



Ca' Foscari
University
of Venice

Corso di Laurea magistrale

in Sviluppo Interculturale dei Sistemi Turistici

Tesi di Laurea

**Rigenerazione del waterfront di Montréal: evoluzione storica, progetti recenti e
impatti.**

Relatore

Prof. Stefano Soriani

Laureanda

Alessia Gallo
Matricola 888486

Anno Accademico

2025/2026

INDICE

Introduzione	4
Primo capitolo: Città-porto, waterfront e rigenerazione urbana	6
1.1 Evoluzione del concetto di città- porto	6
1.2 Definizione di waterfront e potenziale di rigenerazione	10
1.3 Modelli e strategie di rigenerazione	15
1.4 Rischi e criticità	17
Secondo capitolo: Evoluzione storica dei rapporti città-porto a Montréal	20
2.1 Montréal come nodo portuale nel XIX e XX secolo, declino industriale e de funzionalizzazione	21
2.2 Prime strategie di riqualificazione del Vieux-Port (Anni '80)	23
Terzo capitolo: I progetti di riqualificazione recenti a Montréal	30
3.1 Il Grand Quai e la nuova torre del porto	30
3.2 Strategie architettoniche e paesaggistiche: il porto come bene comune	34
3.3 Accessibilità e relazione con il fiume	40
3.4 Sostenibilità ambientale	44
3.5 La governance	50
Quarto capitolo: Analisi critica: risultati, limiti, impatti urbani	53
4.1 Impatti sociali della rigenerazione del waterfront di Montréal	53
4.2 Impatti economici della rigenerazione del waterfront di Montréal	57
4.3 Criticità della rigenerazione del waterfront di Montréal	65
Quinto capitolo: Confronto con altri waterfront	73
5.1 Focus su Toronto	73

5.2 Focus su Amsterdam	81
5.3 Confronto con Montréal	90
Conclusioni	93
Bibliografia e sitografia	96

I. Introduzione:

I.1 Obiettivi della tesi

Questa tesi si propone come obiettivo di analizzare i processi di riqualificazione del waterfront di Montréal tenendo conto sia degli aspetti teorici sia delle specificità del contesto della città. L'obiettivo principale è comprendere in che modo Montréal abbia trovato delle soluzioni per migliorare e riappropriarsi del suo waterfront, e quali risultati e conseguenze, positive e negative, siano emerse.

In particolare, la tesi tratterà:

- l'evoluzione storica dei rapporti tra città e porto genericamente e, specificatamente, a Montréal, individuando le dinamiche che hanno portato all' abbandono e alla rovina delle zone portuali centrali e, in seguito, alla sua rinnovazione;
- i progetti di riqualificazione realizzati a Montréal, quali ad esempio il Vieux-Port e il Grand Quai, e le strategie architettoniche e paesaggistiche;
- gli impatti di questi interventi sul piano sociale, economico e ambientale, considerando sia gli aspetti positivi sia le criticità emerse;
- il confronto tra Montréal e altri casi europei, in particolare Amsterdam, per individuare similarità e differenze.

Oltre ad elencare i vari progetti realizzati, quindi, vedremo come e se è cambiata la vita nella città e nei vari quartieri, chi ne ha tratto vantaggio e chi invece ne paga le conseguenze, dando anche insegnamento ad altre situazioni.

I.2 Struttura della tesi

Il lavoro è organizzato in sei capitoli.

Il primo capitolo offre una panoramica sulle città-porto e i waterfront, dandone una definizione e analizzandone l'evoluzione attraverso le diverse fasi. Successivamente vengono presentati alcuni modelli e strategie di rigenerazione adottati nelle città portuali, con eventuali rischi e criticità.

Il secondo capitolo si focalizza sulla città di Montréal, dal ruolo centrale del porto nel XIX e XX secolo fino al declino industriale e alle prime strategie di riqualificazione del Vieux-Port negli anni Ottanta.

Il terzo capitolo si concentra sui progetti di riqualificazione più recenti a Montréal, in particolare il Grand Quai e la nuova torre del porto, analizzando l'architettura, l'accessibilità e l'attenzione alla sostenibilità ambientale.

Il quarto capitolo propone un'analisi critica dei risultati e dei limiti di queste soluzioni, esaminandone gli impatti sociali, economici e ambientali, con particolare attenzione alle criticità emerse come la gentrificazione e la privatizzazione degli spazi.

Il quinto capitolo sviluppa un confronto con altri waterfront, concentrandosi sul caso di Amsterdam, per individuare similarità e differenze.

Il sesto e ultimo capitolo riassume i principali risultati della ricerca concentrandosi sulle considerazioni finali sul progetto.

Attraverso questo studio, la tesi si pone come obiettivo quello di contribuire alla riflessione su come le città possano migliorare le condizioni dei loro waterfront in modo inclusivo, sostenibile e rispettoso delle comunità locali, per far sì che la riqualificazione non diventi un processo che avvantaggia solo alcuni a discapito di altri.

PRIMO CAPITOLO

Città-porto, waterfront e rigenerazione urbana

1.1 Evoluzione del concetto di città-porto

Un contributo fondamentale per comprendere l'evoluzione di città-porto è offerto dal modello di Brian Hoyle. Secondo l'autore, la relazione tra la città e il suo porto si configura come un'evoluzione che parte da una condizione di integrazione totale durante la fase preindustriale in cui waterfront è il centro della comunità dove le attività portuali si svolgono a diretto contatto con la vita quotidiana dei cittadini.

Con l'avvento della rivoluzione industriale, l'espansione industriale e l'introduzione di barriere fisiche come recinzioni, barriere e rotaie, spingono il porto a espandersi sempre di più. Questa fase, in cui sono state costruite nuove infrastrutture pesanti e chiusi degli spazi alla cittadinanza, viene detta fase di massima separazione: il porto è fisicamente, visivamente e simbolicamente distante dal centro città e dalla vita dei cittadini, i quali perdono l'accesso diretto al mare.

Il XX secolo, tuttavia, con la crisi della deindustrializzazione e la rivoluzione tecnologica, porta i lavoratori ad abbandonare i vecchi porti; perciò, molte città marittime entrano nella fase della dismissione, lasciando dietro di sé aree abbandonate, obsolete e vecchie sempre impedendo ai cittadini di accedere al fiume.

In questo momento viene notato il potenziale che il waterfront ha a livello di rigenerazione urbana e crescita economica: i magazzini, le banchine e gli spazi vietati al pubblico vengono riqualificati, e trasformati in hotel, ristoranti, alberghi, negozi ecc.

Tuttavia, è proprio a questo punto del percorso che il testo di Claudio Minca e Stefano Soriani (2000) evidenzia come questa fase di riavvicinamento sia un passaggio dalla produzione materiale alla produzione del consumo culturale e del tempo libero:

“Urban waterfronts are, above all, becoming places increasingly marked by consumption, cultural production, and services, aiming to reorient the urban system within the global economy” (Minca, Soriani, 2000, p. 232).

Quindi, secondo Minca e Soriani, le aree del waterfront verrebbero modernizzate e riqualificate perché viste da investitori privati e policy makers come risorse da sfruttare, privatizzare e mettere a profitto:

“[...] waterfront areas came to be increasingly recognised by urban policy makers and private investors as a potential market resource to be exploited. Waterfronts would thus be re-interpreted and promoted as a valuable capital” (Minca, Soriani, 2000, p. 232).

I ricordi reali legati al passato del porto vengono rimossi a favore della novità per vendere e riposizionare il branding della città, portando alla produzione di spazi regolati, sorvegliati, e privatizzati favorendo una crescita dei valori immobiliari e, di conseguenza, della gentrificazione: il waterfront è accessibile solamente alla classe abbiente mentre la popolazione media è obbligata a trasferirsi in periferia e quindi viene socialmente ed economicamente esclusa:

“For Relph (1987), gentrification is, most broadly, as a process of ‘residential improvement in which streets formerly occupied by relatively poor, working-class populations are upgraded and renovated by young, enthusiastic professionals who are searching for ambience in the areas where they choose to live” (Minca, Soriani, 2000, p. 228).

In definitiva, possiamo dire che il modello di Hoyle rimane fondamentale per capire il processo che ha portato al waterfront che conosciamo oggi ma la critica di Minca e Soriani permette di capire il motivo politico ed economico di questa rigenerazione.

Ricostruendo la storia di questo legame Ciuffarin nella sua tesi di dottorato sottolinea come queste aree, oltre ad essere infrastrutture, fossero anche punti cruciali per l'identità della città e un'attrattiva per il suo turismo:

I waterfront costituiscono inoltre un elemento fondamentale all'interno dell'offerta turistica delle città rispetto a molteplici caratteristiche: come luoghi che ne testimoniano l'identità marittima e portuale attraverso le architetture e gli spazi aperti, e rappresentano perciò un patrimonio urbano capace di generare un'attrattiva nei confronti del turismo delle città (Ciuffarin, 2017-2018, p.7).

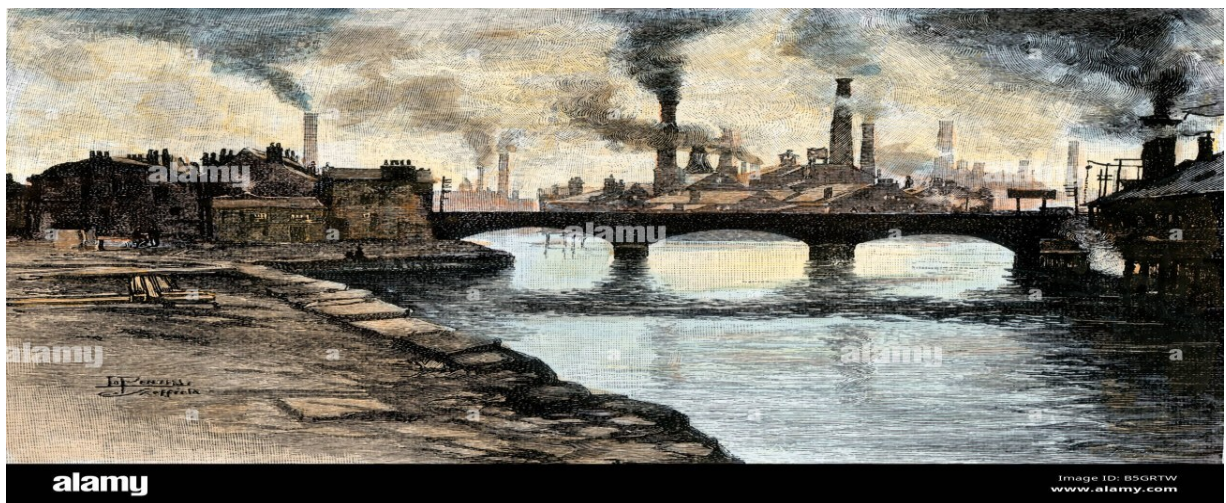
In questo periodo preindustriale, quindi, lo spazio che collegava la terra all'acqua era pubblico e utile per gli usi della popolazione come il commercio o la pesca ma la gestione era a discrezione personale delle leggi di ciascun paese.

L'avvento dell'industrializzazione nel XIX secolo segna, però, una frattura importante in quanto la necessità di accogliere flussi commerciali massicci e lo sviluppo tecnologico dei sistemi di trasporto

via acqua imposero una crescita delle aree portuali che iniziarono a occupare vaste porzioni di territorio, trasformandosi in zone che, nonostante fossero geograficamente centrali, divennero separate alla vita quotidiana della cittadinanza; come afferma Ciuffarin:

“Le aree portuali ottocentesche, formatesi per effetto dell’industrializzazione delle fasce costiere e dello sviluppo tecnologico del sistema di trasporto via acqua, costituiscono vaste porzioni di città, spesso centrali all’area urbana”

(Ciuffarin, 2017-2018, p.8).



Waterfront di Montréal nell'800

www.alamy.it

Queste aree sono state storicamente gestite dalle Autorità Portuali ed erano completamente separate in tutto e per tutto rispetto alle aree urbane di competenza comunale. Il porto, perciò, smette di essere il centro della città per diventare il centro di produzione: la relazione città-porto entra in una fase di conflitto in quanto le autorità portuali gestiscono lo spazio per scopi commerciali, creando barriere fisiche che impediscono l'accesso pubblico al fronte d'acqua.

Tutto questo perché l'introduzione dei container e il rafforzamento della competitività internazionale hanno spinto le attività portuali a cercare spazi più ampi e profondi, generalmente fuori dai centri storici lasciando zone dismesse, che Ciuffarin nomina “scarti”:

“Il waterfront urbano non più sede di attività portuali, nasce come “scarto” di un processo di innovazione tecnologica e rafforzamento della competitività commerciale dei porti e delle

attività portuali internazionali. L'origine quindi del waterfront post-industriale è quella di ex area portuale svuotata dalle sue attività pesanti, commerciali e industriali"

(Ciuffarin, 2017-2018, p.7).

In questo scenario, la pubblicazione di Stefano Soriani ci aiuta a capire meglio il motivo di questo cambiamento; la motivazione principale è che le navi diventavano troppo grandi e i vecchi moli in centro città non riuscivano più a ospitarle in quanto erano di dimensioni irrisorie e quindi sono diventate obsolete all'improvviso perché non rispondevano più ai nuovi bisogni del commercio e dell'industria. Come scrive lui stesso:

"Rese obsolete per effetto della loro inadeguatezza a rispondere ai nuovi requisiti posti dalle innovazioni tecnologiche legate allo sviluppo della portualità commerciale [...] le aree più centrali e pregiate del waterfront urbano hanno visto costantemente crescere negli ultimi due decenni l'attenzione ad esse rivolta"

(Soriani, 1998, p. 535).

Tutto ciò significa che quello che prima era il cuore pulsante della città è diventato un peso, un'area vuota che però, proprio perché centrale e affacciato sull'acqua, ha iniziato a interessare tutti: i cittadini che volevano essere circondati da più natura e gli investitori che vedevano nuove opportunità. È per questo motivo che la gestione di queste zone passa dai lavoratori locali alle autorità pubbliche locali:

"Tuttavia, nel momento in cui le autorità portuali hanno spostato il loro campo di manovra in altre aree, per lo più extraurbane, lo spazio risultante è passato nella gran parte dei casi in gestione alle autorità pubbliche locali competenti, diventando dal punto di vista amministrativo una porzione di città"

(Ciuffarin, 2017-2018, p.7-8).

Oggi la fase post-industriale è evoluta in un periodo di maturità dove molti waterfront sono stati trasformati in spazi pubblici o di uso comune, diventando luoghi di socializzazione, passeggio e fruizione culturale ed economica per la città. La ricerca di Ciuffarin identifica tre pilastri fondamentali che definiscono questa fase attuale:

- Sfida sociale:

“La necessità di godere di un affaccio all’acqua pubblico, accessibile, fruibile da tutta la popolazione, abitanti, lavoratori e turisti, quindi di un waterfront valorizzato in quanto patrimonio urbano” (Ciuffarin, 2017-2018, p.8).

- Sfida ambientale: il waterfront è ora inteso come *“sistema di protezione della città nei confronti di esondazioni o alluvioni”* (Ciuffarin, 2017-2018, p.8).
- Blue economy: si assiste a un *“esigenza di gestire lo spazio di waterfront come una risorsa per lo sviluppo di un turismo urbano che, in molti casi, risulta ampiamente caratterizzato dal fenomeno del turismo crocieristico”* (Ciuffarin, 2017-2018, p.8).

In conclusione, l'evoluzione descritta mostra come il waterfront sia passato dall'essere il cuore della città nella fase preindustriale, a essere una macchina produttiva nella fase industriale, fino a diventare oggi una risorsa strategica complessa nella fase post-industriale.

1.2 Definizione di waterfront e potenziale di rigenerazione

Il waterfront viene inteso come un’area di città che si trova alle sponde di una zona d’acqua, che sia mare o fiume, fondamentali per migliorare l’economia, l’estetica cittadina e la qualità della vita dei residenti. Ciuffarin chiarisce questo concetto definendo il waterfront come:

"un laboratorio di sperimentazione delle ambizioni di crescita delle città e rappresentano un ambito di ricerca ancora fertile rispetto a molteplici tematiche che lo caratterizzano: dalla riqualificazione dei tessuti urbani storici, alla progettazione dello spazio pubblico, dalla gestione della fascia costiera alla tutela e valorizzazione del patrimonio industriale portuale, fino ad arrivare alle tematiche più contemporanee della resilienza e dei cambiamenti climatici"
(Ciuffarin, 2017-2018 , p. 7).



Marsiglia

www.luoghiidiinteresse.it

specificando come queste aree urbane sono luoghi dove si possono sperimentare soluzioni innovative per rendere le città più belle, funzionali e preparate alle sfide future.

Oltre al ritorno economico, la rigenerazione deve anche avere come obiettivo la riscoperta del cosiddetto "genius loci liquido" che significa che il waterfront è un luogo dinamico, in continua evoluzione con i cambiamenti storici, come nell'epoca romana significava "spirito del luogo" riferendosi all'atmosfera e identità unica che lo caratterizza.

L'idea è quella di recuperare l'identità del luogo legata al mare, che nel tempo era stata messa da parte e quasi dimenticata a causa dell'industrializzazione. Oltre a questo, è necessario anche ricostruire le aree e gli edifici evitando la standardizzazione delle città ma piuttosto seguire le caratteristiche proprie e la storia di quest'ultime da cui i progetti di rigenerazione partiranno: in questo modo, la città costruisce la sua nuova immagine valorizzando il passato, senza cancellarlo.

La valorizzazione di queste aree non deve quindi limitarsi solamente alla costruzione di nuove infrastrutture, ma deve puntare al recupero del patrimonio urbano esistente per restituire ai cittadini un'identità che rischiava di andare persa. Ciuffarin sottolinea questa questione:

"I waterfront costituiscono inoltre un elemento fondamentale all'interno dell'offerta turistica delle città rispetto a molteplici caratteristiche: come luoghi che ne testimoniano l'identità marittima e portuale attraverso le architetture e gli spazi aperti, e rappresentano perciò un patrimonio urbano capace di generare un'attrattiva nei confronti del turismo delle città"

(Ciuffarin, 2017-2018, p. 7).

Rigenerare un waterfront significa trovare un equilibrio tra conservare la memoria del passato e introdurre nuove attività e funzioni moderne pensando al futuro. Questo processo porta anche a un cambiamento importante nel modo in cui l'area produce economia: si passa da un modello industriale a uno nuovo, più legato ai servizi, alla cultura, al turismo e alla qualità della vita come ristoranti, piste ciclabili o aree culturali: questo sviluppo, identificabile con l'emergere della Blue Economy, cioè l'insieme di tutte le attività economiche legate all'acqua svolte in modo sostenibile, vede nel waterfront il supporto per queste attività.

Ciuffarin spiega che si tratta principalmente di un cambiamento a livello economico:

"Sempre più spesso le città portuali puntano su una nuova economia del mare, basata su uno sfruttamento diversificato e talvolta sperimentale degli spazi: dalla diffusione del turismo crocieristico all'inserimento di funzioni ricreative, culturali e legate alla ricerca, fino alla creazione di distretti dell'innovazione capaci di attrarre investimenti internazionali e nuove classi di lavoratori creativi"

(Ciuffarin, 2017-2018, p. 11).

Il potenziale economico del waterfront contemporaneo si estende infatti alla creazione di veri e propri innovation districts, cioè l'area della città in cui si possono trovare centri di ricerche, università, e aziende: i waterfront rinnovati, quindi, offrono un'opportunità per trasformarsi in luoghi dove lavoro, ricerca e aziende tecnologiche si trovano nello stesso luogo sfruttando la centralità del fronte mare e migliorando l'immagine della città.



Innovation district

www.archdaily.com

Ma allora, qual è il vero potenziale di queste aree? Soriani ci dice che il recupero del waterfront è la carta vincente che molte città si giocano per cambiare completamente aspetto e attirare turismo e investimenti, come un'operazione di marketing urbano. Soriani descrive questo fenomeno in modo molto chiaro:

"Gli interventi sul waterfront si svolgono in un contesto generale che ha visto, a partire dalla seconda metà degli anni ottanta, profonde modificazioni nella filosofia ispiratrice della politica urbana e una maggiore attenzione al place-marketing"

(Soriani, 1998, p. 567).

In sostanza, rinnovare il waterfront significa che la città da un centro industriale, diventa un posto dinamico dove si può vivere bene, lavorare in uffici moderni e godersi il tempo libero davanti al mare: tali innovazioni sono centrali e fondamentali per il rebranding e il rilancio dell'immagine del luogo; tuttavia, l'efficacia di questo rilancio dipende dalla capacità di gestire la governance e l'accessibilità in quanto l'obiettivo finale è la risposta affermativa a queste tre domande:

"La necessità di godere di un affaccio all'acqua pubblico, accessibile, fruibile da tutta la popolazione, abitanti, lavoratori e turisti, quindi di un waterfront valorizzato in quanto patrimonio urbano; l'esigenza di mettere in atto in questi ambiti, un insieme di misure per l'adattamento agli eventi atmosferici estremi di tipo alluvionale sempre più frequenti e intensi a

causa dei cambiamenti climatici; infine l'esigenza di gestire lo spazio di waterfront come una risorsa per lo sviluppo di un turismo rubano"
(Ciuffarin, 2017-2018, p. 8).

Inoltre, un aspetto fondamentale per garantire che questa valorizzazione sia duratura è il coinvolgimento attivo dei soggetti interessati. Infatti, come afferma Dalila Sicomo, la governance deve essere tenere conto e includere tutti:

"Si tratta di tutti quei soggetti come enti, organizzazioni, gruppi o individui che hanno un interesse (diretto o indiretto) in un determinato intervento di trasformazione o nella sua valutazione" (Sicomo, 2023, Glossario).

In questa fase contemporanea, la definizione di waterfront comprende una componente ecologica e sostenibile, come trattato nella ricerca di Dalila Sicomo. Il potenziale delle aree dismesse risiede oggi nella loro capacità di trasformarsi in città-porto verdi, dove la rigenerazione deve rispondere direttamente alle minacce della crisi climatica. La vera valorizzazione del fronte d'acqua passa oggi attraverso l'integrazione delle cosiddette Nature-based Solutions, cioè interventi che usano la natura per risolvere problemi ambientali e urbani. Sicomo chiarisce l'importanza di questo approccio per la tutela ambientale:

"Le soluzioni basate sulla natura sono principalmente orientate alla mitigazione dei rischi. Le principali categorie di mitigazione del rischio che queste NbS intendono affrontare sono le questioni legate all'acqua, legate al ripristino di condizioni ecologiche precarie, alla mitigazione del rischio di inondazione (dovuto all'innalzamento del livello del mare) e alle inondazioni. "
(Sicomo, 2023, p. 142).

La valorizzazione delle aree non può quindi prescindere dall'adattamento climatico: il waterfront rigenerato deve contribuire alla riduzione dell'effetto isola di calore urbano (Urban Heat Island), cioè di zone in cui i gradi atmosferici sono nettamente più alti rispetto alle altre aree della città. Questo significa trasformare le banchine in "infrastrutture blu e verdi" che agiscono come polmoni termici per i quartieri densamente edificati, migliorano drasticamente la vivibilità dello spazio pubblico e la percezione dell'immagine urbana, contrastando vari fenomeni critici, tra cui quello appena citato.

Questo fenomeno rappresenta una delle sfide maggiori per la vivibilità delle aree portuali prettamente cementificate:

"In meteorologia e climatologia l'isola di calore urbano è il fenomeno che determina un microclima più caldo all'interno delle aree urbane cittadine (spesso nelle metropoli), rispetto alle circostanti zone periferiche e rurali "

(Sicomo, 2023, Glossario).

Il potenziale di rigenerazione si traduce, in definitiva, nella capacità di trasformare quello che Ciuffarin definisce "scarto" tecnologico (Ciuffarin, 2017-2018, p. 7) in una risorsa: il waterfront smette di essere una periferia industriale per diventare il nuovo centro simbolico ed ecologico della metropoli, dove lo sviluppo economico e il rilancio dell'immagine urbana sono allo stesso livello della tutela della biodiversità e della sostenibilità.

1.3 Modelli e strategie di rigenerazione

Una volta compreso il potenziale teorico del waterfront, la sfida si sposta sul piano della realizzazione effettiva: cosa fare per far sì che queste aree diventino zone caratterizzate da una vera connessione con il resto della città? Il successo di un intervento di rigenerazione, infatti, dipende sì dalla qualità estetica dell'architettura, ma soprattutto dalla capacità di trovare varie strategie e soluzioni che tengano conto dell'economia e della popolazione in quanto quello che potrebbe funzionare esteticamente potrebbe non essere ideale a livello sociale e nella vita reale della città; ad esempio si può costruire una banchina ma bisogna pensare anche a cosa costruire nelle vicinanze come bar o negozi al fine di attirare clientela e turisti. Analizzando questa riflessione, capiamo che recuperare qualsiasi edificio o infrastruttura del vecchio waterfront sia necessario se non fondamentale al livello di marketing della città: al giorno d'oggi dove le città tendono ad assomigliarsi (identità globale), possedere un patrimonio marittimo è una buona e strategica opportunità per offrire qualcosa di autentico e irripetibile: questa caratteristica trasforma lo spazio in un posto in cui dove la gente vuole

stare per lavorare, studiare e vivere proprio perché trasmette un senso di continuità storica che i nuovi quartieri residenziali di periferia non possiedono.

Tuttavia, bisogna essere a conoscenza che queste trasformazioni avvengono molto spesso in contesti di conflitto: da un lato abbiamo l'Autorità Portuale, che spinge per mantenere l'efficienza logistica del porto e la sicurezza; dall'altro il Comune, che vuole spazi verdi e residenze; e infine i privati, che cercano il massimo profitto. Olivia Giovinazzi (2008) chiarisce molto bene questo punto:

"La rigenerazione delle aree di interfaccia città-porto richiede la costruzione di visioni strategiche in grado di mediare tra istanze spesso contrapposte. Il progetto del waterfront diventa quindi un'arena di negoziazione dove il conflitto non va evitato, ma gestito attraverso processi partecipativi che permettano di trasformare le tensioni tra gli attori in opportunità di progetto condiviso"
(Giovinazzi, 2008).

Questo significa che il progetto urbanistico è un processo sociale: se tutti non vengono coinvolti in egual misura e non si tiene conto delle esigenze di ciascuno si rischia che si crei un waterfront che viene percepito estraneo da alcuni cittadini. La governance è quindi responsabile di tenere insieme le diverse volontà, cosicché tutti i soggetti coinvolti si sentano parte di un obiettivo comune: la restituzione del mare alla cittadinanza.

C'è poi un modello che sta cambiando il modo di intendere lo sviluppo economico delle fasce costiere: i Ports as Innovation Districts: tradizionalmente, il waterfront rigenerato veniva visto quasi esclusivamente come un luogo per il tempo libero, il commercio e il turismo crocieristico, mentre oggi la tendenza è di portare, come accennato precedentemente, anche lo studio e il lavoro. Come osserva Gras Alomà (2022):

"A winning strategy may be to efficiently incorporate innovation hubs (generating new ideas, products, solutions, services) in the port area, in synergy with logistics platforms. This can multiply the positive impact on society and the development of a strong, competitive economy at the service of its people"
(Gras Alomà, 2022).

Qui il punto fondamentale è che la qualità dello spazio smette di essere solo un "costo" per il Comune e diventa un fattore di produzione economica, anche perché oggi ormai i lavoratori non cercano solo un buon ufficio ma soprattutto un'alta qualità della vita e un ambiente stimolante: questo approccio è

quello che permette di passare da una rigenerazione puramente estetica a una rigenerazione strutturale che produce occupazione qualificata e innovazione.

Dal punto di vista della progettazione fisica, invece, la parola chiave deve essere l'accessibilità: nel XX-XI secolo, i porti sono stati dei "non-luoghi" recintati, separati fisicamente dal resto del tessuto urbano da binari ferroviari e muri di cinta, rigenerare oggi che lo spazio deve essere permeabile, cioè un abitante deve poter camminare dal centro storico fino alla banchina senza barriere visive o fisiche. Questa "democratizzazione" dell'accesso all'acqua è forse la sfida sociale più complessa: significa privilegiare la mobilità dolce come le piste ciclabili o i percorsi pedonali e assicurarsi che ampie porzioni di waterfront rimangano pubbliche e completamente gratuite, resistendo alla fortissima pressione del mercato immobiliare che spinge verso la privatizzazione di queste aree.



Waterfront in Germania

www.ab-in-den-urlaub.de

Infine, non si può parlare di strategie moderne senza integrare la sostenibilità.

Come abbiamo già visto, infatti, analizzando i rischi climatici, il waterfront è la prima linea di difesa della città: a strategia contemporanea prevede che banchine e moli siano infrastrutture che integrano le Nature-based Solutions.

In definitiva, i modelli attuali ci dicono che il waterfront del futuro deve essere inteso come un sistema complesso e multisettoriale: deve essere contemporaneamente un luogo che mantiene la sua storia, un'area capace di generare ricchezza e lavoro e un'infrastruttura ecologica capace di proteggere l'ambiente.

1.4 Rischi e criticità

Nonostante tutto ciò, ovviamente la rigenerazione è un processo che porta anche lati negativi proprio perché parliamo di aree che hanno un valore economico, geografico e storico, trasformando un'opportunità di sviluppo in un danno sociale permanente. Analizzare i rischi e le criticità significa porsi una domanda etica fondamentale, che spesso viene ignorata nelle fasi di marketing territoriale: per chi stiamo rigenerando realmente il waterfront: per i cittadini, l'area portuale o i privati? Se l'intervento non viene guidato da una visione sociale e politica, il rischio concreto è quello di trasformare un bene pubblico in un'area isolata ed esclusiva per pochi, perché totalmente scollegato dai bisogni della comunità locale.

Il rischio più immediato e ampiamente documentato a livello internazionale è senza dubbio quello della gentrificazione, un fenomeno che prevede che dopo la rigenerazione di determinate zone il costo della vita diventi così alto da poterlo far mettere solamente ai più facoltosi: una zona degradata o abbandonata viene riqualificata attraverso la creazione di parchi e architetture migliorando indubbiamente la qualità ambientale e della vita ma provocando un innalzamento violento dei valori immobiliari.

Approfondendo questa riflessione, ci rendiamo conto di un paradosso sociale assurdo e difficile da accettare: le persone che per decenni hanno vissuto nel porto degradato, sopportandone le condizioni pietose, nel momento in cui l'area diventa finalmente vivibile, vengono espulse perché non possono più permettersi di abitarci: oltre all'aumento degli affitti, si nota una vera e propria privatizzazione psicologica. Lo spazio pubblico, infatti, pur rimanendo tecnicamente aperto, diventa psicologicamente ed economicamente inaccessibile per chi non appartiene a una determinata fascia sociale: si può ben capire dal fatto che spesso il waterfront rigenerato diventa un quartiere dove semplici beni essenziali costano il triplo rispetto al resto della città.

Un secondo rischio riguarda la perdita di identità marittima. Spesso, nel tentativo di rendere il waterfront appetibile per il mercato del turismo internazionale, si insegue un'estetica standardizzata che rende tutti i porti del mondo simili tra loro. Con questo fenomeno i critici hanno riscontrato un altro problema che definiscono "Waterfront Syndrome": ristoranti o attività ricettive situati su o vicino al lungomare non riescono a sfruttare appieno la loro posizione privilegiata, spesso rendendo meno del previsto nonostante abbiano viste, cibo o atmosfera eccellenti. Soriani lo analizza sancendo che questo processo cancella le radici del luogo:

"[...] alla luce del rischio di banalità e noia visuale che caratterizza molti waterfront urbani per effetto della clonazione di schemi di successo: in questa prospettiva, riproporre alcuni temi della storia del luogo costituisce un aspetto essenziale "

(Soriani, 1998, p. 556).

In molti casi, la tendenza è quella di non recuperare veramente i vecchi magazzini della città, ma renderli negozi di lusso identici a quelli di qualsiasi aeroporto; in questo senso, l'approccio place-based, cioè una metodologia di sviluppo territoriale che si concentra sulle specifiche caratteristiche e le potenzialità di ciascun luogo, può trasformarsi in un'arma a doppio taglio: se il cosiddetto "genius loci liquido" viene usato solo come un marchio di marketing urbano il rischio è che la città perda la sua identità reale a favore di una versione costruita su misura per il turista, privo di ogni legame con i residenti cittadini.

Non dobbiamo poi dimenticare che il waterfront rimane, per sua natura, un terreno di scontro permanente: nonostante gli sforzi di governance collaborativa analizzati nei paragrafi precedenti, le esigenze del porto commerciale operativo e quelle della città rigenerata faticano enormemente a convivere nello stesso spazio. Olivia Giovinazzi (2008), nei suoi studi pubblicati su *Portus*, sottolinea come queste aree siano perennemente in tensione:

"Il progetto del waterfront diventa un'arena di negoziazione dove il conflitto non va evitato, ma gestito. Tuttavia, spesso gli interessi della città del consumo finiscono per soffocare quelli della città della produzione, portando a una nuova forma di segregazione spaziale"

(Giovinazzi, 2008).

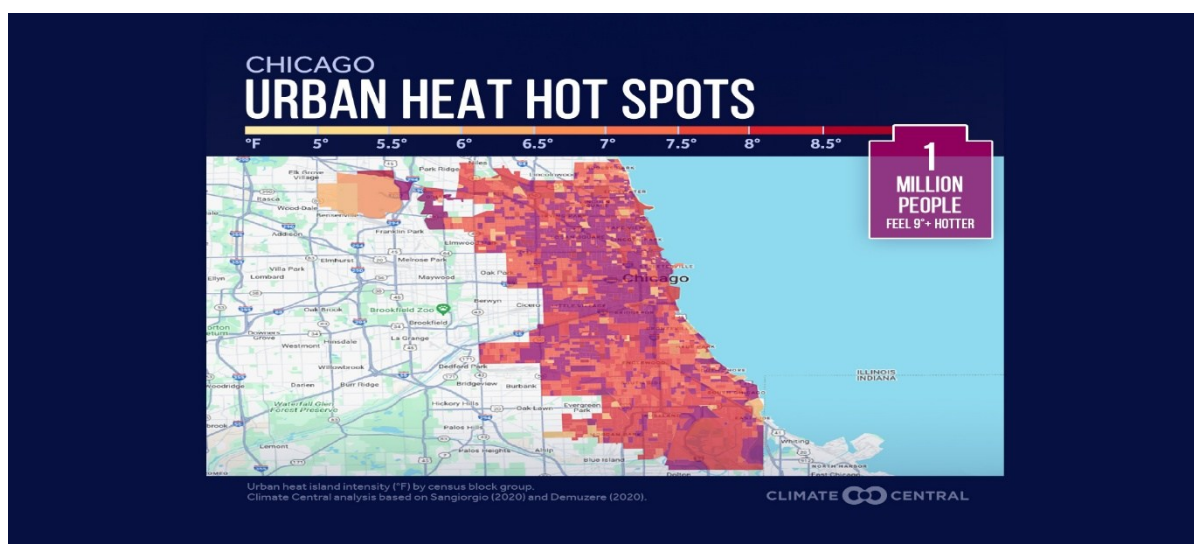
Nella pratica quotidiana, questo conflitto si traduce in una pressione insostenibile sulle attività portuali residue. Chi acquista appartamenti di altissimo pregio con vista sul mare inizierà inevitabilmente a lamentarsi delle attività rumorose necessarie alla logistica, così la pressione del mercato immobiliare spinge il porto "vero" sempre più lontano dal centro urbano, distruggendo posti di lavoro e quindi qualità della vita sia di questi lavoratori sia dei cittadini che vivono sul fronte acqua: si rischia di ottenere città bellissime, ma che non producono più nulla, diventando totalmente dipendenti dai flussi turistici e perdendo quella natura di centri di scambio e industria ritornando alla situazione di abbandono di secoli fa.

Infine, emerge con forza la criticità ecologica, che oggi rappresenta la sfida più urgente: molti progetti di rigenerazione vengono presentati al pubblico come "green" o "sostenibili" solo perché includono qualche area verde ma che non risolvono effettivamente il problema.

Dalila Sicomo solleva una questione tecnica fondamentale legata alla vivibilità di queste aree, spesso troppo cementificate:

"In meteorologia e climatologia l'isola di calore urbano è il fenomeno che determina un microclima più caldo all'interno delle aree urbane [...] a causa della massiccia presenza di superfici impermeabili che assorbono calore, rendendo le aree costiere vulnerabili e termicamente invivibili"

(Sicomo, 2023 Glossario).



Urban Heat Spot di Chicago

www.climatecentral.org

Se la rigenerazione si limita a sostituire vecchi moli con nuove distese di cemento o edifici con enormi vetrate riflettenti e moderni ma deleteri, il rischio concreto è quello di peggiorare il microclima urbano, creando un effetto serra specialmente durante le estati; gli investimenti devono, quindi, includere da subito misure di adattamento climatico.

In conclusione, questo sguardo critico ci insegna che il recupero del waterfront è un atto architettonico ma principalmente un atto politico. Questa consapevolezza ci permette ora di trattare il caso di Montréal: nel prossimo capitolo analizzeremo se questa città canadese è riuscita davvero a evitare ciò di cui abbiamo parlato prima o se il suo Vieux-Port è diventato l'ennesimo esempio di identità globale.

SECONDO CAPITOLO

Evoluzione storica dei rapporti città-porto a Montréal

2.1 Montreal come nodo portuale nel XIX e XX secolo, declino industriale e defunzionalizzazione

Per quanto riguarda Montréal, città a sud-est del Canada, nell'Ottocento era una città-fabbrica basata semplicemente sullo scambio commerciale grazie alla sua localizzazione: le navi che arrivavano direttamente dall'oceano dovevano fermarsi perché il fiume San Lorenzo diventava troppo impervio ed era impossibile proseguire, rendendo Montréal il break-of-bulk point, cioè il punto di rottura del carico. Leggendo la cronologia ufficiale del porto, infatti, si capisce quanto il 1825 sia stata una data spartiacque per l'intero sistema di trasporti nordamericano:

"Measuring 13.4 km long, 14.6 m wide and 1.4 m deep, this seven lock canal made it possible to bypass the dangerous Lachine Rapids between the Port and Lake Saint-Louis. Expanded twice in the 19th century, it played an important role in the development of Montreal, Ontario and Canada. Closed to commercial shipping in 1970, it was replaced by the St. Lawrence Seaway."

(Port of Montréal, 2026)

Quindi, per via delle rapide del Canale Lachine, Montréal poteva essere l'unico luogo di approdo e partenza per portare il grano dall'ovest del Canada fino in Europa, generando lavoro e quindi profitto. Le motivazioni sono diverse: innanzitutto le navi, costrette a fermarsi a causa del Canale Lachine,

dovevano scaricare i prodotti per evitare che andassero persi o marcissero: per questo vennero creati silos in cui mantenere la merce “sana” e servizi logistici come barche di dimensioni inferiori o trasporti ferroviari ma anche fabbriche, trasformando Montréal in un centro di produzione industriale e finanziario. Questo processo ha causato un cambiamento del paesaggio portando alla costruzione di numerosi moli, a folle di lavoratori che lavoravano per ore ed ore e alla città che ha dovuto crescere attorno al porto.

Per giunta, all'inizio del XX secolo, Montréal era indiscutibilmente il primate del mercato granario mondiale; la Old Port of Montreal Corporation descrive, infatti, quel periodo per spiegare quanto grande fosse l'industrializzazione del waterfront:

"The Old Port of Montreal was the site of intense port activity for over a century. In the early 20th century, Montreal became the largest grain port in the world. The construction of massive grain elevators, like Elevator No. 2 and Elevator No. 5, redefined the city's skyline and confirmed its role as a global commercial hub."

(Old Port of Montréal, 2017).

Ma mentre questi silos crescevano a dismisura, la città ne soffriva e allo stesso tempo veniva sempre più allontanata, fisicamente e simbolicamente, dall'acqua a causa dell'architettura delle zone industriali: le ferrovie correivano proprio lungo la riva (ad oggi è ancora presente) e le recinzioni erano ovunque:

"The port's growth in the 20th century was characterized by massive infrastructure projects, including the construction of concrete piers and permanent warehouses. While this solidified Montreal's status as a 'world-class port', it also physically separated the historic city from its waterfront, creating an industrial wall along the St. Lawrence River."

(Old Port of Montréal, 2017).

Il 1959, però, segna un cambiamento: grazie o a causa dell'apertura della St. Lawrence Seaway, la Via Marittima del San Lorenzo, Montréal è diventata sempre più piccola e meno importante in quanto le nuove navi, più grandi e capaci di navigare direttamente verso i Grandi Laghi, hanno iniziato a bypassare la città provocando una crisi economica.

Tutto ciò ha rovinato anche la vita dei lavoratori nei porti per il fatto che, per oltre un secolo, le famiglie hanno tramandato di generazione in generazione le loro mansioni in fabbrica vivendo a ridosso del Canale Lachine e poi, improvvisamente, il Canale è stato chiuso nel 1970 lasciando da

sole queste famiglie e ledendo un intero sistema sociale; il quartiere di Griffintown, ad esempio, è passato da essere il centro dell'industria ad un centro vuoto privo di persone e caratterizzato da case abbandonate e povertà:

" Open for 11 years at this point, the St. Lawrence Seaway accommodates more and more ships of all sizes, even the smaller ones, which gradually stop using the Lachine Canal."

(Port of Montréal, 2026)

Questa citazione dimostra come il degrado del vecchio sistema portuale sia stata sinonimo di abbandono e disperazione per la classe operaia di Montréal. L'arretratezza di queste aree ha spinto la cittadinanza e le istituzioni a comprendere che non si poteva più continuare in quel modo: il waterfront doveva essere reinventato e restituito alla città, trasformandosi in un luogo da vivere e in una nuova risorsa per lo sviluppo urbano:

"La città sembra guardare di nuovo avanti [...] per la riqualificazione dell'ambiente urbano, valorizzandolo con piazze e spazi pubblici, quasi a voler richiamare quella origine europea che sembrava essersi assopita."

(Il Giornale dell'Architettura, 2026).

La parola chiave è "equilibrio", cioè bilanciamento tra il passato e il presente e, allo stesso tempo, la rigenerazione del waterfront urbano deve equilibrare la sostenibilità con la preservazione storica trasformando le infrastrutture "grigie" in infrastrutture "verdi" e "blu", cioè che contribuiscono alla mitigazione dei cambiamenti climatici e al miglioramento della qualità della vita urbana: si può dire che questa crisi sia il lancio che serviva a Montréal per rivivere e rinnovarsi.

2.2 Prime strategie di riqualificazione del Vieux-Port (Anni '80)

Il passaggio dagli anni Settanta agli anni Ottanta è proprio il momento in cui la città ha cominciato a rivivere e rinnovarsi: Montréal ha cominciato a delineare nuove linee guida urbanistiche al fine di ricostruire le banchine e restituire l'identità cittadina ormai persa. Come analizzato prima, infatti, il waterfront, nominato Vieux-Port, era dismesso e distrutto e la sua presenza faceva solo riaffiorare ricordi e dolore ai cittadini, nonostante fosse stato per secoli il centro economico e industriale della città:

"The Port of Montréal has played a key role in the city's development since its founding, serving as the primary gateway for trade in North America. However, the mid-20th century brought technological shifts, notably containerization, which required deeper waters and vast handling areas. Consequently, port activities gradually shifted eastward, allowing the historic sector to evolve from a purely industrial zone into a space with new potential for the city and its people."

(Port of Montréal, 2026)



Porto di Montréal

[Timeline and detailed history](#)

La citazione e l'immagine ci permettono di capire che la riqualificazione fu una scelta prettamente logistica in quanto il waterfront era fisicamente bloccato da silos, muri, macchine industriali e tanto

altro e la necessità era proprio quella di rendere il luogo rivivibile e accessibile ai cittadini per permettere loro di usufruire del fiume che, oltre alla città, possiamo dire, apparteneva anche a loro.

Al fine della riuscita del progetto venne fondata nel 1981 la Société du Vieux-Port de Montréal, che aveva come compito gestire e sviluppare il Vieux-Port trasformando un sito industriale diroccato in una destinazione urbana ricreativa e turistica di livello mondiale, garantendo che rimanga accessibile al pubblico e allo stesso tempo rifletta l'importanza storica del luogo per il Canada:

"Over the decades, the Old Port has evolved into one of Canada's most popular sites, welcoming millions of visitors annually"

(Old Port Corporation, 2017)

Inoltre, doveva mediare tra le varie volontà delle persone: da un lato c'erano i cittadini che chiedevano spazi e parchi all'aperto; dall'altro c'era l'edilizia che vedeva un luogo in cui costruire condomini di lusso. La scelta della Société du Vieux-Port de Montréal fu coraggiosa: tra il 1984 e il 1986 venne avviata una consultazione pubblica massiccia, che coinvolse migliaia di cittadini e il risultato fu la decisione di mantenere la proprietà pubblica del suolo, cioè la prevalenza dell'uso pubblico sulla proprietà privata, una scelta che anche oggi garantisce l'accesso gratuito al waterfront:

"The Old Port was transformed into a recreational and cultural space for Montrealers and visitors alike. It was about returning the waterfront to the people, creating a seamless link between the historic district of Old Montréal and the Saint Lawrence River, thereby enhancing the urban quality of life."

(Old Port Corporation, 2017)

La strategia della Société prevedeva la creazione di strade che arrivassero fino al fiume e in generale ogni nuova costruzione non doveva assolutamente ostruire la vista del San Lorenzo; prima di tutto, però, serviva inizialmente bonificare il suolo che era colmo di carbone, residui e macerie industriali: la pedonalizzazione e la ciclabilizzazione era inteso come una riscrittura del paesaggio ma sempre unendo la chiave moderna e l'idea di sostenibilità con la dimensione storica: si tradusse nella creazione di bacini idrici ricreativi, aree verdi che sostituirono i vecchi depositi di carbone e pavimentazioni che favorivano il drenaggio delle acque. Il portale istituzionale della città ricorda come questo intervento abbia ridefinito l'uso dello spazio pubblico:

“Le Plan d’urbanisme représente un contrat social entre les citoyens, la municipalité et les partenaires publics et privés en vue de concrétiser les orientations et les objectifs en matière d’aménagement et de développement du territoire. L’Arrondissement joue un rôle important dans la mise en œuvre de la vision d’aménagement et de développement de Montréal »

(Ville de Montréal, 2021).

Tuttavia, la decisione che ha differenziato Montréal dalle altre città è stata la scelta del riuso adattivo: negli anni Ottanta la prassi solita nel Nord America era quella di demolire vecchi edifici e ricostruirne sopra ex novo; Montréal, invece, per mantenere il patrimonio storico del Vieux-Montréal, scelse di integrare nuove costruzioni con quelle già esistenti, ad esempio vecchi moli in luoghi in cui poter trascorrere il tempo libero.

Come evidenziato nell'approfondimento di “Ritratti di città. Così Montréal ripensa la downtown”:

"Montréal, infatti, custodisce con cura il suo grandioso passato e, da sempre, ha voluto differenziarsi dal resto del Nord America: non si può dar torto a coloro che credono sia diversa dal modello di città nordamericana-statunitense. In effetti cultura, storia e architettura hanno un fascino più europeo, non a caso la Vieux Montréal è uno degli esempi di centri storici (come vengono intesi dagli europei) più belli e antichi di tutte le città nordamericane."

(Il Giornale dell’Architettura, 2026)

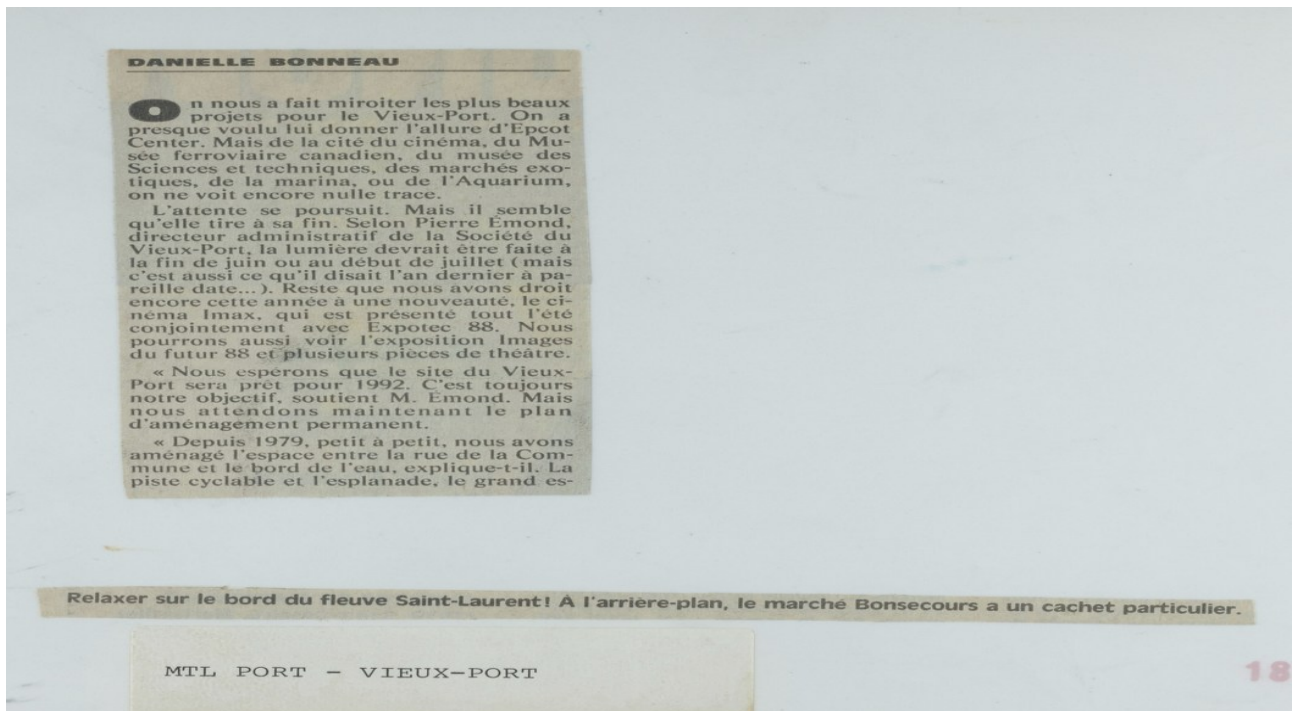
Nonostante la necessità di riqualificare la zona, rimaneva comunque la volontà di mantenere il porto operativo facendolo evolvere in aree più idonee; infatti, mentre il fronte storico si apriva alla cittadinanza, il porto commerciale continuava a espandersi verso est:

“The Port is moved farther east, putting an end to port activities in Old Montréal. The Port of Montréal specializes in handling containers and soon receives its one millionth container”.

(Old Port Corporation, 2017)

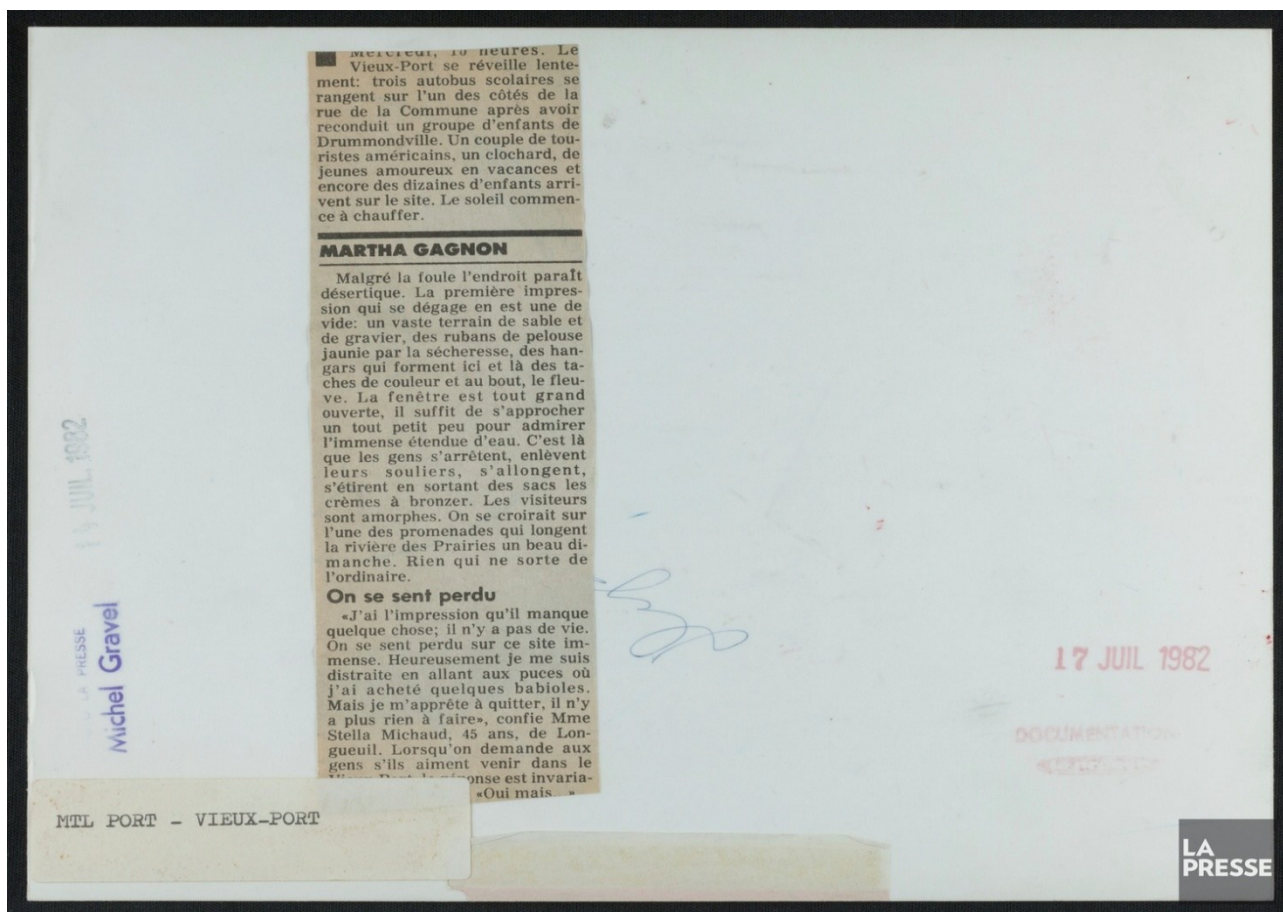
Questa separazione funzionale è stata la chiave del successo perché liberando il Vieux-Port dalla pressione dei traffici industriali, la Société du Vieux-Port de Montréal ha potuto progettare spazi

pubblici di alta qualità senza compromettere la competitività economica della regione. Il porto è diventato così un "doppio polmone": uno economico a est e uno sociale al centro.



Vieux-Port de Montréal | BAnQ numérique

Ma mancava ancora qualcosa:



Vieux-Port de Montréal | BAnQ numérique

Ciò che ha sancito veramente la svolta è stata la strategia di attivazione sociale: l'architettura e la bonifica non sarebbero state sufficienti a riportare i cittadini al fiume se non fosse stato per questo; la Société du Vieux-Port de Montréal introdusse, quindi, il concetto di programmazione stagionale presente ancora oggi, trasformando il sito in un organismo vivo tutto l'anno.

Dans le Vieux

**De concert avec la
Fédération Québécoise de
ski et Cansi-Québec, la
Société du Vieux-Port de
Montréal a inauguré
vendredi l'École de Ski du
Vieux-Port et son sentier de
ski de randonnée d'une
longueur de cinq
kilomètres. Cette piste fait
le lien naturel avec celle du
canal Lachine qui se
prolonge jusqu'au lac Saint-
Louis sur une longueur de
11 km. Un service de
réparation et de location
d'équipement est
également disponible.
Rappelons qu'une patinoire
de 300' par 90', située sur le
quai Jacques-Cartier,
attend la foulée des
amateurs de patinage.**

MTL PORT - VIEUX-PORT

Vieux-Port de Montréal | BAnQ numérique



Vieux-Port de Montréal | BAnQ numérique

Gli obiettivi di riconnettere la città al fiume sono stati raggiunti, quindi, attraverso un dialogo tra passato ed esigenze del presente: il Vieux-Port è oggi il simbolo di una metropoli che ha saputo utilizzare la propria geografia, garantendo a Montréal un waterfront che è, allo stesso tempo, un monumento storico e un motore di vitalità contemporanea.

TERZO CAPITOLO

I progetti di riqualificazione recenti a Montréal

3.1 Il Grand Quai e la nuova torre del porto

Il molo che oggi conosciamo come Grand Quai esisteva già il secolo scorso ma con il nome di Alexandra Pier. Per decenni questo spazio è rimasto isolato dal resto della città: era una zona puramente industriale, occupata da silos per tenere il grano e magazzini per le merci ed era separato da Montréal da una serie di barriere che impedivano ai cittadini di avvicinarsi all'acqua.



Waterfront di Montréal negli anni '70

[Downtown Montreal in the '70s - Montreal](#)

Come spiegato nell'analisi di *IFDM.design (2024)* dal titolo "Accesso all'acqua, ingresso alla città", il nuovo progetto ha ribaltato completamente questa situazione, trasformando una zona chiusa e polverosa in una struttura aperta e accogliente, che non funge più da confine invalicabile ma da punto di passaggio libero tra le strade del centro e la corrente del fiume San Lorenzo:

“Un tempo primario snodo commerciale cerealicolo nel mondo, ora il suo porto è un elegante “ingresso” che accoglie navi da crociera con più di 120mila turisti l’anno e insieme un ritrovato “salotto” per la cittadinanza da attraversare nel verde”.

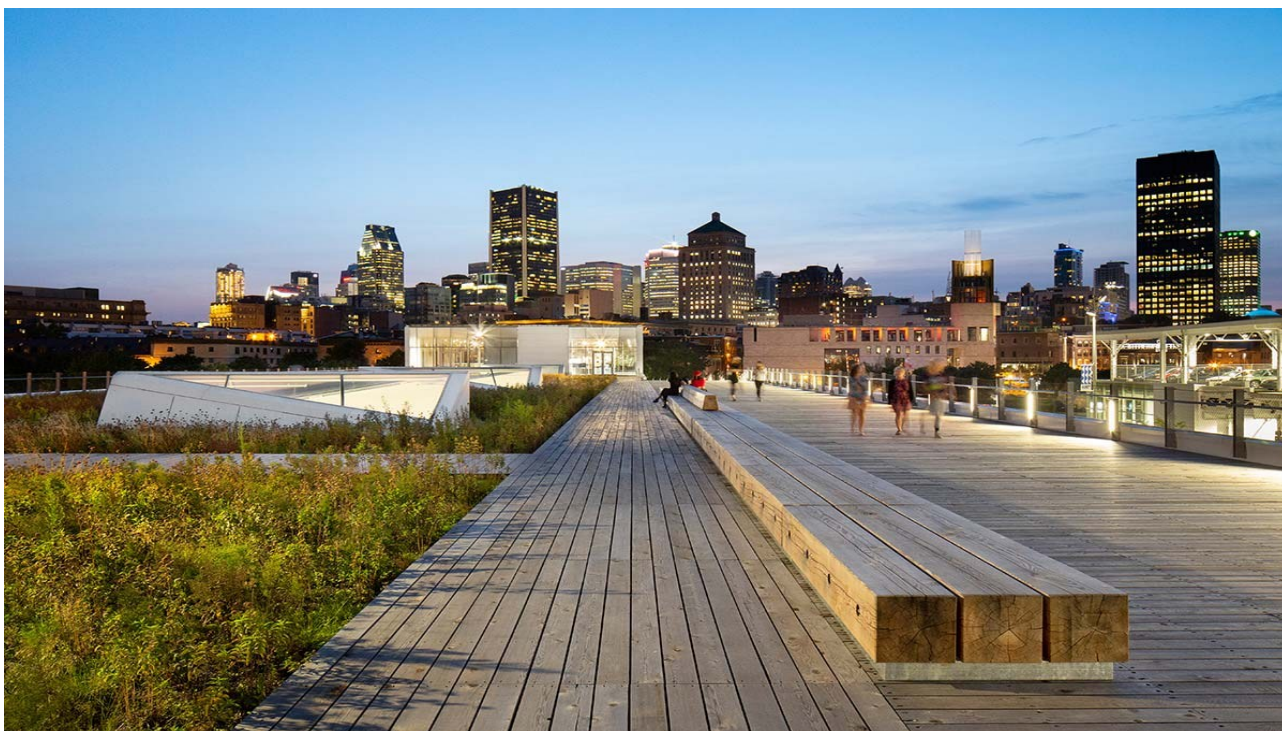
(Marcora, 2024)

Oggi, infatti, è composto dal terminal crocieristico moderno e funzionale per la gestione dei passeggeri, la Promenade d'Iberville, un tetto che funge da parco pubblico elevato, dalla Place des Commencements, una piazza aperta al livello dell'acqua dedicata agli eventi, e dalla Torre del Porto, una struttura in vetro e acciaio alta 65 metri che ospita un osservatorio panoramico sulla punta del molo, di cui parleremo dopo.

L'obiettivo era, quindi, quello di mantenere l'ossatura del vecchio molo, modificandola però per rispondere a una doppia necessità: da una parte accogliere in modo moderno le grandi navi da crociera che portano migliaia di turisti, e dall'altra restituire agli abitanti di Montréal un luogo dove passeggiare e stare all'aria aperta. Come dichiarato ufficialmente dallo studio, l'idea era proprio quello di trasformare un'area precedentemente nota solo come scalo tecnico in un arrivo prestigioso per chi arriva dal mare e in uno spazio pubblico di alta qualità per chi vive in città mantenendo l'uso di materiali come il vetro, il cemento faccia a vista e l'acciaio zincato per richiamare il passato industriale del porto, ma allo stesso tempo, eliminare la sensazione di oppressione tipica delle vecchie strutture doganali: oggi, infatti, Il Grand Quai si sviluppa su una pianta rettangolare allungata verso l'acqua parzialmente interrato o livellato per permettere ai cittadini di godersi la vista del fiume mentre passeggiano:

"The project now represents a dramatic transformation of an infrastructure complex that was crumbling into an exceptional public landscape [...] By transforming a once decrepit industrial site into inclusive and accessible public spaces, we've breathed new life into the whole community and enhanced the city's quality of life."

(Canadian Architect, 2024)



Promenade d'Iberville

www.canadianarchitect.com

E possiamo dire che possa essere considerato come uno spazio di nessuno nel senso che non appartiene solo ai turisti delle crociere e nemmeno solo ai residenti ma è un territorio neutro di incontro.

Per riuscire in questa impresa senza bloccare le attività del porto, i progettisti avevano bisogno di un edificio in cui svolgere tutte le operazioni pratiche necessarie a un terminal internazionale, come il controllo dei documenti e la gestione dei bagagli, e allo stesso tempo offrire bellezza e comodità, come una terrazza panoramica coperta da prato e giardini. Questa soluzione permette alle persone di camminare letteralmente sopra le attività portuali, godendosi il panorama del fiume senza creare intralci alla sicurezza. Per questo motivo è nato il simbolo del porto di Montréal: la Torre del Porto, una struttura moderna in vetro e acciaio alta 65 metri che svetta sulla punta del molo. Grazie alle sue pareti completamente trasparenti e a una terrazza che offre una vista a 360 gradi, la torre permette di osservare contemporaneamente il cuore storico di Montréal, il fiume ed anche i grattacieli poco più in lontananza:

« Au 13e étage, la plateforme d'observation du volume en porte-à-faux offre des vues à 360 degrés sur la ville et le Saint-Laurent[...] Sa couleur dorée évoque le blé, le grain local le plus courant caractérisant l'essor des exportations du Vieux-Port.

Au sommet, l'expérience est prolongée par une cage de verre qui semble faire plonger les visiteurs de 55 mètres au-dessus du Grand Quai.

(Provencher_Roy, s.d)



Torre del Porto

Accesso all'acqua, ingresso alla città - IFDM



Interno della torre del porto

Accesso all'acqua, ingresso alla città - IFDM

Per quanto riguarda l'immagine della città, questo intervento l'ha cambiata totalmente perché Montréal non è più percepita solo per i suoi grattacieli o per il fascino europeo del Vieux-Port ma come una metropoli moderna nel design urbano, come riportato da "Canadian Architect (2024)":

"The tower's design also evokes the site's rich industrial heritage, which was originally home to four giant wheat-storing hangars before becoming a cruise terminal. It also takes its proportions from the low-slung port buildings while standing them on end. This creates a form that resembles a grain elevator. The steel structure pays homage to the monumental industrial forms that once defined the port."

(Canadian Architect, 2024)

Il Grand Quai, perciò, è riuscito ad unire architettura con necessità e sociologia permettendo a Montréal di dimostrare che il patrimonio storico e il fiume sono una grande risorsa da sfruttare e di cui tenere conto.

3.2 Strategie architettoniche e paesaggistiche: il porto come bene comune

Riprendendo l'analisi del Grand Quai come territorio neutro, è necessario indagare quali specifiche strategie architettoniche e paesaggistiche abbiano reso possibile tale trasformazione. Come scritto prima, infatti, il successo di Montréal non risiede nella sola riqualificazione edilizia, ma nell'adozione di un approccio che unisce la conservazione del patrimonio passato con una nuova architettura e inserimento di arte pubblica riuscendo a utilizzare la storia come una risorsa.

Come sottolineato negli studi di *Academia.edu* in *"Examination of Best Practices for Waterfront Regeneration"*, il segreto di un progetto di successo è proprio la capacità di leggere la storia industriale come una risorsa e non come un ostacolo:

"On the one hand, the waterfront's role is usually being enhanced by its proximity to the historical city centre and the advantages of direct access and connections to the rest of the city. Moreover, the connection of the waterfront to historical buildings and neighbourhoods offers great opportunities for its regeneration. On the other hand, water constitutes an important attraction for the city offering the direct contact to the sea"

(Papatheochari, 2010)

Questo approccio risponde perfettamente a ciò che l'AIVP (2025) definisce la funzione pedagogica dello spazio portuale:

"The project is not just a place for passengers to embark and disembark; it is a pedagogical tool that helps the public understand the vital role the port plays in the city's economy and history."

(AIVP, 2025)

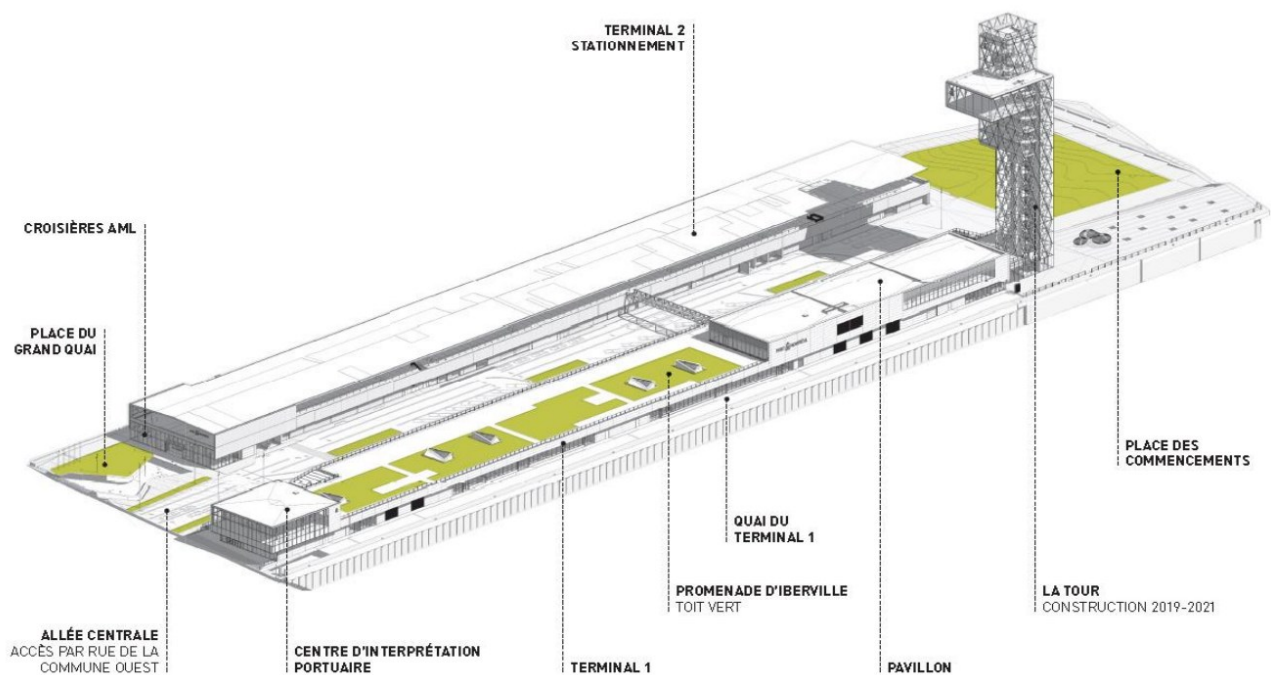
Questo legame tra passato e presente si manifesta concretamente nel modo in cui sono stati progettati gli spazi aperti: il San Lorenzo non è più una barriera per solo a navi e merci, ma diventa il centro della vita sociale e, trasformare il tetto del terminal crociere in un parco pubblico, è stata la soluzione per unire la città all'acqua senza interferire con le operazioni tecniche che devono continuare.

Come descritto da "Canadian Architect (2024)", questa scelta è stata fondamentale per creare un legame diretto tra il tessuto urbano e l'acqua:

"The strategy was to create an understated landscape that preserves the significance of the site's exceptional industrial history, while creating an inviting new destination for pedestrians. Simple gestures were carried out on a grand scale in order to blend in with the industrial context"

(Canadian Architect, 2024)

Un aspetto ingegneristico e paesaggistico fondamentale nel design del Grand Quai è la capacità di gestire flussi di cittadini che passeggiano o fanno jogging con i turisti che scendono dalle navi nel terminal crocieristico: i turisti delle crociere, una volta usciti dal terminal, vengono diretti verso uscite specifiche che portano direttamente alla città, evitando di arrivare nello spazio dedicato ai residenti. Di conseguenza, condividono la stessa vista sull'acqua trovandosi nello stesso luogo, ma vivono esperienze temporali e spaziali distinte, garantendo che il Grand Quai funzioni simultaneamente come infrastruttura di trasporto internazionale e come parco urbano di quartiere, senza disturbarsi.



Planimetria del Grand Quai e torre del porto

<https://www.port-montreal.com/fr/grand-quai/location/decouvrez>



Il terminal crociere e la Promenade d'Iberville

www.aivp.org

Inoltre, il design paesaggistico si estende fino al livello dell'acqua con la Place des Commencements, una piazza pavimentata, situata sulla punta del molo, che unisce la terraferma e il fiume. Il suo design

è privo di ostacoli ed è pensato per ospitare eventi, mercati o semplicemente per offrire un luogo di sosta panoramico, mentre la scelta dei materiali, come l'acciaio zincato e il cemento faccia a vista, richiama il passato industriale.



Place des Commencements

www.port-montreal.com

In un progetto di rigenerazione urbana di tale portata, il design degli spazi aperti non può prescindere dall'inserimento di elementi di arte pubblica iconici che agiscano da punti di riferimento visivi e psicologici: a Montréal, questa necessità è stata soddisfatta dalla Torre del Porto e dalla Grande Roue de Montréal: situata nel cuore del Vieux-Port, questa ruota agisce come una sorta di punto di riferimento in quanto la sua struttura è visibile da metri e metri di distanza ed è, assieme alla Torre del Porto, il punto di riferimento del Vieux-Port. Salire sulla ruota, inoltre, offre una prospettiva aerea unica, permettendo ai visitatori di comprendere il disegno urbano nel suo insieme, vedendo come i nuovi spazi verdi del Grand Quai si incastrano perfettamente con il tessuto storico della città vecchia e con i grattacieli moderni in lontananza: questo è fondamentale per trasformare il porto da un luogo grigio in una destinazione che incuriosisce e che sia accogliente.

La Grande Roue ha una storia intrinsecamente legata alla celebrazione della città: inaugurata nel 2017 in occasione del 375esimo anniversario della fondazione di Montréal e del 150esimo anniversario della Confederazione canadese, processo che unì le colonie britanniche nel Dominion del Canada. Inoltre, è stata progettata per essere la ruota panoramica più alta del Canada; infatti, la sua altezza è di 60 metri; mentre dal punto di vista strutturale, presenta diverse caratteristiche moderne: le sue 42

cabine sono climatizzate e dotate di vetri in grado di resistere alle estreme escursioni termiche canadesi, che garantisce l'operatività tutto l'anno.

Il ruolo di tali installazioni su grande scala è descritto dall'AIVP (2025), secondo cui la rigenerazione deve aiutare il pubblico a connettersi con la storia e l'economia del luogo; ci torna utile la citazione utilizzata prima:

"The project is not just a place for passengers to embark and disembark; it is a pedagogical tool that helps the public understand the vital role the port plays in the city's economy and history."

(AIVP, 2025)

Attraverso l'arte pubblica come la Grande Roue, il porto comunica con i suoi abitanti, trasformando un'infrastruttura logistica in un punto di attrazione e ludicità per cittadini e turisti.



Vieux-Port di Montréal

www.travelalerts.ca/

Infine, il pilastro fondamentale che trasforma l'architettura e il design paesaggistico in un'esperienza urbana vissuta è la programmazione culturale in quanto, ovviamente, un bel waterfront riqualificato ma privo di attività non è sufficiente per permettere alle persone di viverlo al 100%. Montréal, infatti,

utilizza il waterfront per ospitare eventi di massa e iniziative locali durante tutto l'anno, sfidando anche le rigide temperature invernali; la Place des Commencements è perfetta per ospitare vari eventi come l'Igloofest, festival di musica elettronica, nei mesi di gennaio e febbraio, la nuit blanche a marzo e i festival di jazz durante i mesi estivi, ma anche mercati gastronomici o installazioni artistiche. Questa visione è supportata dalle analisi contenute negli studi che sottolineano come l'animazione costante sia l'unico vera soluzione contro la degradazione e la perdita di identità:

" Cities seek a waterfront that is a place of public enjoyment. They want a waterfront where there is ample visual and physical public access – all day, all year - to both the water and the land.

Cities also want a waterfront that serves more than one purpose: they want it to be a place to work and to live, as well as a place to play. In other words, they want a place that contributes to the quality of life in all of its aspects – economic, social, and cultural."

(Erriu, 2016)

Bisogna dire, però, che la programmazione culturale non va intesa semplicemente come un'offerta di intrattenimento per il tempo libero, ma costituisce una strategia economica fondamentale per garantire la sostenibilità finanziaria e la manutenzione a lungo termine dell'intera area portuale. Questo dimostra proprio l'unione che c'è tra il centro-città e il porto, di cui abbiamo parlato nel primo capitolo: l'infrastruttura portuale non è più un'entità isolata dal resto ma diventa un motore economico attivo anche durante i periodi di bassa attività marittima. L'animazione costante del Grand Quai genera infatti un valore aggiunto diretto attraverso il turismo culturale e le attività ricreative, producendo un indotto economico che sostiene i costi di gestione degli spazi pubblici.

Il successo di questa strategia risiede nel bilanciare le esigenze di un terminal crocieristico internazionale con quelle di uno spazio pubblico cittadino, garantendo una continuità d'uso che mantiene alto il livello di interazione sociale. In definitiva, attraverso questa continua animazione, Montréal dimostra che la rigenerazione di un waterfront esiste e continua grazie alla capacità di immaginare come il molo polveroso possa diventare, giorno dopo giorno, il posto preferito di un cittadino per vivere la propria città.

3.3 Accessibilità e relazione con il fiume:

La riqualificazione del molo ha introdotto un modo completamente nuovo di intendere il rapporto tra Montréal e il fiume San Lorenzo: se nei paragrafi precedenti si è analizzato come il Grand Quai sia stato riconfigurato per accogliere flussi turistici e cittadini, qui si approfondisce come l'accessibilità sia stata reinterpretata come esperienza visiva, comfort, continuità della città, memoria storica e strumento culturale.

Il primo livello di questa accessibilità è pratico e visivo. Il Grand Quai è stato progettato per eliminare il distacco netto tra la strada e l'acqua rendendolo un percorso ampio e senza barriere e le rampe che portano al tetto-giardino servono anche a gestire il movimento delle persone in modo naturale, cioè tra i turisti crocieristici e i lavoratori: la pendenza è studiata per essere percorsa senza sforzo, facilitando l'accesso anche a chi ha difficoltà motorie.

Mentre si sale, i materiali scelti permettono sempre di vedere le navi e le banchine operative, senza che la struttura diventi un ostacolo cieco. IFDM.design sintetizza bene questo approccio, descrivendo l'intervento non come un semplice edificio, ma come un pezzo di paesaggio urbano:

"Ora invece il molo si ricollega al tessuto urbano grazie a una passeggiata a tetto verde sopraelevata sul fiume, mentre il nuovo skyline di Montreal è dominato da una torre vetrata alta 65 metri con un panorama a 360 gradi sulla città."

(Marcora, 2024)

Questa citazione sottolinea che il Grand Quai non funziona solo come un'infrastruttura, ma l'architettura diventa paesaggio perché è calpestabile e distribuita su più livelli, trasformando quello che prima era un confine industriale invalicabile in una passeggiata continua che porta i cittadini direttamente sopra le attività del porto e sul fiume.



Il tetto-giardino del Grand Quai

www.port-montreal.com

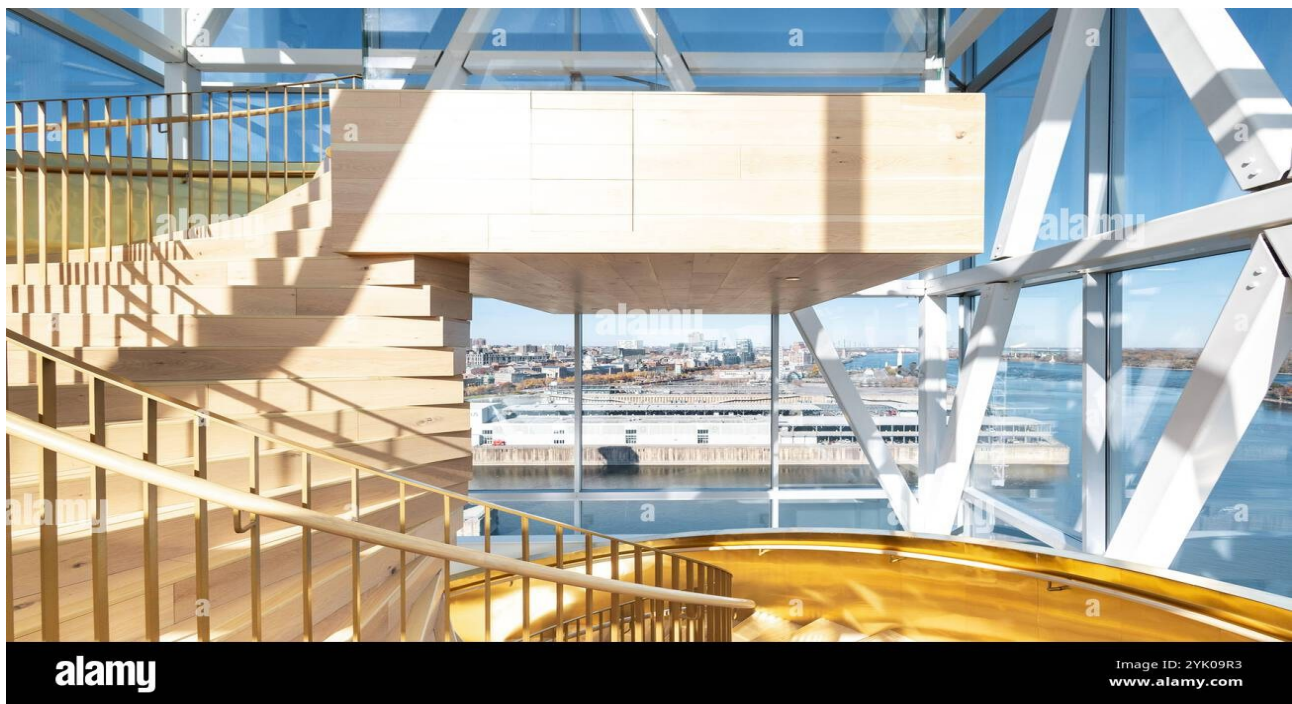
Questa dimensione è rafforzata dalla scelta dei materiali: nei capitoli precedenti abbiamo detto che l'acciaio, il vetro, il cemento e il legno vengono utilizzati per ricordare il passato industriale del porto, ma ora possiamo anche dire che sono fondamentali anche per creare superfici che reagiscono alla luce naturale e al clima. Il vetro, ad esempio, permette di vedere attraverso gli edifici, elimina la percezione di barriere e amplifica la presenza del fiume anche quando non è direttamente visibile, in quanto si vede appunto attraverso i vetri, facendo sì che la zona risulti molto più grande, amplia e aperta e rendendo il fiume San Lorenzo parte integrante del paesaggio.

Canadian Architect ci spiega perfettamente questo aspetto, affermando che:

“We chose to let the Tower’s structure be visible behind a curtain wall to celebrate the site’s industrial heritage. Adjacent to the pier stands the Tour des Convoyeurs, which was used to unload grain from ships generations ago – it’s a reference to it.”

(Canadian Architect, 2024)

Questo significa che la continuità visiva è perfetta per ricostruire il rapporto tra Montréal e il fiume che torna ad essere un elemento identitario della città e non più nascosto dietro barriere industriali.



Vetrata della torre del porto

www.alamy.it

Accanto all'accessibilità sensoriale e visiva, il Grand Quay introduce una forma di accessibilità ambientale. Montréal, infatti, è una città caratterizzata da inverni rigidi, venti forti e nevicate invalidanti che spesso rendono i waterfront spazi difficili da vivere per buona parte dell'anno: per questo motivo il Grand Quay offre una serie di soluzioni climatiche integrate nel paesaggio come le barriere frangivento incorporate nelle sedute creando situazioni più confortevoli senza compromettere la vista sul fiume. Inoltre, la vegetazione è stata selezionata per resistere al gelo e per offrire protezione dal vento come salici, pioppi e aceri americani, mentre le pavimentazioni antiscivolo evitano la formazione di ghiaccio, rendendo il percorso sicuro anche nei mesi più freddi. Bisogna dire, però, che le tempeste di neve e le temperature di 20 gradi sotto lo zero rendono comunque impossibile recarsi al fiume San Lorenzo e godersi le passeggiate o un ristoro sul waterfront portando questa soluzione a non essere totalmente efficace.

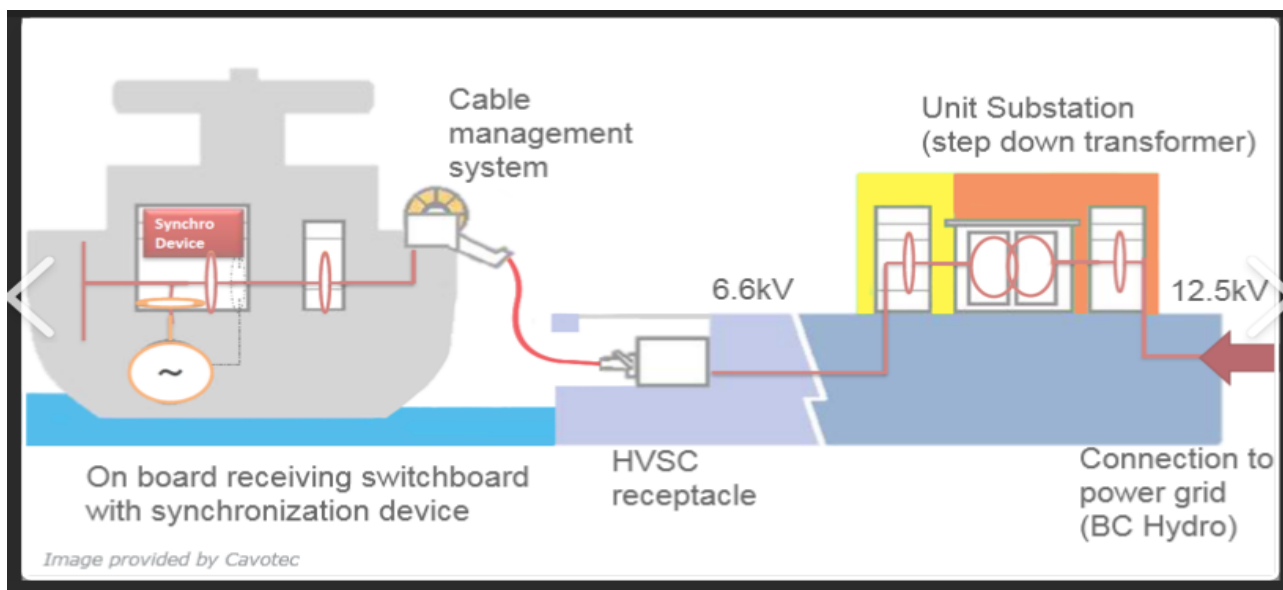
A queste strategie si aggiunge l'implementazione dello *shore power*, che permette alle navi attraccate di spegnere i motori e collegarsi alla rete elettrica terrestre. Il World Port Sustainability Program sottolinea come questa scelta riduca drasticamente rumore e inquinamento, trasformando il molo in uno spazio silenzioso e respirabile:

“The Grand Quay revitalizes a century-old site into a modern cruise terminal whose innovative architectural design ensures a quality welcome for cruise ships and their guests. It reduces the

port's environmental footprint through the installation of shore power. It is the first green initiative of its kind in Quebec.”

(WPSP, 2025)

L'accessibilità ambientale, dunque, non riguarda solo la possibilità di raggiungere un luogo, ma la qualità del clima, del suono e dell'aria che lo caratterizzano.



Shore power

www.site.uit.no

La foto illustra lo shore power che permette alle navi di spegnere i motori in porto collegandosi direttamente alla rete elettrica terrestre attraverso la gestione di diversi cavi.

Accanto all'accessibilità sensoriale, ambientale e visiva, il progetto introduce una forma di accessibilità culturale. L'accessibilità culturale permetta ai cittadini di riconoscere il valore economico e storico del porto, rafforzando il senso di appartenenza. Il Grand Quai integra pannelli interpretativi, installazioni interattive e percorsi tematici che collegano il molo al Vieux-Port, trasformando il porto da infrastruttura tecnica a patrimonio culturale condiviso.

Il sito Academia.edu sottolinea come:

“The best conditions to avoid the problems and conflicts in waterfront regeneration are the preservation of the waterfront identity with activities that connect the ‘old’ to the ‘new’ whilst securing the diversity.”

(Papatheochari, 2011)

Infine, c'è l'accessibilità sociale che abbiamo accennato nei paragrafi precedenti: i percorsi separati ma vicini come, ad esempio, quello della torre del porto, permettono a residenti e turisti di convivere senza intralciare o infastidire l'altro.

Questa accessibilità sociale è strettamente legata all'accessibilità economica in quanto il Grand Quai genera valore attraverso il turismo o eventi culturali e no; quindi, più eventi ci sono più persone si recano nel waterfront e il waterfront, viceversa, essendo socialmente accessibile permette l'arrivo di diversa gente aumentando gli introiti economici: questo dimostra lo stretto legame tra accessibilità sociale ed economica.



Igloofest

www.igloofest.ca

Per concludere possiamo dire che il Grand Quai rappresenta un modello di varie accessibilità che integra dimensioni sensoriali, ambientali, visive, sociali ed economiche permettendo di avere una nuova relazione con il fiume e un innovativo rapporto tra città, acqua e persone.

3.4 Sostenibilità ambientale

L'architettura del waterfront tiene molto anche alla sostenibilità ambientale e lo possiamo notare da diversi elementi.

Uno dei più emblematici di questa visione è il grande tetto verde, un giardino che si estende per seicento metri affacciato sul fiume, che ricopre il terminal crocieristico. La presenza di piante, oltre

ad essere un ornamento, è utile per migliorare la qualità dell'aria, ridurre l'effetto isola di calore e creare habitat per insetti e uccelli; quindi, è come se il porto si fosse lasciato alle spalle il cemento e l'artificialità per dare spazio al verde attraverso un paesaggio naturale.

IFDM.design coglie questo concetto perfettamente quando afferma che:

“[...] il molo si ricollega al tessuto urbano grazie a una passeggiata a tetto verde sopraelevata sul fiume [...] Un ingresso in città riconoscibile da chiunque.”

(Marcora, 2024)

Questa frase è fondamentale perché dimostra come il tetto verde sia un nuovo modo di entrare in città accompagnando il visitatore verso il fiume riducendo la differenza tra porto e città.



Tetto verde

www.lapresse.ca

Accanto alla dimensione ecologica del tetto verde, il Grand Quay si distingue per il fatto di perseguire gli obiettivi Net Zero, cioè limitare il riscaldamento globale a 1,5 gradi Celsius rispetto ai livelli preindustriali; altrimenti come affermato da “The Conversation”, le conseguenze saranno gravi:

“If global temperatures continue to increase to 1.5 C or 2 C above pre-industrial levels, sea levels will also rise. Building residential neighbourhoods and industrial sites near shorelines puts many lives at risk from flooding, and could cause billions of dollars in property damage.”

(Koseki, 2022)

Per seguire questa decisione dal 2024, l'intero complesso del porto è alimentato esclusivamente da energia rinnovabile; questa scelta non è un caso isolato, ma riflette una strategia urbana più ampia che sta trasformando Montréal in una metropoli al 100% sostenibile.

Il documento intitolato “Da cantiere navale a Net Zero building, la rigenerazione urbana di Montreal ” conferma questa direzione strategica, affermando che:

“Il progetto immagina di trasformare questa archeologia industriale in un nuovo polo artistico, fulcro di start up, innovazione e creatività. Con pochi interventi, i vecchi edifici verranno trasformati per lasciare spazio ad un’architettura Net Zero Energy”.

(Rinnovabili, 2021)



Net Zero Energy Building a Montreal – credit Photo: Sid Lee Architecture per gentile concessione di v2com

www.rinnovabili.it

Un altro elemento centrale della strategia ambientale del Grand Quai è l'installazione del sistema di shore power, accennato nel paragrafo precedente, che consente alle navi da crociera di spegnere i motori durante l'attracco e collegarsi alla rete elettrica terrestre. Questa tecnologia è oggi considerata una delle migliori pratiche internazionali per la riduzione delle emissioni portuali, poiché permette di abbattere significativamente l'inquinamento atmosferico e acustico generato dalle navi in sosta. In un

Contemporaneamente, il processo di evapotraspirazione delle piante raffresca naturalmente l'aria, migliorando l'effetto di isola di calore e riducendo la necessità di climatizzazione.

Questo approccio supporta direttamente l'obiettivo Net Zero del Grand Quai e anche l'idea del testo "Waterfront and urban regeneration" su "Academia.eu", che definisce il waterfront moderno come uno spazio fluido:

"The waterfront represents those parts of a city develop from the contact with the water until to involve the inner parts, it is a sort of permeable urban surface where the link with water is able to conjugate the different ways to live this special bond. This view permits to look at the waterfront, not only as a simple urban area well defined, but it is a new method to watch the city that draws the inspiration from the water for its future assets, without to forget its identity."

(Erriu, 2016)

L' integrazione tra energia rinnovabile, infrastrutture verdi e tecnologie sostenibili crea un sistema di sostenibilità urbana e un rapporto tra tecnologia e natura, oltre che tra porto e paesaggio.

La sostenibilità del Grand Quai si manifesta anche nella scelta dei materiali e nelle soluzioni costruttive adottate: "Provencher_Roy", sottolinea come l'intervento sia stato pensato per valorizzare la luce naturale, ridurre i consumi energetici e utilizzare materiali durevoli e a basso impatto. Quindi si propone di essere un luogo luminoso, sostenibile e accogliente: come già affermato, infatti, le grandi vetrate e le superfici riflettenti sono fondamentali per ridurre il consumo di energia elettrica e creare un'atmosfera aperta e trasparente, creando un tutt'uno tra waterfront e città.

Questa visione estetica è supportata da dati sulla riduzione dell'impatto ambientale. Come evidenziato nell'analisi sulla rigenerazione urbana di Montréal, l'efficienza è misurabile in termini di abbattimento della CO2:

"pari al 64% rispetto agli edifici simili dello Stato. Il riutilizzo degli edifici esistenti permetterà da solo di abbattere le emissioni del 44%, mentre un ulteriore 40% sarà eliminato grazie all'impiego di materiali a basse emissioni e certificati."

(Rinnovabili, 2021)

Un altro aspetto importante riguarda la gestione dei flussi e la mobilità sostenibile: il Grand Quai è stato progettato per favorire l'accesso pedonale e ciclabile, riducendo l'utilizzo delle auto e

promuovendo forme di mobilità più sostenibili. Il collegamento con la rete ciclabile della città, la presenza di percorsi pedonali sicuri e la vicinanza al trasporto pubblico rendono il terminal facilmente accessibile, riducendo le emissioni di CO₂ e migliorando la qualità dell'aria.

Rinnovabili.it specifica come queste strategie facciano parte di un approccio integrato, dove:

“Soluzioni creative permetteranno di ridurre ulteriormente gli sprechi come il circuito energetico rinnovabile per gli edifici, l'impiego di materie prime sostenibili, il bike sharing, la coltivazione a km 0, l'impiego di membrane fotovoltaiche organiche sviluppato dalla start up locale, e molto altro ancora.”

(Rinnovabili, 2021)

Questo approccio trova conferma nel concetto più ampio di:

“NET ZERO ENERGY, perché l'energia prodotta permetterà non solo di fornire energia agli edifici, ma anche di gestire i trasporti ed il sistema del trattamento rifiuti”.

(Rinnovabili, 2021)



Coesistenza tra pedoni, ciclisti e porto

www.alamy.it

La sostenibilità ambientale del Grand Quai è quindi parte di una visione più ampia, che considera il porto come un ecosistema complesso, in cui natura, tecnologia, architettura e comunità convivono e si influenzano reciprocamente. La rigenerazione del waterfront diventa un'occasione per ripensare il ruolo del porto nella città contemporanea, per immaginare nuove forme di convivenza tra attività economiche, spazi pubblici e paesaggi naturali, dimostrando che un waterfront moderno può essere tecnologicamente avanzato e, allo stesso tempo, un luogo accogliente dove le persone hanno voglia di tornare. È la prova che la transizione ecologica funziona davvero quando riesce a migliorare, concretamente, la qualità della vita quotidiana.

3.5 La governance

La rigenerazione del Vieux-Port e del Grand Quai è stata guidata da un intreccio di vari attori: Autorità Portuale, municipalità, governo federale, progettisti, comunità locali.

Come esplicitato nel report ufficiale dell'ente, la MPA (Montréal Port Authority), agenzia che si occupa dell'amministrazione del porto, quest'ultima possiede una natura giuridica ben definita, cioè è riconosciuta dallo Stato, è autonoma e ha il dovere di responsabilità:

"The MPA is an autonomous federal agency that administers the Port of Montreal (...)" (MPA, 2019, p. 3).

Questo ha permesso alla governance di operare con una forte indipendenza decisionale, assumendosi la piena responsabilità della pianificazione strategica:

" The MPA is committed to fulfilling its mission by continuously working to maximize the economic, social and environmental benefits of its activities through effective governance [...] ensured the planning and development of the site and implemented a visibility strategy to make the site better known and promote it to the public. " (MPA, 2019, p. 9,10).

L'intreccio di attori, invece, è avvenuto attraverso un modello di governance pubblica multilivello, basato sulla cooperazione verticale e orizzontale tra governo federale, amministrazione provinciale, municipalità locale e aziende pubbliche:

-cooperazione orizzontale con la municipalità (Ville de Montréal): il progetto del Grand Quai è stato concepito come l'elemento principale di un progetto più ampio con il Comune per integrare anche circuiti pedonali e ciclabili nel quartiere dell'Old Montréal.

- cooperazione verticale con le aziende di Stato (il caso AQTR): per risolvere i problemi legati all'impatto ambientale delle navi, Montréal ha stretto un accordo con la società pubblica del governo provinciale del Québec che gestisce i trasporti e le strade, "Association québécoise du transport et des routes":

"[...] the port was awarded the Grand Prize for Excellence in the Environment category by Quebec's road transportation association, the Association québécoise du transport et des routes (AQTR), for its shore power project. It was recognized for its innovation, its positive impact on the environment and the competitive advantage that it represents for the city and the region" (MPA, 2019, p. 17).

In tutto ciò, i soggetti privati come studi di progettazione, architettura e imprese edili devono lavorare assieme alla MPA e al settore pubblico ma esclusivamente seguendo le linee guida e le visioni stabilite totalmente da quest'ultimo:

" The extensive Grand Quay rehabilitation project was undertaken with numerous partners including Pomerleau (contractor), the Provencher_Roy multidisciplinary firm (interior design), NCK (structure), Pageau Morel (electromechanics), NIPpaysage (landscape architects) and WSP Group (civil engineering and maritime infrastructure). (MPA, 2019, p. 12).

Infine, la MPA afferma in tutto ciò di aver integrato i feedback dei cittadini organizzando momenti di confronto:

"As part of a public consultation phase, we held open houses over a three-day period to present the project to residents, listen to their comments, gather their input and answer their questions " (MPA, 2019, p. 11).

spingendo la città a seguire le richieste dei cittadini e, quindi, a concepire infrastrutture capaci di fornire alla popolazione ciò di cui hanno bisogno come l'accesso visivo e fisico all'acqua, precedentemente negato dalle barriere doganali e dalle industrie:

"(...) the willingness of the port to return access to the river with the new Grand Quay" (MPA, 2019, p. 18).

Tuttavia, nonostante la centralità della governance pubblica, si assiste comunque in determinati ambiti a una sorta di privatizzazione: il report ufficiale della MPA dimostra l'esistenza di una figura specifica, cioè il Manager for Corporate Sales and Business Development, il quale ha il compito di trovare nuovi clienti, quali agenzie di eventi, grandi aziende ecc., per promuovere e proporre loro l'affitto delle aree portuali per eventi aziendali e privati, rendendo il waterfront un luogo orientato alla crescita economica:

"The Manager, Corporate Sales and Business Development, promotes the rental of our unique spaces for corporate, private and public events" (MPA, 2019, p. 10)

Il lato negativo è che l'apertura a eventi privati punta a massimizzare la redditività degli spazi riqualificati, innescando dinamiche di gentrificazione e di valorizzazione immobiliare.

QUARTO CAPITOLO

Analisi critica: risultati, limiti, impatti urbani

4.1 Impatti sociali della rigenerazione del waterfront di Montréal

La trasformazione del waterfront negli ultimi decenni ha avuto un obiettivo chiaro, cioè restituire l'acqua ai cittadini come uno spazio da vivere, quotidiano e accessibile.

Nel “Sustainable Development Report 2023” si legge :

“Nous aspirons à améliorer notre interface pour les Montréalais et les visiteurs par des percées visuelles, l'ouverture au public de certaines installations et un embellissement du territoire limitrophe au port.”

(Port of Montréal, 2023)

E anche :

“Nous comptons sur la force d'un dialogue ouvert avec les communautés [...] pour réduire les nuisances, améliorer la qualité de vie, développer collectivement des projets inspirants et créer une identité portuaire forte”

(Port of Montréal, 2023)

Queste frasi esprimono in modo molto chiaro la visione di Montréal di migliorare l'accesso pubblico al fiume e integrarsi nel tessuto urbano, volendo superare la solita separazione tra esso e la città, riconoscendo che il waterfront deve essere un luogo di vita quotidiana.

Inoltre, mostra quanto sia fondamentale mantenere un dialogo con la comunità per creare un'identità portuale forte anche attraverso installazioni vicine al porto aperte al pubblico; ed è per questo motivo che il waterfront di Montréal oggi è un sistema continuo di spazi pubblici e luoghi diversi che si estende per chilometri come piazze, parchi e passerelle o percorsi pedonali e ciclabili che offrono vari modi di avvicinarsi all'acqua.

Il Vieux-Port, ad esempio, è uno dei luoghi più frequentati della città. “Tourisme Montréal” lo descrive così:

“Old Montréal and the Old Port make up one of the city's most constantly evolving and dynamic

quarters, with attractions ranging from cathedrals and museums to an observation wheel and river cruises”.

(Tourisme Montréal, 2026)

È quindi un luogo dove residenti e visitatori si recano al fiume assieme a mercati, festival e musei. Più a est, troviamo il Parc de la Cité-du-Havre che offre un’esperienza più tranquilla dove è possibile camminare sopra il fiume grazie a delle passerelle in legno, creando un rapporto fisico e immediato con l’acqua: il waterfront di Montréal, quindi, permette di soddisfare i bisogni di chiunque e di vivere esperienze diametralmente opposte.



Parc de la Cité-du-Havre

www.flickrriver.com

Il World Port Sustainability Program, parlando del waterfront di Montréal nel suo insieme, afferma che:

“Au cours des trois dernières décennies, nous avons progressé, évolué et élargi nos horizons pour répondre aux défis croissants de notre environnement, de la société et des besoins de nos parties prenantes. Cette approche s’est concrétisée à travers une série

d'actions tangibles et la création de partenariats locaux et internationaux axés sur la préservation de l'environnement et de la biodiversité, la réduction de notre empreinte carbone, la gestion responsable de nos actifs, l'intégration harmonieuse dans le tissu urbain et la prise en compte des attentes de nos parties prenantes, notamment de notre personnel, de nos partenaires et des collectivités locales.”

(WPSP, 2025)

La citazione dimostra come Montréal sia un esempio di riqualificazione del porto da riva industriale a restaurazione a livello ecologico e culturale.

Ed è proprio da questa visione che nasce il tema dell'acqua come bene comune: la democratizzazione dell'accesso all'acqua non riguarda solo la possibilità fisica di raggiungere il fiume, ma anche la possibilità simbolica di sentirne un senso di appartenenza: in altre parole, riguarda anche la capacità dei cittadini di riconoscersi nel waterfront e di percepirlo come un luogo familiare.

Questo pensiero diventa evidente osservando come le persone vivono quotidianamente il waterfront: ritmi quotidiani, che mostrano come il fronte d'acqua sia percepito come uno spazio familiare e accessibile, in cui la popolazione ritrova un rapporto diretto con il San Lorenzo.



Due volti del waterfront di Montréal

www.expedia.com – www.mtlblog.com

L'accesso all'acqua è, quindi, legato prima di tutto alla sostenibilità, ma anche all'identità culturale e al benessere della comunità: a Montréal non ci sono barriere e l'acqua è visibile e raggiungibile facilmente.

Tuttavia, questa relazione sociale dipende inevitabilmente dalla qualità ecologica del fiume, come evidenzia “La Conversation”:

«The accelerated process of riverbank erosion threatens a growing number of natural riverine habitats, promoting landslides and the release of toxic substances into the environment».

(Koseki, 2022)

Tutto ciò riduce la sicurezza e di conseguenza la fruibilità degli spazi pubblici, compromettono anche la capacità dei cittadini di percepire il San Lorenzo come un luogo accogliente, limitando la possibilità di costruire un rapporto quotidiano con il fiume.

Il sito di Montréal, nel documento “Six concrete actions in favour of biodiversity in Montréal”, aggiunge che:

“With biodiversity declining at an unprecedented rate, cities have an essential role to play in restoring the connection between humans and nature. In response to this situation, Montréal is mobilizing in favour of biodiversity.”

(Ville de Montréal, 2023)

Queste citazioni dimostrano l'importanza di proteggere l'acqua e la biodiversità del fiume per mantenere l'integrità ecologica e la connessione tra natura e uomo; in questa direzione, Montréal ha dimostrato un forte impegno nell'integrare la biodiversità all'interno della pianificazione urbana:

“The Ville de Montréal recognizes the considerable challenges that maintaining biodiversity poses and intends to continue its work in this regard in partnership with all Montrealers”

(LAB Biodiversity Report, 2013)

riconoscendo il ruolo fondamentale che gli ecosistemi naturali svolgono nel garantire qualità della vita e resilienza. Come afferma il “LAB Biodiversity Report”:

“This biodiversity is key to healthy functioning ecosystems, which produce goods and services critical to our quality of life, and increase our resiliency to future changes”.

(LAB Biodiversity Report, 2013)

Montréal ha tradotto questi principi in interventi concreti, menzionati nel terzo capitolo, quali tetti verdi, superfici permeabili e sistemi di drenaggio sostenibile, permettendo di rafforzare la propria resistenza e consolidando il ruolo del San Lorenzo come bene comune.

In questo senso, la trasformazione del waterfront di Montréal mostra come sostenibilità ambientale e sostenibilità sociale e culturale siano aspetti diversi ma della stessa medaglia: la sua riqualificazione migliora la qualità ecologica del fiume San Lorenzo e fornisce alla popolazione spazi pubblici accessibili capaci di rafforzare il senso di appartenenza e di rendere l'acqua un bene comune.

4.2 Impatti economici della rigenerazione del waterfront di Montréal

L'attenzione alla sostenibilità sociale e ambientale è strettamente connessa all'impatto economico della città: l'accessibilità al fiume e la capacità di integrare natura e vita quotidiana hanno dato ai visitatori una nuova immagine della città, contribuendo a ridurre la stagionalità, ampliare il target turistico e a posizionare Montréal come una delle destinazioni waterfront più interessanti del Nord America.

Quando il waterfront era ancora bloccato da muri e barriere e il fiume era separato dalla città, per ovvie ragioni non rappresentava un'attrazione turistica, perciò, il turismo si concentrava quasi esclusivamente nel centro storico, nei musei e nei quartieri centrali, mentre il fronte d'acqua veniva utilizzato solo per attività portuali o eventi occasionali; ma dopo la riqualificazione la situazione è cambiata: il Vieux-Port è diventato uno dei quartieri più dinamici e in continua evoluzione e la combinazione di musei e spazi pubblici ha trasformato l'area in un luogo capace di attrarre residenti e visitatori.

Secondo il “Report annuale” del 2024, Montréal accoglie oggi oltre 11 milioni di visitatori all'anno, con una crescita costante negli ultimi dieci anni e un introito di 6,012 miliardi di dollari, 500.000 all'anno sono dovuti solamente grazie al Grand Quai e alla costruzione della Grand Roue nel 2017; una parte significativa di questi flussi è legata ad uno sviluppo delle strategie di ospitalità:

“Development of the hospitality strategy: the welcome the city provides must be a key contributor to achieving the objective of making Montréal a leader in destination attractiveness and sustainability practices”

(Tourisme Montréal, 2026)

ma anche alla rigenerazione del waterfront, capace di generare valore economico attraverso attività commerciali, eventi culturali, festival e iniziative stagionali:

Festivals, Events and Exhibitions Assistance Program (PAFÉE)		
EVENT, FESTIVAL OR EXHIBITION	ASSISTANCE	ONE-TIME BONUS
APIK	\$50,000	\$9,018
The Contemporary Native Art Biennial (BACA)	\$6,825	\$1,231
Cabane Panache	\$9,600	\$1,731
PHI	\$21,000 ¹	\$3,788 ¹
ComediHa! Fest	\$350,000	S. O.
Canadian International Organ Competition – piano edition	\$5,000	\$902
Concours musical international de Montréal	\$10,000	\$1,804
Conference of Montréal	\$12,000	\$2,164
Défi canot à glace Montréal	\$2,500	S. O.
Défi sportif AlterGo	\$25,000	\$4,509
Écomusée du fier monde ²	\$2,500	\$451
Festival Art Souterrain	\$20,213	\$3,645
Festival International Bach Montréal	\$13,500	\$2,435
Montréal Comic Arts Festival	\$5,000	\$902
Festival de films francophones CINEMANIA	\$21,875	\$3,945
Montréal Chamber Music Festival	\$5,000	\$902
Festival du Nouveau Cinéma de Montréal	\$84,000	\$15,150

[Rapporti Annuali | Tourisme Montréal](#)

Uno degli effetti più rilevanti della riqualificazione è la riduzione della stagionalità. Montréal, a causa dei climi freddi invernali, ha sempre avuto un turismo fortemente concentrato nei mesi estivi; tuttavia, la creazione di spazi pubblici attrezzati, eventi invernali e infrastrutture permanenti ha permesso di estendere l’uso del waterfront anche nei mesi freddi: il Vieux-Port ospita oggi varie soluzioni per attrarre visitatori anche nei mesi rigidi, tra cui piste di pattinaggio, mercatini invernali e festival stagionali, come “Montréal en Lumière”, “Igloofest” o “Marché de Noël”, che trasformano l’inverno in una stagione di attrattività, contribuendo a sostenere le attività commerciali e a mantenere vivo il fronte d’acqua.

Il “Sustainable Development Report 2023” del Porto di Montréal sottolinea questa apertura affermando che l’obiettivo è migliorare l’interfaccia tra porto e città, rendendo gli spazi più accoglienti e fruibili per residenti e visitatori:

“The MPA furthered its efforts to improve the city-port interface through projects that promote the Port's openness to the community. These initiatives help maximize the connections between the city and its port”.

(Port of Montréal, 2023)

Il ruolo del porto nell’economia di Montréal è quindi centrale in quanto diventa un attore attivo nella rigenerazione urbana contribuendo a rafforzarne l’identità come città d’acqua.

La trasformazione del waterfront di Montréal ha anche ridefinito il modo in cui la città si posiziona nel mercato turistico internazionale: prima della riqualificazione, infatti, Montréal era una destinazione culturale e storica, ma il fiume non rappresentava un elemento centrale dell’esperienza turistica; oggi, invece, il fiume è diventato uno dei principali attrattori della città, che contribuisce alla costruzione dell’immagine urbana e alla competitività economica. La rigenerazione, per l’appunto, ha permesso di ampliare l’offerta turistica, introducendo nuove attività legate all’acqua, come crociere fluviali, kayak, percorsi panoramici e spazi per eventi culturali non rivolgendosi ad un unico tipo di visitatore, ma riuscendo ad intercettare vari target come famiglie, giovani, studenti, turisti culturali, sportivi e crocieristi. Questa diversificazione è un vantaggio competitivo importante, perché riduce la dipendenza da un singolo segmento di mercato e rende la città più resistente ai cambiamenti, generando di conseguenza un’entrata economica significativa, coinvolgendo ristoranti, negozi, strutture ricettive e servizi turistici:

“The number of jobs attributable to tourism increased 0.6% in the third quarter of 2025, the same pace as in the second quarter. By comparison, the economy-wide number of jobs was down 0.3% in the third quarter.

All industries posted gains in the third quarter except for recreation and entertainment (0.0%), with food and beverage (+0.5%), accommodation (+0.7%) and non-tourism (+0.7%) industries contributing the most to the growth.

Tourism's share of economy-wide jobs was 3.36% in the third quarter, slightly up from the second quarter (3.33%)”

(Government of Canada, 2026)

Anche la presenza di attrazioni iconiche come la Grande Roue, il Centre des Sciences e il Quai de l'Horloge contribuisce a creare un'immagine riconoscibile e culturale, rafforzando Montréal come destinazione waterfront.



Centre des Sciences

www.centredessciencesdemontreal.com



Quai de l'Horloge

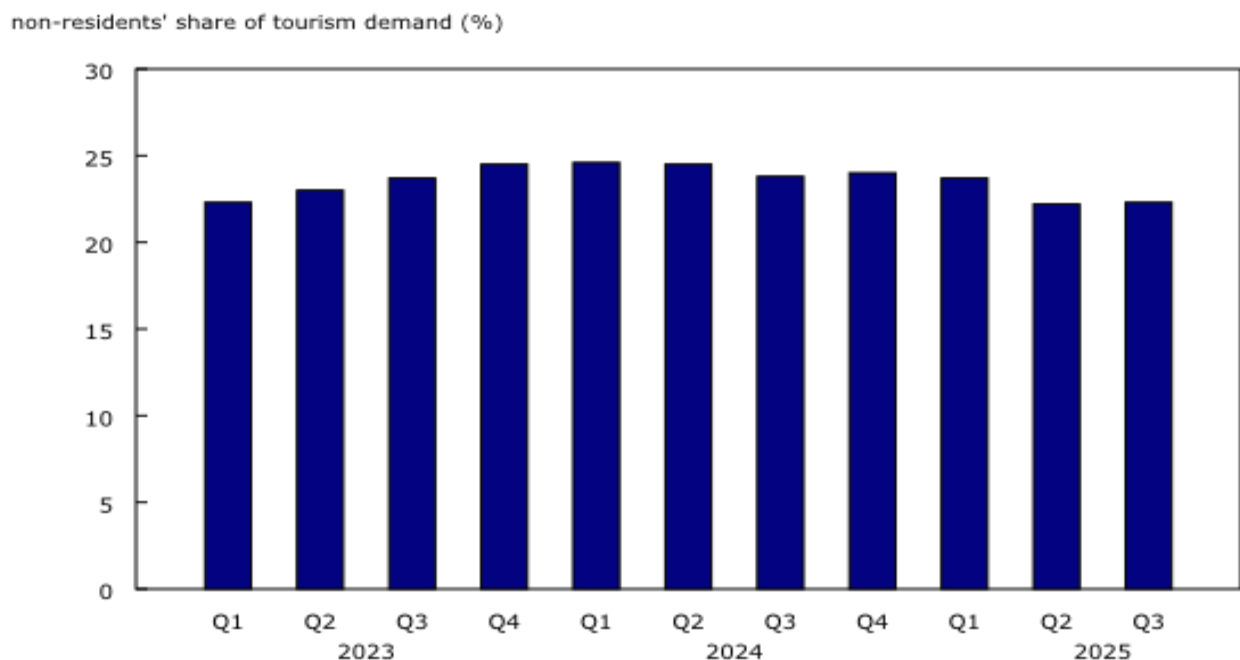
www.memento.heritagemontreal.org

Purtroppo, i dati sul turismo prima della riqualificazione del waterfront non sono fruibili però possiamo analizzare i dati dal 2024 per dimostrare come il fronte d'acqua sia ancora fonte di aumento degli arrivi dei visitatori; secondo “Best in Mtl”:

- +4,8% di turisti tra maggio e luglio 2024
- +7,8% di turisti provenienti dagli Stati Uniti
- +3,3% di turisti dalla Francia
- +5,6% di visitatori dal Québec (turismo interno)
- +9,2% di visitatori tra il 2024 e il 2025 nei mesi invernali (destagionalizzazione)

(Best in Montréal, 2024)

Gli impatti economici sono evidenti:



Share of tourism demand in Canada by international visitors

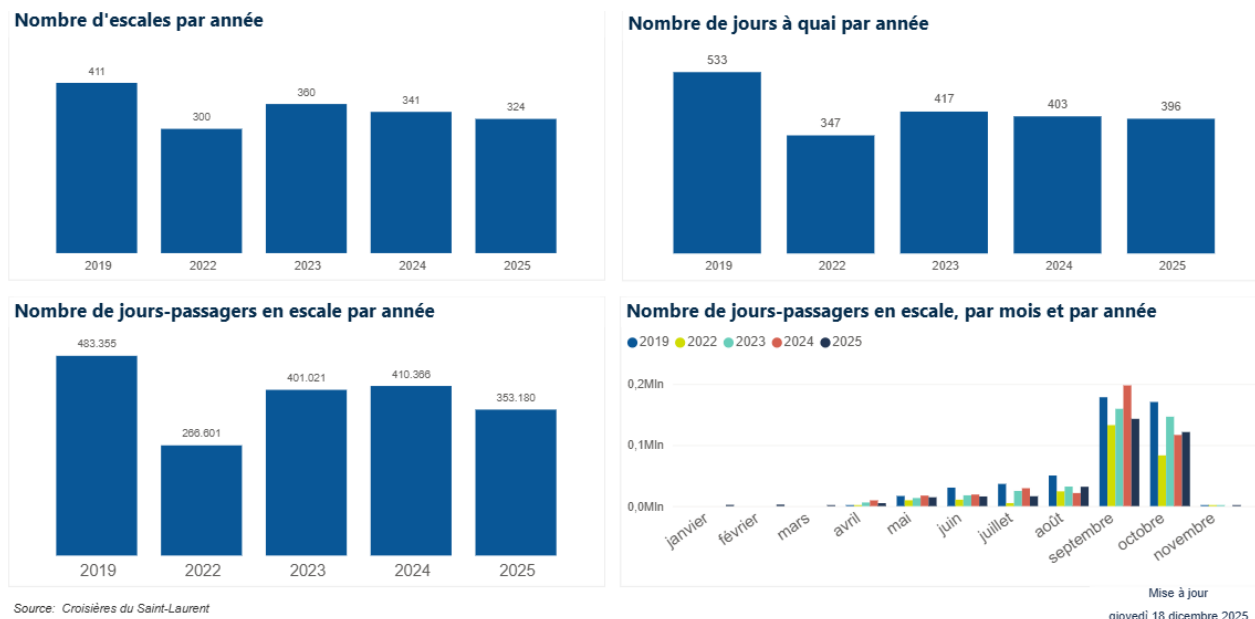
www.150.statcan.gc.ca

Nei primi anni si osserva una crescita progressiva della quota di spesa attribuibile ai turisti stranieri, segno che il Canada è sempre più integrato nei flussi turistici internazionali e capace di attrarre visitatori ad alta capacità di spesa; questa fase coincide con il periodo in cui Montréal ha iniziato a consolidare la propria immagine come destinazione urbana e culturale, sostenuta anche dai primi interventi di riqualificazione del fronte d'acqua. Il grafico raggiunge un picco centrale, che rappresenta il momento in cui i visitatori internazionali contribuiscono in misura più significativa al totale della spesa turistica nazionale, dato particolarmente rilevante perché riflette un aumento dei flussi, e di conseguenza una crescita della spesa media, tipica dei turisti provenienti da mercati come Stati Uniti, Europa e Asia. Nella parte finale del grafico si nota una lieve diminuzione della quota di spesa internazionale, che potrebbe significare un riequilibrio tra turismo interno e internazionale: negli ultimi anni, infatti, il turismo domestico ha conosciuto una crescita significativa, soprattutto a causa della pandemia, riducendo la percentuale dei visitatori stranieri. In questo contesto, Montréal continua a distinguersi come una delle principali destinazioni turistiche del Canada, sostenuta sia dal turismo interno sia da quello internazionale, e la rigenerazione del waterfront contribuisce a mantenere elevata la capacità della città di attrarre. Nel complesso, il grafico conferma che la spesa

dei turisti internazionali rappresenta una componente fondamentale dell'economia turistica canadese e che le città capaci di offrire esperienze urbane di qualità sono quelle che beneficiano maggiormente di questa dinamica. La combinazione di accessibilità, spazi pubblici di qualità, attrazioni culturali e infrastrutture moderne ha permesso alla città di consolidare il proprio ruolo nel panorama turistico internazionale, contribuendo in modo significativo alla crescita economica del settore.

Le crociere, in particolare, rappresentano un settore in crescita: il Grand Quai è diventato un punto di riferimento per il turismo crocieristico nel Nord America, attirando navi di medie e grandi dimensioni e generando un introito significativo per l'economia locale: il settore crocieristico rappresenta oggi uno dei motori economici del waterfront di Montréal, grazie soprattutto alla riqualificazione del Grand Quai.

Gli impatti economici diretti sono evidenti: nel 2023 il Porto di Montréal ha registrato 51.000 passeggeri, con un incremento del 33% rispetto al 2022. Questa crescita si è consolidata nel 2024, quando il porto ha raggiunto 61.727 passenger-days, con un ulteriore aumento del 2%, confermando la capacità del Grand Quai di sostenere flussi turistici sempre più consistenti. A questi numeri si aggiungono 14.569 membri dell'equipaggio, che rappresentano comunque un segmento economicamente rilevante, poiché usufruiscono di servizi locali durante le soste, contribuendo alla vitalità commerciale del Vieux-Port.



Grafici sul traffico crocieristico

I quattro grafici rappresentano l'evoluzione del traffico crocieristico nella regione del San Lorenzo tra il 2019 e il 2025. Nel complesso, mostrano una tendenza molto chiara: dopo il crollo del 2022, il settore è tornato a crescere in modo significativo, raggiungendo livelli vicini a quelli pre-pandemia se non poi per avere una progressiva leggera diminuzione nel 2024 e 2025. Si nota, inoltre, come la stagionalizzazione sia ancora presente, infatti, l'arrivo dei turisti crocieristici parte da fine aprile e ha un picco durante i mesi autunnali crollando di colpo nei mesi pienamente invernali.

Ciò si traduce negli impatti economici diretti, che si manifestano nella spesa dei turisti in ristoranti, negozi, musei, attrazioni e servizi turistici, generando un'entrata che si concentra soprattutto nell'area del waterfront; ma anche negli impatti indiretti quali l'occupazione nei settori della ristorazione, dell'ospitalità e dei trasporti contribuendo a rafforzare l'immagine urbana di Montréal come città d'acqua. La riqualificazione del Grand Quai ha infatti trasformato il terminal in un luogo pubblico, accessibile e integrato con la città, migliorando l'esperienza di arrivo e rendendo il waterfront un polo di attrazione durante tutto l'anno. Il Porto stesso riconosce questo ruolo strategico, affermando che *“Montreal's appeal as a tourist city and popular cruise destination keeps growing”* ([Cruise Industry News | Cruise News](#)), sottolineando come la qualità dell'accoglienza sia diventata un elemento centrale della competitività economica della città.

In più, l'annuncio dell'avvio delle prime crociere invernali nel 2027:

“The Port of Montréal and Tourisme Montréal have announced that the city will launch its first-ever winter cruise season in February 2027, marking a new chapter in its maritime tourism history.

French luxury line Ponant Explorations will make Montréal a turnaround port for two inaugural fifteen-day St. Lawrence River voyages, sailing on February 13 and February 27, 2027”.

(Travel and Tour World, 2024)

rappresenta un passaggio fondamentale verso la destagionalizzazione del settore, ampliando l'offerta turistica e riducendo la dipendenza dai mesi estivi.

In definitiva, gli impatti economici della rigenerazione del waterfront di Montréal dimostrano come l'incremento dei flussi internazionali e la spesa turistica confermino che il waterfront è oggi una delle principali risorse economiche della città: il Grand Quai, in particolare, ha assunto un ruolo strategico nel posizionare Montréal come destinazione crocieristica di riferimento nel Nord America, contribuendo a rafforzare l'immagine urbana e la propria competitività internazionale, dimostrando come la rigenerazione sia un investimento economico e turistico per la città.

4.3 Criticità della rigenerazione del waterfront di Montréal

La riconversione del waterfront, celebrata come simbolo di rinascita urbana, ha però innescato una serie di dinamiche negative e conseguenze strutturali, tra cui la gentrificazione legata ai waterfront, cioè aumento dei valori immobiliari, sostituzione sociale, pressione turistica e spostamento verso le zone limitrofe delle fasce più vulnerabili. Questo accade perché si privilegia l'aumento di valore di mercato dell'area e l'attrattività internazionale, rispetto alla stabilità residenziale e all'accessibilità equa alle risorse urbane, diventando incapaci di creare inclusione. In altre parole, si genera inevitabilmente una selezione per chi può permettersi di vivere, consumare e investire in queste aree, e chi invece deve trasferirsi a causa delle possibilità economiche non sufficienti:

« La gentrification désigne un processus par lequel des populations plus aisées s'installent dans un quartier populaire, entraînant une hausse des loyers et un déplacement des habitants les plus modestes »

(Koseki, 2022)

Avviene un paradosso storico particolarmente significativo: per decenni, il porto è stato uno spazio fisicamente inaccessibile a causa, come abbiamo già detto, di barriere e recinzioni materiali che separavano nettamente la città dal suo fronte d'acqua; ed oggi che finalmente sono state rimosse si viene a ricreare un'altra barriera, quella economica, cioè l'accesso impedito a causa del costo della vita e degli affitti elevati, dovuti alla trasformazione del fronte d'acqua in un bene di lusso. La città si riappropria, quindi, del suo fiume, ma lo fa attraverso un processo che sembra privilegiare alcuni gruppi sociali e marginalizzare altri, riproducendo nuove forme di esclusione proprio là dove si prometteva inclusione.

Questa apertura del porto alla città coincide, infatti, con una grande pressione immobiliare in quanto la riqualificazione ha incuriosito le società immobiliari portando a costruire immobili di fascia medio alta, condomini di lusso e spazi commerciali di livello alto: il risultato è un aumento dei valori immobiliari e degli affitti, che si riflette nella trasformazione sociale dei quartieri a causa dei motivi economici menzionati precedentemente. La gentrificazione, quindi, oltre ad essere un fenomeno economico, trascina con sé fenomeni sociali che incidono sulla salute mentale (incertezza sul futuro, pressione psicologica costante ecc.) e sul senso di appartenenza. La trasformazione del waterfront

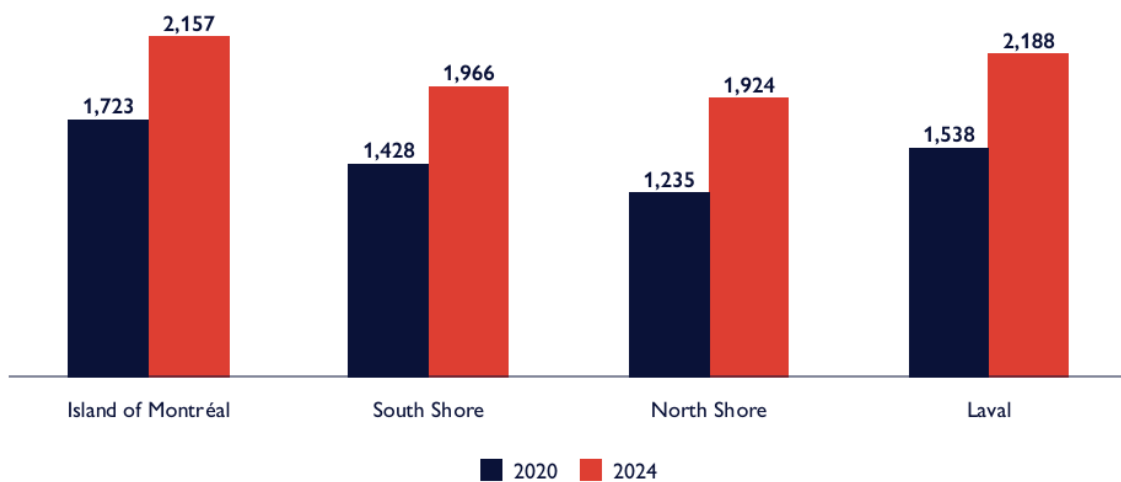
produce una ridefinizione profonda delle relazioni sociali e delle identità di quartiere, generando un clima di incertezza che colpisce soprattutto chi vive in condizioni di vulnerabilità abitativa:

“Il prezzo medio di una casa a Montréal è aumentato di circa il 54% in cinque anni, raggiungendo un massimo storico nel 2025. Questa crescita è superiore a quella di molte altre grandi città canadesi, come Toronto o Vancouver, che hanno registrato una diminuzione dei prezzi nello stesso periodo.”

(Expat, 2026)

Figure 1: Rents for new units have risen sharply in recent years

Average rent (\$) for 2-bedroom units in new structures (completed in the 3 years preceding each survey)



Source: CMHC

Montréal è un esempio emblematico di gentrificazione in quanto i suoi quartieri hanno subito o stanno ancora subendo il fenomeno della gentrificazione:

“Many of Montreal’s neighbourhoods are gentrifying. Some areas are far along in the process, and others are just beginning to accelerate. Here’s our primer on a few of the neighbourhoods where gentrification is happening, has happened, and is being resisted”

(Milton, Murad, Stewart, 2018)

Un caso lampante è Griffintown:



Un tempo un'area operaia, oggi è un quartiere di condomini di lusso e spazi dedicati a clienti benestanti. Per citare degli esempi: la riconversione delle Lowney Factories, un complesso industriale trasformato in una serie di condomini con piscine sul tetto, palestre e spazi comuni; la demolizione di molte case operaie a due o tre piani per lasciare spazio a edifici residenziali di almeno dieci piani, segnando una sostituzione fisica e sociale della popolazione storica. Parallelamente, l'arrivo di negozi di souvenir o ristoranti di tendenza ha sostituito i bar frequentati dai lavoratori del porto, contribuendo a costruire una nuova immagine del quartiere; anche l'introduzione di nuove piste ciclabili e parchi, ha migliorato la qualità urbana aumentando il valore immobiliare, rendendo più difficile per molti residenti rimanere nel quartiere.

Inoltre, anche il quartiere di Saint-Henri:



che ha subito un cambiamento simile: dopo un periodo come quartiere operaio estremamente povero, ha subito un aumento dei prezzi e una trasformazione urbana dopo l'annessione alla città e l'arrivo di

residenti più abbienti assieme all'aumento dei costi abitativi ha messo sotto pressione la comunità storica, portandola ad essere progressivamente esclusa dal proprio territorio:

“[...] after the urbanization of Saint-Henri, its appeal and population grew and resulted in bad housing conditions. Middle- and upper-class citizens could afford to have custom built houses while working class citizens dwelled in overcrowded buildings”

((Milton, Murad, Stewart, 2018)

In aggiunta, un elemento particolarmente rilevante nel caso di Montréal è anche la green gentrification: il miglioramento delle condizioni ambientali, attraverso creazione di parchi, boschi e infrastrutture verdi, porta all'aumento del valore del suolo e ad attrarre nuovi residenti con redditi più elevati, esercitando pressione sui residenti più vulnerabili economicamente:

“Studi recenti sulla gentrificazione verde sostengono anche che la promozione dei beni di consumo ambientali nelle aree urbane spesso esercita pressione sui residenti economicamente vulnerabili e potrebbe infine portare al loro spostamento “

(Gli impatti della gentrificazione verde sui senzatetto; Verificazione urbana e sfollamento nel quartiere Parc-Extension di Montreal | Centro per i Senzatetto)

Nel contesto del waterfront di Montréal, questo processo è amplificato dalla volontà della città di presentarsi come modello di sostenibilità urbana ma:

“Anche se le iniziative verdi sono state promosse dagli urbanisti come presumibilmente in contributo alla sostenibilità, alla vivibilità urbana e al cambiamento climatico nelle città è stato osservato che contribuiscono alla gentrificazione”

(Gli impatti della gentrificazione verde sui senzatetto; Verificazione urbana e sfollamento nel quartiere Parc-Extension di Montreal | Centro per i Senzatetto)

quindi contribuisce a costruire un'immagine verde che diventa altresì un motivo di valorizzazione immobiliare. La natura, in questo caso, non è solo un bene pubblico, ma anche un motivo di marketing urbano, capace di trasformare il waterfront in un luogo desiderabile e quindi economicamente redditizio.

Bisogna aggiungere anche la questione del turismo che da un lato, grazie alla rigenerazione economica, è cresciuto portando la città ad avere maggiori risorse economiche ma, dall'altro lato, ha creato una situazione difficile per i residenti a causa dell'aumento degli affitti a breve termine, la conversione di appartamenti in alloggi turistici e la sostituzione del commercio locale con attività rivolte solamente ai visitatori.



Negozi sul lungomare dell'Old Port di Montréal

www.timeout.com

Il waterfront diventa così un luogo costruito privilegiando i bisogni del turista più che la vita quotidiana, cedendo al concetto di “turistificazione” cioè:

“In una città, in una sua parte o in un territorio più ampio, il complesso dei cambiamenti, anche profondi, che intervengono in ambito urbanistico e architettonico, socio-economico e culturale, in conseguenza del sovraffollamento turistico”

(Treccani, 2024)

Questo processo si manifesta quindi attraverso, ad esempio, l'apertura di negozi di souvenir o ristoranti uno vicino all'altro lungo il corso d'acqua sostituendo le necessità della vita quotidiana.

Un fenomeno strettamente legato alla gentrificazione è il displacement dei residenti cioè lo spostamento e trasferimento di quest'ultimi da un luogo ad un altro per motivi economici o per mancanza di senso di appartenenza nel quartiere: da un lato lo spostamento materiale, legato a sfratti e aumento dei costi abitativi; dall'altro lo spostamento simbolico, quando il quartiere cambia così rapidamente da non essere più percepito come proprio.

Il sito “The Link Newspaper” approfondisce questa nozione, mostrando come il displacement non sia limitato a un solo quartiere ma rappresenti un fenomeno diffuso in diverse parti della città, come il Plateau, Pointe-Saint-Charles e Saint-Henri che hanno vissuto un aumento costante degli affitti, la chiusura di attività locali e di conseguenza la sostituzione progressiva della popolazione residente. L’articolo racconta come molti abitanti storici abbiano dovuto lasciare le loro case a causa della pressione immobiliare e dell’arrivo di nuovi investimenti pubblici e privati:

“Gentrification displaces longtime residents who get pushed out by higher rents and development and replaced by a richer (and often whiter) class, often referred to as “yuppies””

(Milton, Murad, Stewart, 2018)

Anche il sito "Gentrification, perceptions of neighborhood change, and mental health in Montréal, Québec" ne parla affermando che:

“Gentrification can also contribute to displacement, as people are forced to move due to eviction or rising cost of living or chose to move due to a loss of sense of belonging”

(<https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC10127140/>)

Tuttavia, esistono delle soluzioni per ovviare o almeno limitare il fenomeno, ad esempio, riducendo la percezione di inaccessibilità economica, proteggendo gli affittuari esistenti attraverso politiche di stabilizzazione degli affitti o l’obbligo di riservare una quota di alloggi accessibili:

“[...] revitalization efforts that include anti-displacement strategies to preserve and produce affordable housing, such as a required allotment of affordable housing with new developments, creating housing trust funds to use federal funding to promote long-term affordability, or inclusionary zoning policies, can help mediate rising housing costs that often accompany revitalization efforts and local policies promoting tech and start-up ecosystems”

(Orthop, 2025)

Oltre alla gentrificazione, un’altra criticità è la privatizzazione degli spazi urbani, cioè un processo in cui un luogo prima gestito da enti pubblici si trasforma in un luogo controllato da enti privati per vari motivi, tra cui mancanza di soldi pubblici, possibilità di guadagno da parte dei privati o bisogno di maggiore controllo e sicurezza.

Per quanto riguarda Montréal, la città utilizza una governance pubblica-privata, cioè il porto pur rimanendo un'istituzione pubblica collabora con operatori privati, quali imprese turistiche, operatori commerciali o agenzie immobiliari portando a grandi effetti positivi:

“The diverse working groups that emerged from this cooperation agreement shared best practices in marine operations, innovation, the environment, communication and asset management”

(Orthop, 2024)

Questa struttura è fondamentale per sostenere la competitività internazionale del porto e la sua integrazione con la città perché risulta più facile coordinare l'uso degli spazi e facilita la collaborazione tra porto e città ma, dall'altro lato, comporta una trasformazione profonda del modo in cui gli spazi vengono progettati e utilizzati: le aree rigenerate lungo waterfront sono spesso gestite per aumentare l'attrattiva turistica, grazie ad una grande presenza di attività commerciali, eventi sponsorizzati e servizi orientati a un pubblico turistico; di conseguenza il waterfront è caratterizzato solamente da ristoranti, boutique, attività ricreative e servizi turistici. Lo spazio, quindi, rimane effettivamente pubblico, ma il suo utilizzo è regolato da norme e controlli degli operatori privati, mettendo in secondo piano i bisogni quotidiani dei residenti.

Inoltre, la privatizzazione oltre ad essere gestionale è anche economica, collegandosi direttamente alla gentrificazione; come conseguenza lo spazio pubblico rimane accessibile concretamente, ma la possibilità di viverlo quotidianamente viene dipeso dalla capacità di sostenere i costi della vita nel quartiere.

La privatizzazione può essere anche più soft e avviene tramite la presenza di sorveglianza costante, la regolamentazione degli eventi, la gestione degli spazi da parte di enti privati o semi-pubblici, dove la libertà di uso è limitata a causa di norme quali orari di accesso, divieti su alcune attività o comportamenti che risultano non conformi o ancora bisogno di autorizzazioni per gli eventi pubblici:

“To ensure a safe and pleasant visit to the Old Port to all its visitors, the Old Port of Montréal Corporation has implemented site regulations [...] Being naked, bare-footed, or wearing indecent or offensive clothing is forbidden. Shoes, pants or shorts, and shirts are mandatory everywhere on the Site including, but not limited to, all outdoor areas and inside buildings”

(Old Port of Montréal, 2017)

In questo senso, la privatizzazione del waterfront decide chi può stare nello spazio, come può usarlo e quali attività sono considerate legittime: la rigenerazione, quindi, pur avendo come obiettivo, l'apertura e la riconnessione alla città e ai cittadini, produce nuove forme di esclusione e selettività, e lo spazio pubblico, pur rimanendo tale, diventa uno spazio che segue il volere degli enti privati, dimenticando le possibilità di utilizzo da parte della comunità.

Le conseguenze per i cittadini, oltre ad essere a livello economico e di cambiamento delle abitudini quotidiane, vengono associate a un peggioramento della salute mentale, soprattutto tra i residenti con minori risorse economiche; infatti, quando uno spazio non è più percepito come proprio, si indebolisce il senso di appartenenza e aumenta la sensazione di precarietà sociale:

“Whether or not gentrification affects mental health may depend on the extent to which an individual perceives changes in their neighborhood”
(Orthop, 2024)

Privatizzazione e gentrificazione non colpiscono tutti allo stesso modo ma hanno più impatto su determinate persone:

“[...] for people facing housing instability, racialized communities, and people whose voices have been historically absent in urban planning processes”
(Orthop, 2024)

In pratica, gli effetti peggiori della gentrificazione ricadono sempre sulle persone più vulnerabili: chi vive già nell'instabilità abitativa, le comunità razzializzate e tutti quelli che storicamente non hanno mai avuto voce nei processi di pianificazione urbana: sono proprio loro a subire per primi l'aumento dei costi, la perdita di appartenenza e il rischio di essere spinti fuori dal quartiere.

QUINTO CAPITOLO

Confronto con altri waterfront

5.1 Toronto

Uno dei confronti più significativi per comprendere il posizionamento del waterfront di Montréal è quello con Toronto, perché le due città hanno seguito una storia portuale simile ma hanno intrapreso percorsi di rigenerazione diversi.

Il porto di Toronto ha svolto un importante ruolo nello sviluppo economico della città dal XIX secolo, quando il porto rappresentava un nodo fondamentale per il commercio di molti prodotti come cereali e legname ma, come è successo a Montréal, la fase industriale ha portato all'occupazione delle rive da parte di infrastrutture, magazzini e silos generando una progressiva esclusione della popolazione dall'accesso diretto all'acqua. Questo processo ha determinato una separazione tra città e porto, anche a causa della costruzione di barriere fisiche come la Gardiner Expressway, una strada sopraelevata che ha rappresentato un limite tra la città e l'acqua.



Gardiner Expressway

www.toronto.com

A partire dagli anni Ottanta, c'è stato un ripensamento riguardante il waterfront per via della crisi delle attività portuali tradizionali, della riduzione del traffico merci e dell'aumento della domanda di spazi pubblici: in questo periodo emergono le prime iniziative di riqualificazione come la creazione

di Harbourfront Centre, centro culturale sul waterfront, che rappresenta un tentativo di restituire ai cittadini un rapporto diretto con l'acqua attraverso eventi, spazi pubblici e attività culturali.



Harbourfront Centre

www.toronto.com

La svolta decisiva arriva nei primi anni duemila con la costituzione di Waterfront Toronto, un'agenzia pubblica con un obiettivo:

“Waterfront Toronto was purpose-built to advance vital public priorities by the lake. We've already delivered thousands of housing units, dozens of parks and new transportation routes. With flood protection work in the Port Lands nearing completion, we're ready to bring more new neighbourhoods to life. And we have the experience, capabilities and resolve to deliver now.”

(Waterfront Toronto, 2023).

Questa dimostra come la rigenerazione sia vista come un progetto fondato su una visione di unità abitative, parchi e strade, basata sulla pianificazione coordinata tra Città di Toronto, Provincia dell'Ontario e Governo Federale del Canada: si distingue per la capacità di unire obiettivi urbanistici,

ambientali, economici e sociali, riconoscendo il waterfront come un luogo in cui la qualità dello spazio pubblico, l'accessibilità e l'innovazione urbana devono procedere di pari passo; uno degli aspetti più rilevanti del caso di Toronto riguarda la trasformazione di Queens Quay, una strada che è sempre stata caratterizzata da traffico automobilistico ma che oggi è stata trasformata:

“Queens Quay West is the centerpiece of Toronto’s Central Waterfront Revitalization [...]. Local officials thus gained a comfort level for a plan that promotes sustainability by reducing vehicle traffic and improving public transit”

(Waterfront Toronto, 2026).

Questa citazione evidenzia come la rigenerazione abbia inciso profondamente sulla qualità della vita urbana, riducendo drasticamente la presenza di traffico automobilistico, incentivando l'utilizzo del trasporto pubblico.



Queens Quay, Toronto

Parallelamente, altri progetti come quello di East Bayfront e di West Don Lands hanno introdotto nuovi quartieri residenziali, caratterizzati da sostenibilità ambientale, accessibilità e integrazione con il paesaggio. La visione alla base di East Bayfront, ad esempio, è:

“Over the past 20 years, we've driven real progress while striking critical balances — between development and sustainability, fiscal responsibility and design excellence, coherent leadership and authentic public engagement”

(Waterfront Toronto, 2023).

Questi interventi si caratterizzano per l'attenzione al design architettonico, alla sostenibilità e alla responsabilità economica, contribuendo a ridefinire il modello di sviluppo urbano della città.

La rigenerazione del waterfront di Toronto affronta anche sfide ambientali e climatiche; uno degli interventi più significativi in questo senso è il progetto di protezione idraulica dei Port Lands, un quartiere situato alla foce del fiume Don: per decenni, questa zona è stata soggetta a rischio di inondazioni, condizione che ne ha impedito lo sviluppo urbano e la trasformazione, ma è stato avviato un programma che prevede la creazione di un nuovo canale fluviale, la rinaturalizzazione delle sponde e l'introduzione di infrastrutture verdi capaci di assorbire e gestire le acque in eccesso:

“Officials in charge of Toronto’s watershed began talking with conservationists about combining flood protection with a move to re-naturalize the Don River [...] shifts the mouth of the Don River 500 meters to the south into the Port Lands and creates a new riverbed flowing to the lake, along with vast new parks and wildlife habitat”

(Bloomberg, s.d.).

La citazione descrive l'idea di spostare la foce di 500 metri verso sud per rinaturalizzare il fiume e creare un nuovo letto del fiume che scorre verso il lago, trasformando un'area industriale in un sistema di parchi e habitat.



Rendering del nuovo Don River

www.torontorap.ca

La rinaturalizzazione del fiume Don è molto utile in quanto le nuove aree verdi e le zone umide create lungo il lago e i canali rappresentano habitat per specie vegetali e animali, contribuendo a ricostruire un equilibrio ecologico compromesso a causa dell'industrializzazione.

La Toronto Region Conservation Authority sottolinea, però, la criticità della zona affermando che:

“The mouth of the Don River has long been recognized as one of the most significant flood risks in the Toronto region. Without intervention, a major storm event could inundate large portions of the Port Lands, South Riverdale, and the eastern waterfront. The naturalization of the river mouth is therefore essential not only for flood protection, but also for restoring ecological integrity and improving water quality”

(TRCA, 2021).

Questa citazione evidenzia come la rigenerazione ambientale e l'intervento di rinaturalizzazione siano degli elementi fondamentali per evitare inondazioni ma soprattutto per migliorare la qualità dell'acqua e l'integrità ecologica, cioè la capacità dell'ecosistema di mantenere il suo giusto equilibrio.

Parallelamente agli interventi ambientali, Toronto ha investito nella creazione di spazi pubblici accessibili e inclusivi, riconoscendo che la qualità della vita urbana dipende in larga misura dalla possibilità per i cittadini di fruire liberamente delle aree costiere; per questo motivo il waterfront è stato ripensato come un insieme di parchi, piazze, promenade e spazi ricreativi che favoriscono la socialità, il benessere e la mobilità, quali la presenza di piste ciclabili, percorsi pedonali e aree attrezzate per attività sportive e culturali che contribuiscono a creare un ambiente urbano accogliente, capace di attrarre tutti, da residenti a lavoratori e visitatori.

Waterfront Toronto ribadisce l'importanza di questa dimensione affermando che:

“We plan complete communities that are sustainably designed and constructed, built for resilience, and have everything they need to thrive, socially and economically”

(Waterfront Toronto, 2023).



Piste ciclabili e pedonali sul waterfront, Toronto

La dimensione economica gioca un ruolo altrettanto centrale nella trasformazione del waterfront di Toronto: la rigenerazione, infatti, ha portato ad investimenti nel settore immobiliare, nelle infrastrutture e nelle attività culturali e ricreative, contribuendo a rafforzare l'attrattività della città a livello internazionale, facendo diventare il waterfront anche un motore di sviluppo economico, capace di generare nuove opportunità di lavoro, in particolare nei settori del design, dell'immobiliare e del turismo:

“Its 23rd position highlights Toronto’s strong yet regionally focused role in global finance, complementing its reputation as a forward-looking city that balances innovation, cultural vibrancy, and sustainable urban growth”.

(TPBO, 2026)

La presenza di parchi, passeggiate, piazze affacciate sull'acqua e architetture contemporanee crea un'immaginario che invita le persone a vivere il luogo, non solo a visitarlo e, in questo ambiente, festival, mercati e eventi all'aperto trasformano il fronte d'acqua in uno spazio capace di attrarre residenti, turisti e investitori: l'utilizzazione degli spazi pubblici diventa così un'esperienza che genera appunto valore economico: le persone scelgono il waterfront perché offre attività e socialità. Questo modello, chiamato *experience economy*, si basa sull'idea che le città competono non solo per infrastrutture o servizi, ma per la capacità di offrire esperienze significative, legate alla cultura, alla creatività e alla qualità delle esperienze: il waterfront rafforza, così, l'immagine della città e ne aumenta l'attrattività nel mercato globale del turismo e degli investimenti.

Un altro elemento centrale è che la rigenerazione del waterfront ha contribuito a rafforzare il city branding di Toronto, presentandola come una metropoli sostenibile e innovativa e la presenza di nuovi spazi pubblici, di architetture moderne e di eventi culturali ha trasformato il waterfront in un luogo simbolico: questa dimensione simbolica è particolarmente evidente nelle strategie di comunicazione istituzionale, che utilizzano il waterfront come immagine chiave per promuovere la città nel contesto globale, sottolineando la sua capacità di unire natura, cultura e socialità:

“Toronto stands as one of North America’s most dynamic and globally connected cities, recognized for its innovation, diversity, and strong economic performance. Ranked 14th in Brand Finance’s Global City Index 2024, 15th in Resonance Consultancy’s World’s Best Cities 2025 report, and 12th in Kearney’s Global Power City Index 2024, Toronto combines financial strength with cultural vibrancy and social inclusivity, positioning it as a leading global hub for business, creativity, and sustainable urban living”

(TPBO, 2026)

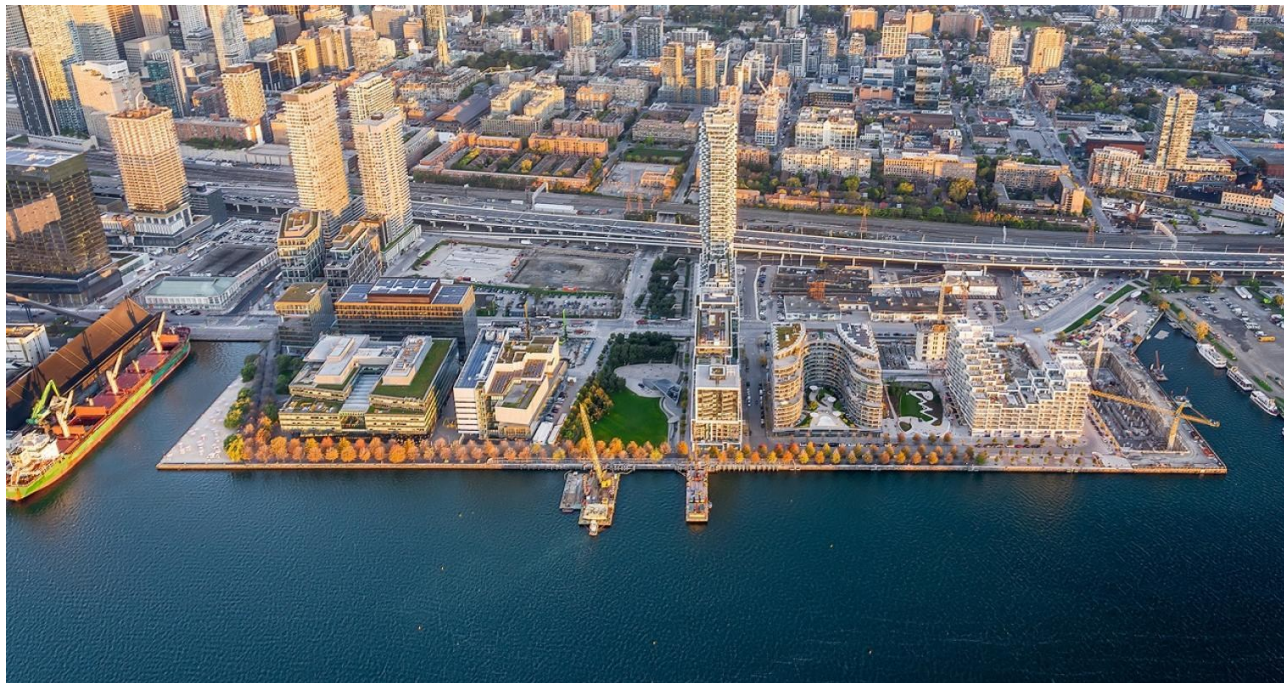
In aggiunta, accanto agli aspetti culturali ed economici, la trasformazione del waterfront di Toronto si distingue per l’uso di materiali sostenibili, per la presenza di tetti verdi e per la gestione delle acque che contribuiscono a creare un ambiente che risponde alle esigenze del clima locale e al benessere degli abitanti:

“East Bayfront sets the standard for sustainable neighbourhoods. Contributing to the ambitious Green Building Standards in East Bayfront are Corus Quay (LEED Gold) and George Brown College’s Waterfront Campus buildings, the Daphne Cockwell Centre for Health Sciences (LEED Gold) and the future Limberlost Place (targeting LEED Gold)”.

(Waterfront Toronto, 2026)

East Bayfront rappresenta, quindi, un quartiere di riferimento per la sostenibilità, perché gli edifici principali rispettano standard ambientali molto elevati (LEED Gold). Strutture come Corus Quay, il campus di George Brown College e il Limberlost Place sono progettate per ridurre consumi

energetici, gestire in modo efficiente le acque, usare materiali sostenibili e migliorare il comfort degli utenti.



East Bayfront

www.waterfronttoronto.ca

Tutto ciò richiede, però, molte risorse e una governance efficace, capace di garantire l'efficacia degli interventi e di rispondere alle varie esigenze proprio perché la complessità del waterfront come sistema urbano richiede un monitoraggio costante e una capacità di adattamento alle trasformazioni sociali, economiche e ambientali: la gestione degli spazi pubblici non può essere considerata un aspetto secondario, poiché è la condizione necessaria per mantenere la qualità e l'attrattività del waterfront nel lungo periodo.

In conclusione, il caso di Toronto rappresenta un esempio di come la riqualificazione del waterfront possa diventare un progetto urbano e di integrazione con la città.

Tuttavia, il caso mostra anche i limiti e le tensioni di questo processo, che richiede un equilibrio tra sviluppo economico, tutela ambientale e inclusione sociale: la rigenerazione del waterfront non è, quindi, un processo lineare, ma è un percorso che richiede gestione e capacità di ascolto delle esigenze della comunità. Toronto dimostra, quindi, che il waterfront può diventare un'opportunità per ripensare

il futuro della città, ma solo se accompagnata da una governance solida, da una pianificazione e da un impegno costante per garantire sostenibilità e qualità.

5.2 Focus su Amsterdam

Il caso di Amsterdam rappresenta, invece, uno dei più significativi esempi europei di rigenerazione del waterfront, per la capacità della città di trasformare il suo rapporto con l'acqua che può diventare un grande spunto per il caso di Montréal.

Per quanto riguarda la sua rigenerazione, la città, oltre ad aver recuperato gli spazi dismessi, ha ripensato totalmente il modo di vivere con l'acqua, utilizzando il waterfront come spazio di innovazione.

A differenza di Montréal, dove la rigenerazione ha riguardato principalmente il recupero di aree portuali storiche, e di Toronto, dove il waterfront è stato totalmente trasformato in modernità, Amsterdam ha scelto un approccio diverso: espandere la città verso l'acqua, costruendo nuove isole artificiali e quartieri galleggianti che esaudiscono contemporaneamente la domanda abitativa, le sfide climatiche e la necessità di rinnovare il modello urbano: questa scelta è strutturale e culturale in quanto riflette la tradizione olandese di convivenza con l'acqua e di gestione idraulica, come afferma Ciuffarin:

“Il waterfront contemporaneo si configura come uno spazio di sperimentazione delle ambizioni di crescita delle città, in continuità con una lunga tradizione di gestione dell'acqua che caratterizza profondamente i Paesi Bassi”.

(Ciuffarin, 2017-2018)

Secondo Merk e Notteboom, la trasformazione del waterfront della città è il risultato di un progressivo spostamento delle funzioni portuali verso aree più periferiche e di conseguenza della possibilità di riconvertire le rive del fiume IJ in spazi urbani di maggiore qualità. Gli autori sottolineano come Amsterdam abbia saputo trasformare il proprio fronte d'acqua in un insieme di nuovi quartieri, dove residenza, cultura, tempo libero e qualità ambientale, come l'ottimizzazione del flusso del traffico, diventano i principali motori dello sviluppo urbano:

“The case of Amsterdam is widely admired for the transformation and restructuring of former and existing port areas into attractive urban waterfront with a cruise terminal, expanding westwards and optimising traffic flows”

(Merk & Notteboom, 2013, p. 9).

Questa frase ben descrive la storia di Amsterdam: un waterfront che da luogo di produzione industriale, diventa luogo di quotidianità, sostenibilità e innovazione.

I primi interventi di rigenerazione hanno riguardato gli Eastern Docklands, un'area portuale dismessa trasformata negli anni Ottanta e Novanta in un quartiere residenziale ad alta densità popolativa. Successivamente, la città ha avviato la riconversione dell'area industriale di Nederlandse Dienstings Middelwater (NDSM), che da molo navale è stato trasformato in un polo culturale e creativo che oggi ospita artisti, ristoranti, spazi espositivi e attività ricreative, facilmente raggiungibile in traghetto dalla stazione di Amsterdam.

Ma il progetto più ambizioso e innovativo è IJburg, un arcipelago urbano costruito sul lago IJsselmeer attraverso un sistema di isole artificiali e quartieri galleggianti che rappresentano una delle sperimentazioni più avanzate al mondo per quanto riguarda l'urbanistica: il Comune di Amsterdam descrive IJburg come un progetto con l'obiettivo di creare nuovi spazi abitativi senza consumare suolo agricolo ma utilizzando l'acqua, senza compromettere gli ecosistemi naturali e senza minare lo sviluppo della città:

“Using a part of the water as building land can greatly increase the possibilities of city development”

(Municipality of Amsterdam, 2012, p.4)

Il documento “Floating Amsterdam: the development of IJburg’s Waterbuurt” sottolinea come il quartiere sia stato concepito per integrare case galleggianti, pontili e spazi pubblici, trasformando l'acqua in un'infrastruttura abitabile; Waterbuurt, in particolare, rappresenta il cuore sperimentale di IJburg: un quartiere composto da abitazioni galleggianti progettate per adattarsi alle variazioni del livello dell'acqua, incarnando un nuovo modo di vivere il waterfront. Come evidenzia il documento ufficiale:

“The water is present all around, giving the district its unique and distinct character as city archipelago. It is the perfect place to explore the opportunities of building on water in an urban density, elaborating on initiatives of a single or a few floating houses elsewhere in the country.”

(Municipality of Amsterdam, 2012, p.4)

Questa capacità di innovare il rapporto con l'acqua è ciò che rende Amsterdam un caso unico in Europa; la città non si limita a convivere con l'acqua, ma la utilizza come risorsa per costruire nuovi modelli di abitare e nuovi paesaggi urbani: l'acqua diventa così spazio pubblico, identità del luogo e motore di sviluppo economico; è proprio questa integrazione tra natura, e architettura che permette ad Amsterdam di distinguersi nel panorama internazionale e di offrire un modello replicabile per altre città portuali che si trovano ad affrontare sfide simili.

Anche la trasformazione del waterfront di Amsterdam è caratterizzata da una lunga storia del rapporto tra la città e il suo porto: per secoli, Amsterdam ha costruito la propria identità sull'acqua, infatti, i canali, le banchine, i magazzini e le infrastrutture portuali hanno rappresentato il cuore pulsante della città. Tuttavia, come accaduto in molte città portuali europee, il XX secolo ha segnato una profonda trasformazione: la necessità di spazi più ampi e la crescita delle attività portuali hanno spinto il porto commerciale a spostarsi verso aree più periferiche, lasciando molti spazi industriali e aree dismessi che non rispondevano più alle esigenze della città. In questo contesto Amsterdam entra nella fase descritta da Ciuffarin come quella dello "scarto", in cui il waterfront perde la sua funzione originaria e diventa un luogo vuoto ma allo stesso tempo un'opportunità per la rigenerazione; la città si trova di fronte a un dilemma comune a molte città portuali: come trasformare una zona industriale abbandonata in un nuovo spazio capace di rispondere alle nuove esigenze della popolazione.

La prima decisione fu quella di intervenire, appunto, negli Eastern Docklands, trasformando l'area in un quartiere residenziale ad alta densità, capace di accogliere migliaia di nuovi abitanti senza consumare suolo agricolo, diventando un luogo di collegamento tra varie isole artificiali e spazi affacciati sull'acqua creando un rapporto tra cittadini e waterfront.



Eastern Docklands, Amsterdam

www.aerostockphoto.com

Parallelamente agli Eastern Docklands, un'altra area portuale ha iniziato a trasformarsi: NDSM, un vasto cantiere navale situato sulla sponda nord dell'IJ, grazie all'arrivo di artisti, iniziative culturali che hanno occupato gli spazi industriali abbandonati. Nel corso degli anni, NDSM è diventato uno dei poli culturali più dinamici della città, un luogo in cui arte, e innovazione convivono con il passato industriale del luogo.



NDSM, Amsterdam

Queste due trasformazioni rappresentano proprio come Amsterdam abbia saputo valorizzare il proprio patrimonio industriale senza cancellarlo, trasformando un'area abbandonata e periferica in un luogo identitario, capace di attrarre residenti, turisti, imprese creative e attività culturali: la presenza di grandi capannoni industriali riconvertiti in spazi espositivi, laboratori artistici e luoghi di aggregazione testimonia la capacità della città di utilizzare il waterfront come spazio di innovazione sociale ed economica.

Ma la svolta decisiva, come già detto precedentemente, è la riqualificazione di IJburg e Waterbuurt che rappresenta un vero e proprio nuovo modo di vivere l'acqua: si tratta di costruire la città direttamente sull'acqua, trasformando il lago in un'estensione abitabile del tessuto urbano.

Come afferma il documento "Floating Amsterdam":

"Whilst planning IJburg, the urban expansion project to the east of Amsterdam, Steigereiland ('jetty island') was designated as experimental area. IJburg lies on man-made islands in the IJmeer, without the ring-dike that is common in conventional reclamation practices"

(Municipality of Amsterdam, 2012, pp. 4–5).

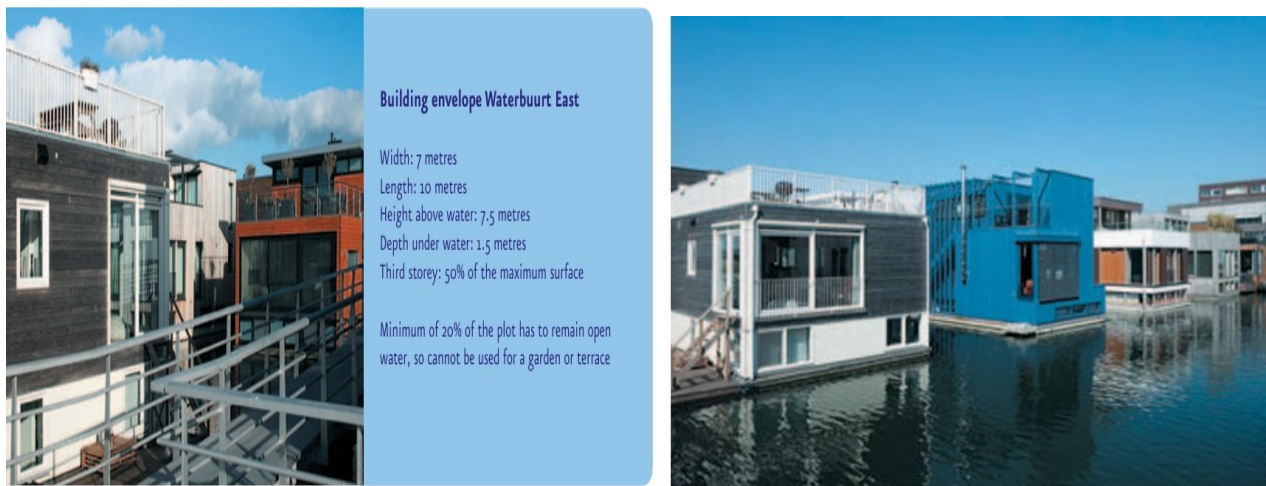
Questa citazione chiarisce perfettamente la logica che ha guidato la città: IJburg è un'area sperimentale in cui testare soluzioni abitative per affrontare la scarsità di suolo e "sfruttare" la presenza dell'acqua.

Waterbuurt, in particolare, rappresenta la riuscita di questo esperimento, in quanto viene concepito come vera parte della rete urbana, con densità, servizi e spazi pubblici paragonabili a quelli dei quartieri consolidati. Non a caso, il documento sottolinea che:

"Waterbuurt West has reached a density of around one hundred houses per hectare, which is comparable to the Jor daan area in the centre of Amsterdam"

(Municipality of Amsterdam, 2012, p. 6),

evidenziando come la città abbia voluto dimostrare che l'abitare sull'acqua può essere compatibile con il modello urbano a cui di solito si è abituati.



Abitazioni sull'acqua, Waterbuurt
 Municipality of Amsterdam

La dimensione urbana del quartiere non si esprime solo nella densità o nella presenza di servizi, ma anche nella qualità dello spazio pubblico, infatti le banchine, i pontili e le passerelle sono spazi di socialità con l'acqua e con i cittadini, progettati per favorire la vita comunitaria e l'accessibilità:

“The public space lives and breathes water. In the choice of materials, in the design and in its character. And also in its use: thanks to the berths next to the houses and the public landing stages at the heads of the jetties, a great number of barges, yachts, and other private boats can be seen on the water”

(Municipality of Amsterdam, 2012, p. 13)

L'acqua, dunque, definisce l'identità del quartiere.

In questo senso, questi quartieri possono essere un modello urbano replicabile in quanto sono capaci di offrire risposte a problemi globali come l'innalzamento del livello del mare, la scarsità di suolo e la necessità di sviluppare un maggior numero di abitazioni per affrontare il problema della sovrappopolazione: l'acqua non è un limite, ma una risorsa strategica per le città contemporanee.

La trasformazione del waterfront di Amsterdam attraverso progetti come IJburg e Waterbuurt ha generato una serie di impatti significativi sul piano sociale, economico e ambientale. Dal punto di vista sociale, Waterbuurt ha introdotto nuove forme di comunità e di convivenza sull'acqua, caratterizzate da una forte prossimità fisica e da dinamiche di vicinato molto più intense rispetto ai quartieri tradizionali. Il documento “Floating Amsterdam” descrive con chiarezza questa quotidianità, riportando la testimonianza dei residenti:

“We like having a social lifestyle [...] our jetty is the only one with its own Facebook group, where we inform people that there are free seats for dinner. We always have five or six extra people checking in”

(Municipality of Amsterdam, 2012, p. 16).

Questa citazione mostra come la struttura stessa del quartiere favorisca forme di socialità spontanea e una forte identità comunitaria.

Allo stesso tempo, la vita sull'acqua introduce nuove vulnerabilità sociali; sempre secondo la testimonianza dei residenti:

“We are vulnerable here. All goes well as long as the social contacts run smoothly”

(Municipality of Amsterdam, 2012, p. 16),

evidenziando come la qualità della convivenza sia un elemento determinante per il benessere degli abitanti. L'acqua amplifica i suoni, riduce le distanze e rende più permeabili i confini tra sfera privata e collettiva:

“Water carries sound; you can hear a mumbling coot at fifty metres from your bedroom”

(Municipality of Amsterdam, 2012p. 16).

Questi elementi mostrano come l'innovazione urbana non sia priva di conseguenze sulla qualità della vita e richieda una gestione attenta delle dinamiche sociali per evitare che i lati negativi superino quelli positivi e innovativi.

Sul piano economico, la rigenerazione del waterfront ha contribuito a rafforzare l'attrattività di Amsterdam come città portuale innovativa. Il rapporto OCSE riconosce esplicitamente che Amsterdam è:

“[...] widely admired for the transformation and restructuring of former and existing port areas into attractive urban waterfront”

(OECD, 2013, p. 9).

Questa trasformazione ha aumentato il valore immobiliare delle aree rigenerate, ha attratto nuovi residenti e investitori e ha consolidato l'identità della città. L'OCSE sottolinea inoltre che Amsterdam

ha saputo integrare funzioni urbane e portuali in modo più stretto rispetto ad altre città portuali, mantenendo una parte significativa delle attività portuali vicino al centro urbano e trasformando le aree dismesse in nuove centralità urbane.

Dal punto di vista ambientale, IJburg e Waterbuurt rappresentano un caso emblematico di adattamento climatico e gestione sostenibile dell'acqua: la scelta di costruire abitazioni galleggianti permette di rispondere in modo diretto all'innalzamento del livello del mare e alla necessità di ridurre il consumo di suolo. L'acqua del bacino interno è quasi ferma e separata dal IJmeer da una conca di navigazione, in più il bacino raccoglie le acque meteoriche di tutto il quartiere Steigereiland e non scarica direttamente nel lago aperto per evitare il degrado della qualità dell'acqua del IJmee e il regolamento urbanistico impone che almeno il 20% del lotto resti acqua libera, proprio per garantire luce e crescita di piante acquatiche depurative

Il documento "Floating Amsterdam" descrive in modo dettagliato come le case siano progettate per adattarsi alle variazioni del livello dell'acqua:

"The project-based houses lie at one metre from the jetty. An entrance board is needed to bridge this gap. This entrance board has to absorb the fluctuations in the water level, a difference of sixty centimetres between the highest and lowest level."

(Municipality of Amsterdam, 2012, p. 25).

Questa soluzione rappresenta un modello replicabile per altre città che si trovano ad affrontare rischi idrogeologici crescenti.

Inoltre, la qualità dello spazio pubblico è profondamente influenzata dalla presenza dell'acqua, che diventa un elemento strutturante del paesaggio urbano. Il documento afferma che:

«The public space lives and breathes water. In the choice of materials, in the design and in its character»

(OECD, 2013, p. 12),

sottolineando come l'acqua sia integrata non solo come paesaggio, ma come elemento ecologico e sociale: questo approccio contribuisce a migliorare la resilienza climatica, a ridurre l'effetto isola di calore e a creare un ambiente urbano più vivibile e sostenibile.

Tuttavia, i risultati positivi possono essere visti dall'altro lato come una serie di criticità; la prima riguarda la fragilità sociale e la dipendenza del quartiere da dinamiche di convivenza molto delicate,

in quanto la vita su pontili condivisi, in spazi ravvicinati, può diventare problematica in presenza di conflitti tra vicini o comportamenti disturbanti; l'acqua, infatti, come già accennato, amplifica i suoni e riduce la distanza tra le abitazioni, rendendo più difficile mantenere la privacy e il comfort acustico.

Un secondo limite riguarda la manutenzione delle infrastrutture: la mancanza di un sistema di manutenzione efficace può compromettere la qualità dello spazio pubblico e la sicurezza dei residenti, soprattutto in un contesto in cui le infrastrutture sono esposte a condizioni climatiche variabili e a sollecitazioni continue. Le regole fondamentali per la sicurezza e la manutenzione di queste case sono, infatti:

- Galleggiamento: peso massimo, profondità del basamento e carichi d'arredo in quanto troppe tonnellate rischiano di far affondare la casa.

- Equilibrio: distribuzione dei pesi per evitare inclinazioni permanenti; si utilizzano spessori delle pareti in calcestruzzo e eventuali zavorre o serbatoi di bilanciamento.

- Stabilità: risposta al vento e al moto ondoso; si accettano inclinazioni fino a 4 gradi se la distanza tra le case resta almeno 3 metri.

Sul piano economico e sociale, il modello di Amsterdam presenta anche rischi di esclusività: l'OCSE sottolinea che la trasformazione dei waterfront europei tende spesso a generare processi di valorizzazione immobiliare che possono limitare l'accessibilità per le fasce di reddito più basse e quindi alla gentrificazione; nel caso di Amsterdam, la complessità tecnica delle abitazioni galleggianti, i costi di manutenzione e il valore crescente delle aree riqualificate possono portare presto a una selettività sociale, le case galleggianti infatti il 10% in più rispetto a case analoghe costruite sulla terra.

Infine, il modello presenta criticità legate alla gestione ambientale, in quanto, sebbene le case galleggianti siano progettate per adattarsi alle variazioni del livello dell'acqua, il documento evidenzia che la qualità dell'acqua e la gestione dei flussi idrici richiedono interventi costanti e complessi: la presenza di dighe, sistemi di pompaggio e infrastrutture tecniche rende il quartiere dipendente da una manutenzione continua. Questo aspetto è particolarmente rilevante in un contesto di cambiamenti climatici, in cui eventi meteorologici, quali venti estremi, forti piogge o ondate di caldo e freddo, possono mettere sotto pressione le infrastrutture.

Amsterdam, quindi, dimostra come la rigenerazione del waterfront possa evolvere in una vera sperimentazione urbana, trasformando l'acqua in infrastruttura abitabile e spazio pubblico, offrendo un modello innovativo e replicabile, che unisce sostenibilità climatica, qualità urbana e una nuova

idea di città-porto ma senza la presenza di criticità che devono per forza essere tenute sotto controllo per evitare il collasso.

5.3 Confronto con Montréal

Il confronto tra Montréal, Toronto e Amsterdam permette di osservare tre modelli di riqualificazione del waterfront differenti: Montréal è una città che recupera la storia del porto e la trasforma in spazio pubblico; Toronto è una città orientata alla creazione di nuovi quartieri sostenibili e innovativi; Amsterdam è una città che oltre a rigenerare, espande la città sull'acqua, sperimentando nuove forme abitative.

Queste differenze riflettono tre visioni opposte di waterfront: Montréal si concentra sulla storia e sulla restituzione del fiume ai cittadini, Toronto costruisce un nuovo fronte urbano, pianificato e orientato alla sostenibilità, Amsterdam trasforma l'acqua in suolo abitabile.

Inoltre, è facilmente intuibile che le tre città siano dirette da tre tipi di governance differenti: come affermato nel capitolo 3, la rigenerazione del Vieux-Port e del Grand Quai a Montréal è stata guidata da un intreccio di attori guidato dall'Autorità Portuale di Montréal; attorno a questo si è costruita una governance che ha coinvolto, a livello orizzontale e verticale, la municipalità, il governo provinciale e alcune società pubbliche, a questo si è aggiunto un coinvolgimento diretto della cittadinanza attraverso momenti di assemblee che hanno aiutato Montréal a prendere determinate scelte progettuali, in particolare quelle legate al recupero dell'accesso fisico e visivo al fiume.

In tutto ciò, gli attori privati hanno avuto un ruolo esclusivamente tecnico ed esecutivo, ma pur in assenza di una vera privatizzazione della governance, il progetto introduce elementi di gestione orientati alla redditività: la presenza di figure dedicate alla promozione commerciale degli spazi del Grand Quai mostra come una parte del waterfront sia stata pensata anche come luogo da affittare per eventi privati. Si tratta quindi di una forma di privatizzazione che può essere definita "leggera" in quanto convive con una governance pubblica.

Toronto, invece, ha adottato un modello a tre livelli composto da Città di Toronto, Provincia dell'Ontario e Governo Federale del Canada che seguono una visione unitaria di innovazione e sostenibilità, permettendo interventi coordinati e coerenti; Amsterdam, invece, ha dovuto affrontare sfide tecniche e normative completamente nuove dovute all'idea di costruire case galleggianti, pontili e infrastrutture sull'acqua che hanno richiesto una governance altamente specializzata.

Le tre città hanno anche tre modi diversi modelli abitativi: il waterfront di Montréal è uno spazio poco denso abitativamente perché viene prediletta l'idea di luogo pubblico, culturale, turistico; Toronto,

invece, ha costruito molto sul waterfront diventando una città sostenibile e compatta mentre Amsterdam propone case galleggianti come residenza permanente rispondendo ai cambiamenti climatici e alla sovrappopolazione.

Tuttavia, si trovano d'accordo sul modo di intendere lo spazio: i loro luoghi sono intesi per essere spazi pubblici, accessibili e soprattutto di tutti, sempre strizzando l'occhio alla sostenibilità ambientale e all'integrità ecologica attraverso aree verdi. L'unica differenza è che l'accessibilità viene intesa diversamente: per Montréal accessibilità visiva e fisica, per Toronto accessibilità pianificata e verde, per Amsterdam accessibilità totale e immersiva.

In sintesi, Montréal privilegia la dimensione sociale e culturale, Toronto la sostenibilità e la pianificazione integrata, Amsterdam privilegia l'innovazione e la resilienza climatica e abitativa.

A livello economico Montréal non ha puntato sulla massimizzazione del valore immobiliare, ma su un equilibrio tra turismo, cultura e qualità dello spazio pubblico, ma, nonostante ciò, il problema della gentrificazione è evidente; Toronto, invece, ha attratto investimenti rendendo il waterfront un motore economico, con nuovi quartieri e uffici; Amsterdam ha creato un modello abitativo che aumenta il valore immobiliare e attira investitori, generando valore, ma rischiando l'esclusività.

Per quanto riguarda la tematica ambientale Montréal ha puntato sulla rinaturalizzazione, sulla gestione delle acque e sulla creazione di spazi verdi mentre Toronto ha trasformato il waterfront in un sistema di protezione contro le inondazioni e Amsterdam ha risposto all'innalzamento del livello dell'acqua con le case galleggianti.

Dal confronto con Toronto e Amsterdam emergono alcune idee che Montréal può tenere in considerazione per rafforzare ulteriormente la qualità del proprio waterfront. Dal caso di Toronto, la città canadese può apprendere l'importanza di una pianificazione integrata e unitaria, capace di coordinare interventi complessi grazie ad una governance chiara e coerente e inoltre potrebbe sviluppare una maggiore capacità di attrarre investimenti pubblici e privati, così da poter sostenere interventi di più ampia scala. Dal modello di Amsterdam, Montréal può invece trarre ispirazione sul piano dell'innovazione abitativa, sperimentando forme di costruzione sull'acqua che rispondano direttamente ai cambiamenti climatici; infatti, ciò dimostra come l'acqua possa diventare una infrastruttura urbana se utilizzata furbamente: pontili, piattaforme e spazi pubblici galleggianti ampliano le possibilità di utilizzazione e offrono nuove modalità di vivere il waterfront.

Allo stesso tempo, il confronto evidenzia anche ciò in cui Montréal è migliore rispetto alle altre due città. In primo luogo, Montréal eccelle nella capacità di garantire un'accessibilità universale: il Vieux-Port e il Grand Quai sono spazi realmente pubblici, aperti e democratici e mantiene un legame

profondo con la propria identità culturale, valorizzando la memoria storica del porto e integrandola nella progettazione contemporanea, un aspetto che Toronto non possiede e che Amsterdam, orientata alla sperimentazione, non ricerca. Montréal si distingue anche per l'equilibrio tra turismo, cultura e vita quotidiana, evitando gli eccessi del turismo crocieristico in cui sarebbe facile cadere. Infine, la città canadese interpreta lo spazio pubblico come un bene comune, preservandone la fruizione collettiva e mantenendo una forte dimensione sociale, che rappresenta uno dei tratti più inclusivi del suo modello di riqualificazione.

Il confronto tra Montréal, Toronto e Amsterdam ha dimostrato chiaramente come non esista un unico modello di rigenerazione del waterfront, ma vari approcci a seconda delle caratteristiche di ciascuno, ognuno con i propri lati positivi ma anche con le proprie criticità: Montréal privilegia l'accessibilità, e la dimensione pubblica e culturale; questa scelta rappresenta uno dei punti di forza della città proprio perché Montréal ha saputo trasformare il suo fronte d'acqua industriale e abbandonato in un luogo aperto, mantenendo un equilibrio tra vita quotidiana, turismo e passato.

Conclusioni

L'obiettivo principale del lavoro, come affermato nelle pagine iniziali, era studiare e comprendere come Montréal sia riuscita a trasformare il suo waterfront ormai dismesso in uno spazio riqualificato e quali conseguenze questo processo abbia portato per cittadini, turisti e attori; ciò è stato svolto attraverso quattro punti fondamentali:

- evoluzione del rapporto città-porto attraverso la spiegazione del modello di Hoyle.
- ricostruzione storica del caso di Montréal: dal ruolo centrale del porto nel XIX e XX secolo, al declino industriale, fino alle prime politiche di riqualificazione del Vieux-Port negli anni Ottanta.
- progetti contemporanei, quali il Grand Quai e la nuova torre del porto, analizzandone le scelte paesaggistiche, architettoniche e stilistiche e come essi abbiano modificato l'accesso al fiume e l'immagine della città.
- valutazione degli impatti sociali, economici e ambientali di queste trasformazioni, confrontando Montréal con altri waterfront.

Alla luce di questi obiettivi, la teoria affrontata nel primo capitolo si è rivelata fondamentale per comprendere il caso di Montréal: ha mostrato come il waterfront sia il risultato di un processo storico complesso, composto da fasi di industrializzazione, abbandono e, infine, rigenerazione. La tesi di Ciuffarin ha ancor più chiarito come le aree portuali dismesse possano essere interpretate come "scarti": proprio questa condizione di vuoto, tuttavia, crea la possibilità di immaginare un paesaggio e un nuovo utilizzo del fronte d'acqua. Inoltre, gli studi di Sicomo hanno portato alla luce la questione della sostenibilità e dell'adattamento climatico: il nuovo waterfront non può essere rinnovato senza considerare il ruolo delle Nature-based Solutions, delle infrastrutture blu-verdi e delle strategie di mitigazione dei rischi idrogeologico; la rigenerazione, quindi, deve essere un intervento in risposta anche alle sfide del cambiamento climatico, dalla gestione delle acque all'isola di calore urbana.

L'analisi condotta nei capitoli centrali della tesi ha mostrato come Montréal rappresenti un caso emblematico per comprendere le trasformazioni dei waterfront contemporanei: la città, infatti, è l'esempio clou per dimostrare perfettamente il passaggio dalla fase industriale, segnata da un porto centrale chiuso e separato dal tessuto urbano, alla fase post-industriale, in cui il fronte d'acqua diventa uno spazio pubblico, ricreativo e culturale utile anche al rilancio dell'immagine urbana: Montréal ha compreso che per ricreare il proprio rapporto con il fiume, la storia portuale e la cittadinanza era necessario, se non fondamentale, ridefinire il waterfront in quanto esso è proprio il legame diretto tra

città e acqua: le prime operazioni di riqualificazione del Vieux-Port negli anni Ottanta hanno segnato un momento di svolta, aprendo per la prima volta dopo anni l'accesso pubblico al fronte d'acqua e trasformando un'area abbandonata in un nuovo luogo culturale e turistico. Tutto è migliorato grazie anche ai progetti di costruzione del Grand Quai e della nuova torre del porto che ha aiutato a rendere il waterfront un luogo utilizzabile nella vita quotidiana (uffici, terminal crocieristico ecc.) e un'unione tra città e fiume grazie alle vetrate in vetro che creano una visione senza ostacoli; inoltre, il Grand Quai con i giardini sul tetto, la promenade e la torre rappresenta un esempio di come un porto possa essere ripensato anche come spazio pubblico senza rinunciare alla sua funzione principale: porto e città, quindi, non devono essere in opposizione ma possono coesistere generando valore reciproco. Soprattutto un ulteriore punto di forza riguarda l'attenzione alla sostenibilità ambientale in quanto Montréal ha iniziato a integrare elementi di verde, percorsi pedonali e strategie di mitigazione climatica che riconoscono il ruolo del waterfront come infrastruttura ecologica.

Questo lungo e graduale processo, avvenuto grazie anche a scelte politiche e investimenti, ha migliorato la qualità urbana, attratto un numero ampio di turisti, rafforzato e promosso l'identità della città, riconoscendo il valore strategico del proprio waterfront, ma sempre cercando di mantenere un equilibrio tra accessibilità sociale e sviluppo economico; in alcuni versi la città ci è riuscita ma dal lato della gentrificazione e del costo delle abitazioni la strada è ancora lunga, offrendo una base per comprendere come una città possa riavvicinarsi al proprio fronte d'acqua in modo inclusivo e consapevole.

Tuttavia, accanto ai risultati positivi, il caso di Montréal ha rivelato anche una serie di criticità: la gentrificazione che, a causa dell'aumento del valore immobiliare, sta rendendo più difficile continuare a vivere nei quartieri limitrofi; la privatizzazione dello spazio pubblico che porta al rischio di vedere il waterfront come un luogo in cui la presenza dei cittadini è meno centrale rispetto a quella dei turisti, cioè una trasformazione che si manifesta attraverso prezzi, eventi, tipologia di negozi ecc., rischiando di rendere il fronte d'acqua non più un luogo di vita quotidiana. Questa tensione è evidente soprattutto nei periodi di alta stagione, quando la pressione turistica è particolarmente alta e modifica la qualità di vita dei residenti.

Queste dinamiche diventano ancora più evidenti confrontandole con altri waterfront internazionali, Toronto e Amsterdam, permettendo di comprendere meglio sia le specificità sia i limiti di Montréal, senza stabilire quale città abbia realizzato il miglior waterfront ma mettendo in luce come ogni contesto urbano sviluppi un proprio equilibrio: non è stato messo in evidenza un modello unico di rigenerazione ma più approcci che riflettono le condizioni differenti di ciascuna città e Montréal può

essere definito un caso intermedio, capace di fornire successo sul piano dell'accessibilità e della qualità dello spazio pubblico, ma ancora in evoluzione rispetto alle sfide della gestione delle dinamiche socio-economiche.

Un elemento che è emerso e che è risultato decisivo per comprendere il caso di Montréal riguarda il ruolo della governance nei processi decisionali utili alla trasformazione del waterfront. Come mostrato nei capitoli, la rigenerazione delle aree città-porto è un processo di negoziazione in cui si confrontano interessi diversi: l'Autorità Portuale, orientata all'efficienza logistica; il Comune, interessato alla qualità urbana e allo spazio pubblico; gli investitori privati, attratti dal valore immobiliare; e infine i cittadini, che rivendicano accessibilità e diritti di quotidianità. La riqualificazione di Montréal è stata possibile grazie a un equilibrio tra questi attori riuscendo ad includere, mediare e costruire visioni condivise, evitando che il fronte d'acqua diventi simbolo di esclusione o di conflitto.

In conclusione, il caso di Montréal dimostra che la rigenerazione del waterfront è un processo che coinvolge identità cittadina, storia portuale, e capacità di costruire spazi pubblici realmente accessibili e di affrontare le sfide ambientali con l'obiettivo di trasformare il waterfront in un luogo più equo, più sostenibile e più inclusivo; Montréal è riuscita a creare un fronte d'acqua che appartenga davvero a tutti.

BIBLIOGRAFIA

Ciuffarin, I. (2018). *Il waterfront come laboratorio urbano per nuovi processi di rigenerazione*. Tesi di dottorato in Ingegneria e Architettura, SSD Urbanistica (ICAR/21), Università degli Studi di Trieste, Dipartimento di Ingegneria e Architettura, XXXI Ciclo.

Firth, C. L., Stephens, D. P., Shareck, M., Fuller, D., Kestens, Y., & Daniel, M. (2023). Gentrification, Perceptions of Neighborhood Change, and Mental Health in Montréal, Québec. *Health & Place*.
<https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC10127140/>

Hoyle, B.S. (1988). *Development dynamics at the port-city interface*, citato in: Minca, C., Soriani, S. (2000), *The redevelopment of Italian waterfronts: restructuring processes and local governance*, in Cori, B. et al. (a cura di), *Geo-Italy 4*, Roma, Società Geografica Italiana.

Minca, C., Soriani, S. (2000). Crafting the new public spaces of postmodern urbanism: the emergence of "historic waterfronts" as new social and functional places. *Geo-Italy 4. Geographies of diversity: Italian Perspectives*, Roma: Società Geografica Italiana, pp. 225-244.

Sicomo, D. (2023). *Città-porto a prova di futuro. Linee guida per l'integrazione di soluzioni basate sulla natura per l'adattamento climatico e la tutela della biodiversità nei contesti urbano-portuali*. Tesi di dottorato in Urbanistica (ICAR/21), Università degli Studi di Palermo, Dipartimento di Architettura, XXXV Ciclo.

Soriani, S. (1998). *Riutilizzazione del waterfront urbano e transizione postindustriale delle città portuali. Problemi, prospettive e rilievi critici*. "Rivista Geografica Italiana", vol. 105, pp. 535-582.

Ziyue, X. (2018). *Conflicts and Reconciliation at the Port-City Interface in Contemporary European Cities*. *Engineering Management Research*, 1-11.
<https://www.researchgate.net/publication/328966729>

SITOGRAFIA

AIVP – Association Internationale Villes et Ports. (2025). *Montreal (Canada): A Cruise Terminal for Understanding the Port – Good Practice*. <https://www.aivp.org/en/good-practices/montreal-canada-a-cruise-terminal-for-understanding-the-port/>

Banque Nationale du Québec – BAnQ numérique. (2026). *Revues et journaux québécois archivés*. <https://numerique.banq.qc.ca>

Best in MTL. (2026). *Architecture and Urban Design Showcase in Montreal*. <https://www.bestinmtl.ca>

Bloomberg. (2024). *Is This the Future of Urban Resilience? Is Toronto's Port Lands Flood Protection Project the Future of Urban Resilience?* <https://www.bloomberg.com>

Canada.ca – Government of Canada. (2026). *Travel and Tourism Sector Reports*. <https://www.canada.ca>

Canadian Architect. (2024). *Port of Montréal Tower and Grand Quai*. <https://www.canadianarchitect.com/port-of-montreal-tower-and-grand-quai/>

Cruise Industry News. (2026). *Global Cruise Ship Deployment and Port Updates*. <https://www.cruiseindustrynews.com>

Erriu, M. (2016). *Waterfront and Urban Regeneration Processes*. Academia.edu. <https://www.academia.edu>

HomelessHub. (2021). *The Impacts of Green Gentrification on Homelessness in Parc-Extension*. <https://homelesshub.ca/blog/2021/impacts-green-gentrification-homelessness-urban-greening-and-displacement-parc-extension-neighborhood-montreal/>

IFDM Design. (2024). *Accesso all'acqua, ingresso alla città – Grand Quai*. <https://ifdm.design>

Il Giornale dell'Architettura. (2023). *Ritratti di città: Montréal ripensa la downtown*. <https://ilgiornaledellarchitettura.com>

Montréal.ca – Ville de Montréal. (2022). *Six Concrete Actions in Favour of Biodiversity in Montréal*. <https://montreal.ca/en/articles/six-concrete-actions-favour-biodiversity-montreal-5461>

Old Port of Montréal Corporation. (2025). *History of the Old Port and Governance Framework*. <https://www.oldportcorporation.com/history-old-port>

Old Port of Montréal. (2017). *Photo Exhibition – The Old Port of Montréal, a Landmark in Canada's History*. <https://www.oldportofmontreal.com/activity/photo-exhibition-old-port-montreal-landmark-canadas-history>

Papatheochari, T. (2010). *Examination of Best Practices for Waterfront Regeneration*. Academia.edu. <https://www.academia.edu>

Port of Montreal. (2026). *Timeline and Detailed History of the Port Infrastructure*. <https://www.port-montreal.com/en/the-port-of-montreal/about-the-port/the-port-of-montreal-through-history/timeline>

Portus Online. (2024). *Waterfront come arena di rigenerazione urbana: Ports as Innovation Districts*. RETE. <https://portusonline.org>

Provencher_Roy. (2024). *Grand Quai du Port de Montréal Project*. <https://provencherroy.ca/en/projects/grand-quai-du-port-de-montreal>

Rinnovabili.it. (2023). *Net Zero Building a Montréal: l'architettura sostenibile applicata al waterfront*. <https://www.rinnovabili.it>

StatCan – Statistics Canada. (2026). *Census Profile, Montreal and Toronto Metropolitan Areas*. www150.statcan.gc.ca

The Conversation. (2022). *We Must Rethink the Way We Build Along the St. Lawrence River*. <https://theconversation.com>

The Link Newspaper. (2021). *Montreal's Gentrification, Neighbourhood by Neighbourhood*. <https://thelinknewspaper.ca/article/montreals-gentrification-neighbourhood-by-neighbourhood>

TPBO – The Place Brand Observer. (2026). *Toronto City Performance, Brand Strength and Reputation*. <https://placebrandobserver.com/toronto-city-performance-brand-strength-reputation>

Travel and Tour World. (2024). *Cruise Industry Dynamics and Port Infrastructures*. www.travelandtourworld.com

Waterfront Toronto. (2026a). *East Bayfront Revitalization Scope*. www.waterfronttoronto.ca/our-projects/scope-scale/east-bayfront

Waterfront Toronto. (2026b). *Queens Quay West Revitalization - Technical Report by Arup*. <https://www.waterfronttoronto.ca>

World Port Sustainability Program. (2025). *Port Environmental Performance and Best Practices*. <https://sustainableworldports.org>

REPORT E DOCUMENTI ISTITUZIONALI

Administration portuaire de Montréal. (2023). *Plan de développement durable 2023-2027*. Montréal : Port de Montréal.

ANSA / Municipality of Amsterdam – Projectbureau IJburg. (2012). *Floating Amsterdam: The Development of IJburg's Waterbuurt*. Amsterdam. https://www.ansa.it/documents/1334931625986_AmsterdamFloating.pdf

Merk, O., & Notteboom, T. (2013). *The Competitiveness of Global Port-Cities: Rotterdam/Amsterdam*. OECD Regional Development Working Papers, No. 2013/08, Paris: OECD Publishing. <https://doi.org/10.1787/5k46pghnvdvj-en>

Montreal Port Authority [MPA]. (2019). *Presentation of the Grand Quay of the Port of Montreal Project*. Application to the International Association of Ports and Harbors for the World Ports Sustainability Awards 2020, pp. 1-18. <https://sustainableworldports.org/project/port-of-montreal-grand-quay-development-project>

Port of Montreal. (2023). *Sustainable Development Report 2023*. Montréal : Port de Montréal. <https://www.port-montreal.com/en/sustainable-development-2023>

Toronto and Region Conservation Authority (TRCA). (2021). *Don Mouth Naturalization and Port Lands Flood Protection Project – Environmental Assessment Update*. Toronto : TRCA. www.trca.ca

Tourisme Montréal. (2024). *Rapport annuel d'activités 2023*. Montréal : Bibliothèque et Archives nationales du Québec. <https://www.mtl.org/fr/corporate/publications-et-rapports>

Ville de Montréal. (2013). *Biodiversity Report 2013. Local Action for Biodiversity: An ICLEI-IUCN Programme*. Montréal : Ville de Montréal, Direction des grands parcs, du verdissement et du mont Royal.

Waterfront Toronto. (2022). *Waterfront Toronto Rolling Five-Year Strategic Plan 2023/24–2027/28. Built for This*. Toronto: Waterfront Toronto. <https://www.waterfronttoronto.ca/news-insights/publications-reports/rolling-five-year-strategic-plan>

Witsen, P. P. (2012). *Floating Amsterdam. The development of IJburg's Waterbuurt*. Amsterdam: Municipality of Amsterdam & Ontwikkelingscombinatie Waterbuurt West, pp.1-52.

Dichiarazione del ricorso a strumenti di Intelligenza Artificiale (IA)

La sottoscritta *Alessia Gallo* matricola numero 888486 iscritta presso Ca' Foscari al corso di Laurea magistrale in *Sviluppo Interculturale dei Sistemi Turistici*, autrice della tesi di laurea *Rigenerazione del waterfront di Montréal: evoluzione storica, progetti recenti e impatti*, relatore *Stefano Soriani*, consapevole delle sanzioni previste dall'art. 76 del Testo unico, D.P.R. 28/12/2000 n.445, e della decadenza dei benefici prevista dall'art. 75 del medesimo Testo unico in caso di dichiarazioni false o mendaci, sotto la propria personale responsabilità ai sensi degli artt. 46 e 47 del D.P.R. 28/12/2000 n. 445,

DICHIARA

di aver fatto ricorso a tecnologie di intelligenza artificiale generativa per supportare vari aspetti della ricerca e della scrittura della mia tesi di laurea, in particolare:

- *indicare il nome dello strumento*: Chatgpt, Gemini, Copilot;
- *fornire informazioni su come è stato utilizzato lo strumento*: ricerca di fonti primarie e secondarie e analisi degli articoli;
- *indicare come è stata verificata la correttezza, la qualità e l'attendibilità delle informazioni o dei testi eventualmente generati*: leggendo attentamente e documentandomi sulla veridicità delle fonti proposte e delle relative analisi.

DICHIARA INOLTRE

che tutto il materiale generato dall'IA è stato attentamente verificato, rivisto e rielaborato dall'autrice, che si assume la piena responsabilità per la qualità, l'accuratezza e l'integrità scientifica del lavoro.