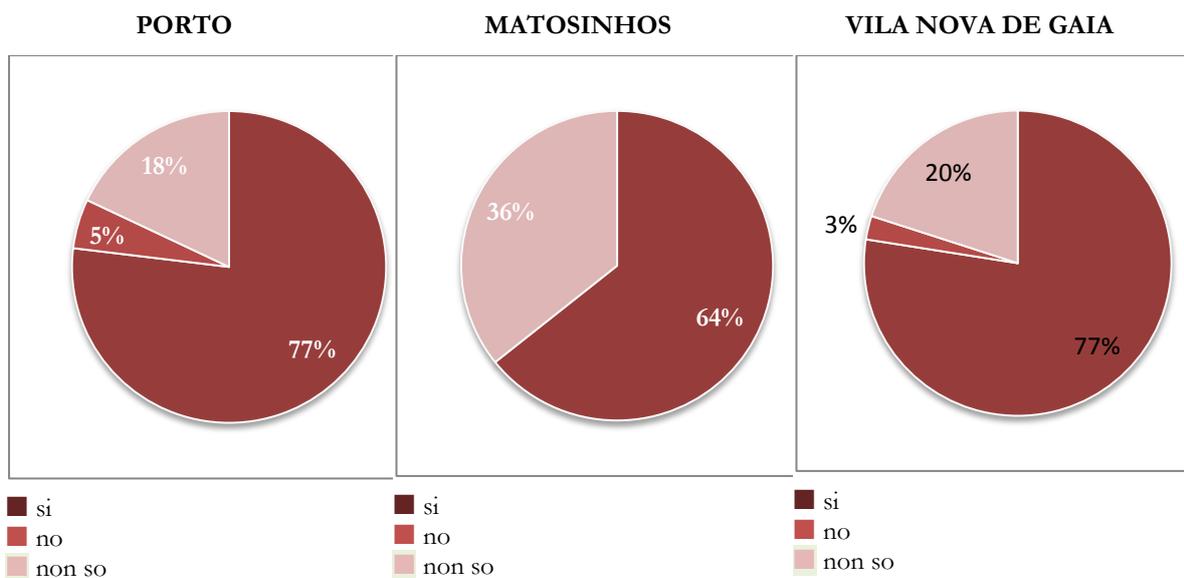
28.1 Se si, di quanto?



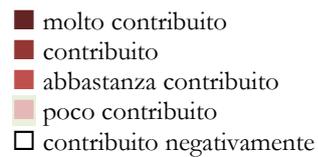
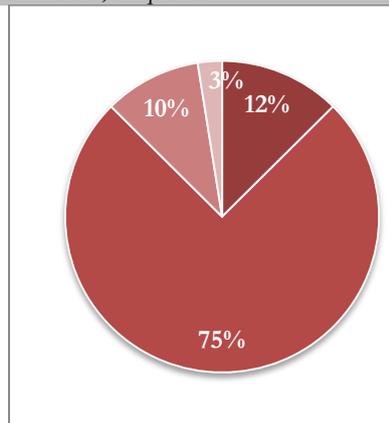
28.1 Se si, di quanto?



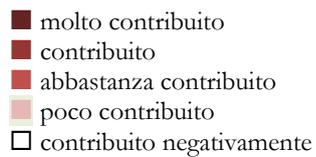
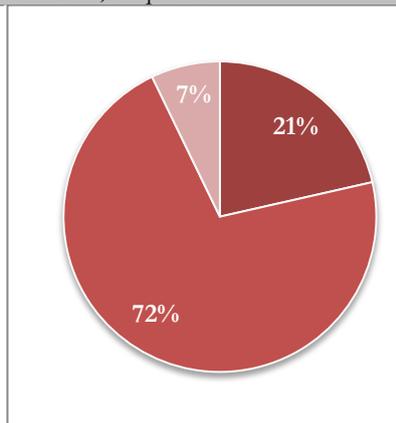
29. Crede che il Programma POLIS abbia contribuito all'aumento di nuove attività economiche?



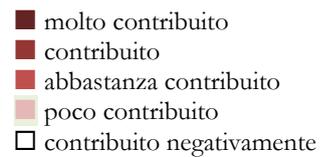
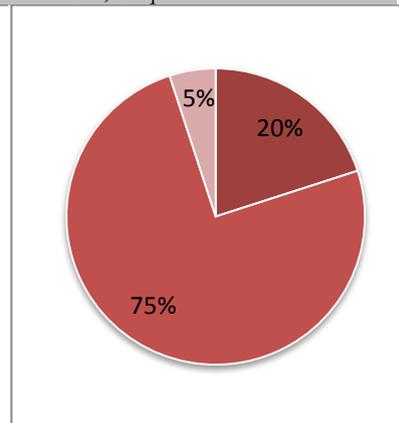
29.1 Se si, di quanto?



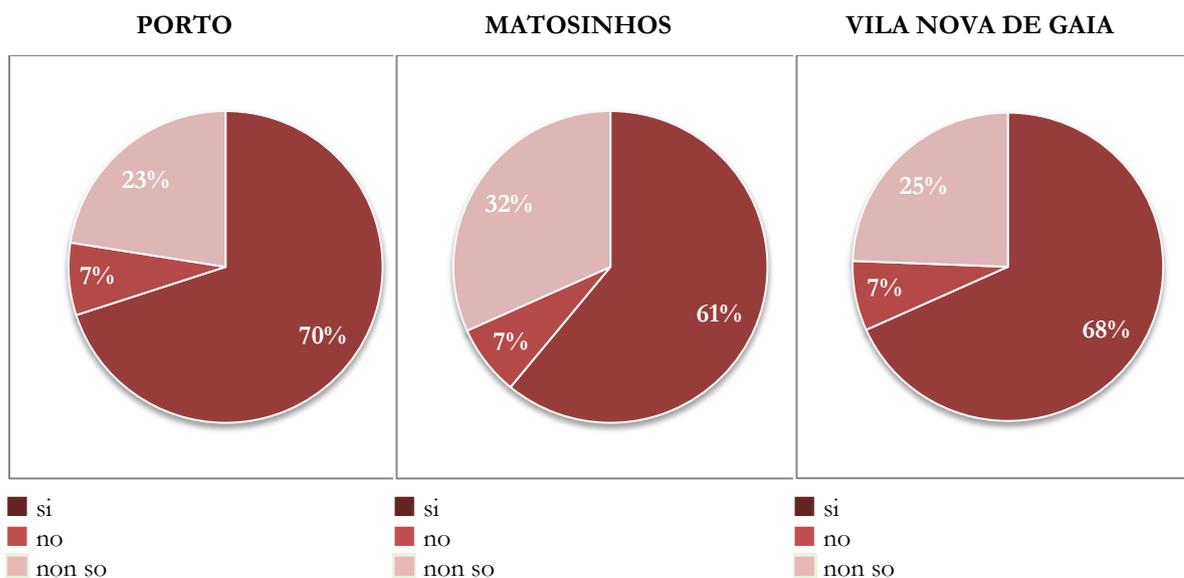
29.1 Se si, di quanto?



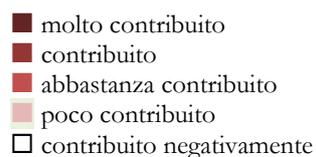
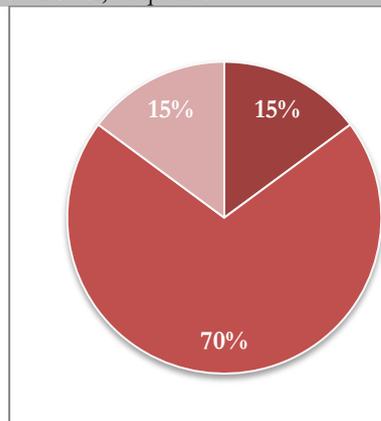
29.1 Se si, di quanto?



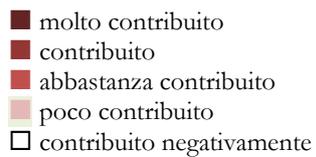
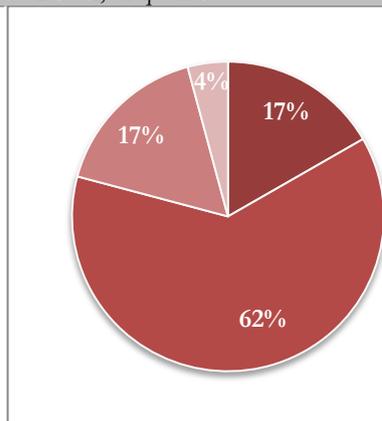
30. Crede che il Programma POLIS abbia contribuito alla rigenerazione delle attività economiche esistenti?



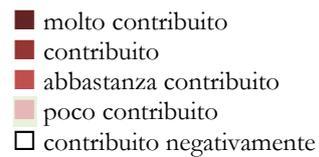
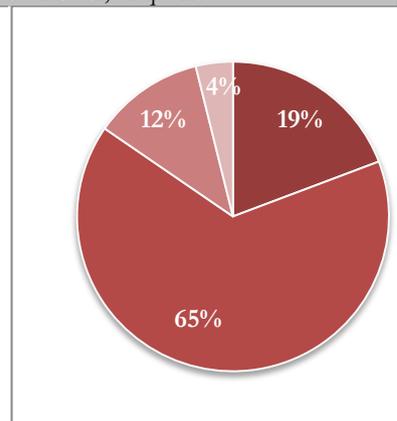
30.1 Se si, di quanto?



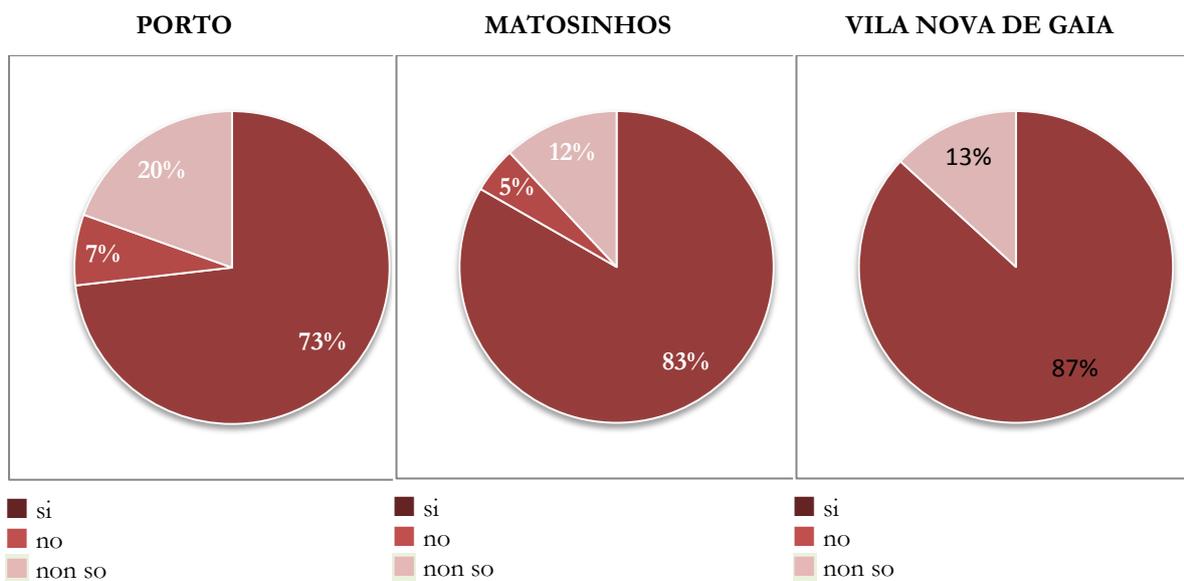
30.1 Se si, di quanto?



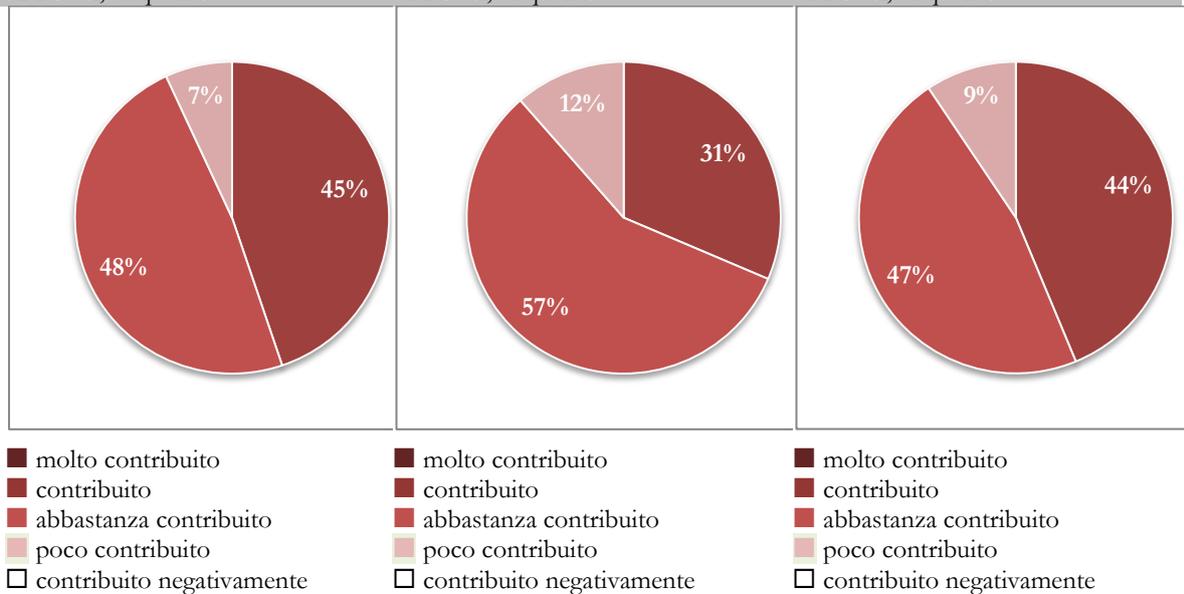
30.1 Se si, di quanto?



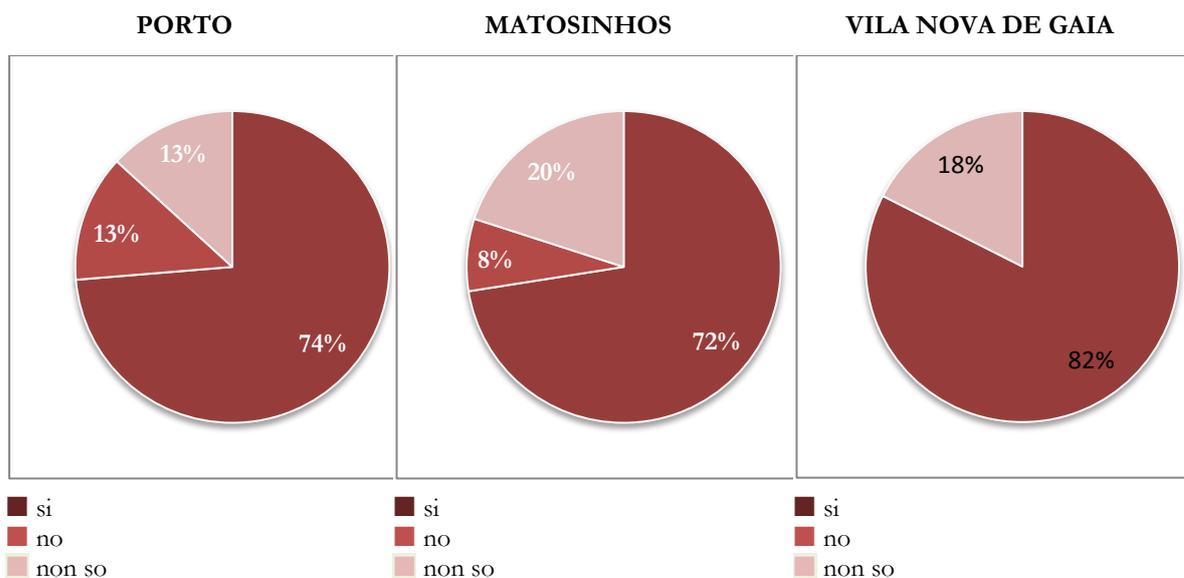
31. Crede che il POLIS abbia contribuito all'aumento del turismo di



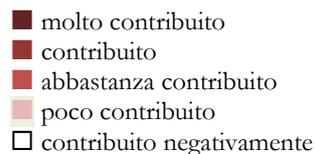
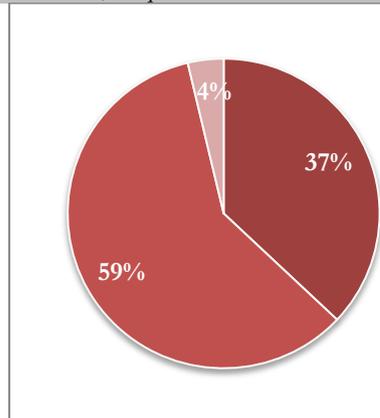
31.1 Se si, di quanto?



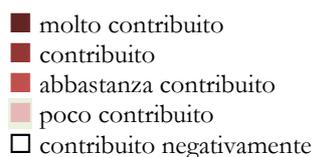
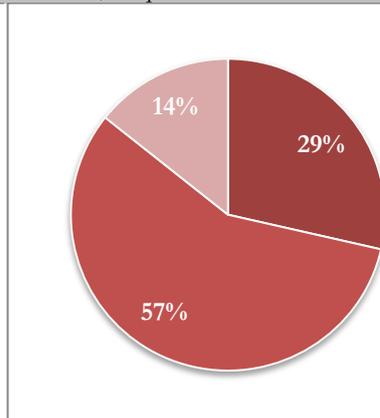
32. Crede che il POLIS abbia contribuito all'aumento dell'attrattività culturale delle città di



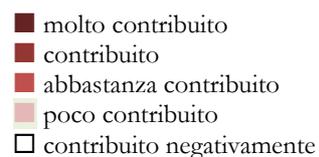
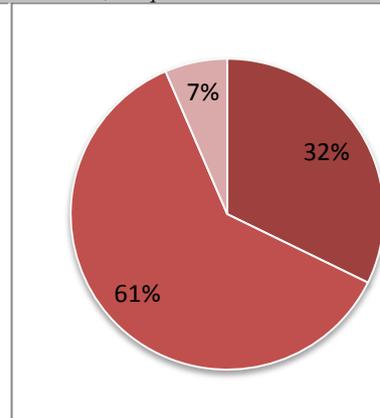
32.1 Se si, di quanto?



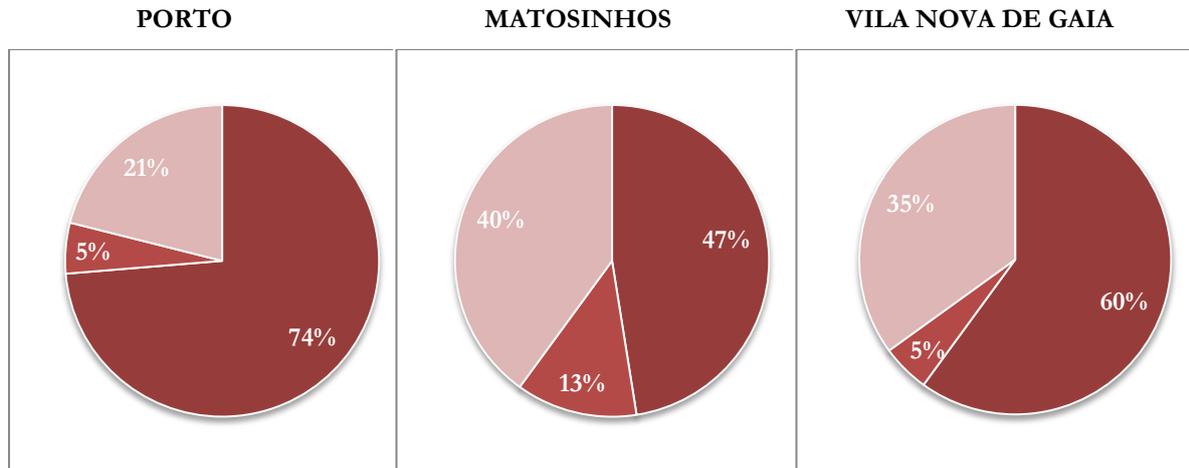
32.1 Se si, di quanto?



32.1 Se si, di quanto?



33. Crede che il POLIS abbia contribuito alla conservazione ed alla valorizzazione del patrimonio culturale esistente?



si
 no
 non so

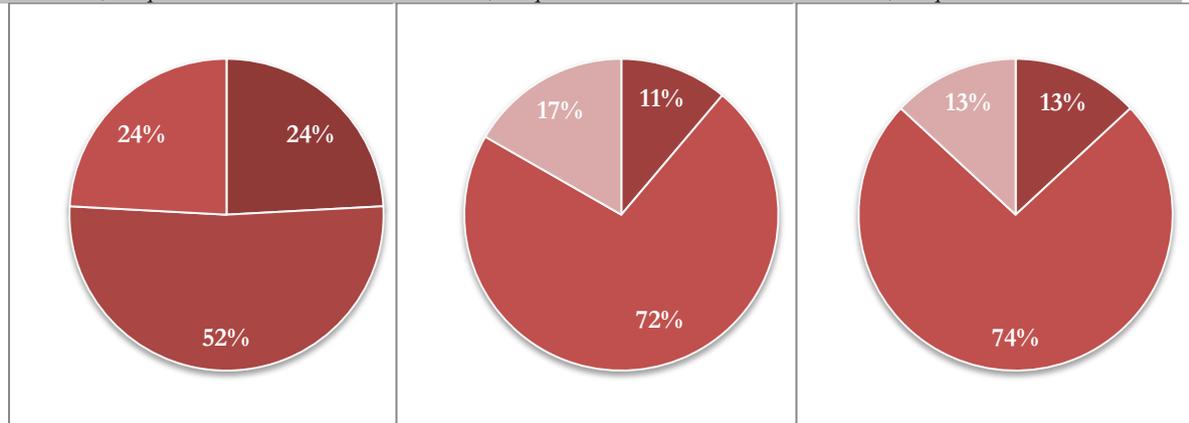
si
 no
 non so

si
 no
 non so

33.1 Se si, di quanto?

33.1 Se si, di quanto?

33.1 Se si, di quanto?



molto contribuito
 contribuito
 abbastanza contribuito
 poco contribuito
 contribuito negativamente

molto contribuito
 contribuito
 abbastanza contribuito
 poco contribuito
 contribuito negativamente

molto contribuito
 contribuito
 abbastanza contribuito
 poco contribuito
 contribuito negativamente