

TERRITORIO DELLA RICERCA  
SU INSEDIAMENTI E AMBIENTE

RIVISTA INTERNAZIONALE  
DI CULTURA URBANISTICA

12

il mare e  
la città

**Direttore scientifico / Editor-in-Chief**

Mario Coletta *Università degli Studi di Napoli Federico II*

**Condirettore / Coeditor-in-Chief**

Antonio Acerno *Università degli Studi di Napoli Federico II*

**Comitato scientifico / Scientific Committee**

Robert-Max Antoni *Seminaire Robert Auzelle Parigi (Francia)*  
Rob Atkinson *University of West England (Regno Unito)*  
Tuzin Baycan Levent *Università Tecnica di Istanbul (Turchia)*  
Pierre Bernard *Seminaire Robert Auzelle Parigi (Francia)*  
Roberto Busi *Università degli Studi di Brescia (Italia)*  
Sebastiano Cacciaguerra *Università degli Studi di Udine (Italia)*  
Luisa Maria Calabrese *Delft University of Technology (Olanda)*  
Clara Cardia *Politecnico di Milano (Italia)*  
Maurizio Carta *Università degli Studi di Palermo (Italia)*  
Pietro Ciarlo *Università degli Studi di Cagliari (Italia)*  
Biagio Cillo *Seconda Università degli Studi di Napoli (Italia)*  
Massimo Clemente *CNR IRAT di Napoli (Italia)*  
Giancarlo Consonni *Politecnico di Milano (Italia)*  
Enrico Costa *Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria (Italia)*  
Giulio Ernesti *Università Iuav di Venezia (Italia)*  
Concetta Fallanca *Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria (Italia)*  
José Fariña Tojo *ETSAM Universidad Politecnica de Madrid (Spagna)*  
Francesco Forte *Università degli Studi di Napoli Federico II (Italia)*  
Patrizia Gabellini *Politecnico di Milano (Italia)*  
Adriano Ghisetti Giavarina *Università degli Studi di Chieti Pescara (Italia)*  
Francesco Karrer *Università degli Studi di Roma La Sapienza (Italia)*  
Giuseppe Las Casas *Università degli Studi della Basilicata (Italia)*  
Giuliano N. Leone *Università degli Studi di Palermo (Italia)*  
Francesco Lo Piccolo *Università degli Studi di Palermo (Italia)*  
Oriol Nel. Io Colom *Universitat Autònoma de Barcelona (Spagna)*  
Eugenio Ninios *Atene (Grecia)*  
Rosario Pavia *Università degli Studi di Chieti Pescara (Italia)*  
Giorgio Piccinato *Università degli Studi di Roma Tre (Italia)*  
Daniele Pini *Università di Ferrara (Italia)*  
Piergiuseppe Pontrandolfi *Università degli Studi della Basilicata (Italia)*  
Amerigo Restucci *IUAV di Venezia (Italia)*  
Mosè Ricci *Università degli Studi di Genova (Italia)*  
Giulio G. Rizzo *Università degli Studi di Firenze (Italia)*  
Ciro Robotti *Seconda Università degli Studi di Napoli (Italia)*  
Jan Rosvall *Università di Göteborg (Svezia)*  
Inés Sánchez de Madariaga *ETSAM Universidad Politecnica de Madrid (Spagna)*  
Paula Santana *Università di Coimbra (Portogallo)*  
Michael Schober *Università di Freising (Germania)*  
Paolo Ventura *Università degli Studi di Parma (Italia)*



**Comitato centrale di redazione / Editorial Board**

Antonio Acerno (*Caporedattore / Managing editor*), Teresa Boccia, Angelo Mazza (*Coord. relazioni internazionali / International relations*), Maria Cerreta, Candida Cuturi, Tiziana Coletta, Pasquale De Toro, Gianluca Lanzi, Emilio Luongo, Valeria Mauro, Raffaele Paciello, Francesca Pirozzi, Luigi Scarpa

**Redattori sedi periferiche / Territorial Editors**

Massimo Maria Brignoli (*Milano*); Michèle Pezzagno (*Brescia*); Gianluca Frediani (*Ferrara*); Michele Zazzi (*Parma*); Michele Ercolini (*Firenze*), Sergio Zevi e Saverio Santangelo (*Roma*); Matteo Di Venosa (*Pescara*); Antonio Ranauro e Gianpiero Coletta (*Napoli*); Anna Abate, Francesco Pesce, Donato Viggiano (*Potenza*); Domenico Passarelli (*Reggio Calabria*); Giulia Bonafede (*Palermo*); Francesco Manfredi Selvaggi (*Campobasso*); Elena Marchigiani (*Trieste*); Beatriz Fernández Águeda (*Madrid*); Josep Antoni Báguena Latorre (*Barcellona*); Claudia Trillo (*Manchester*); Maurizio Francesco Errigo (*Delft*).

**Responsabili di settore Centro L.U.P.T./ Sector managers L.U.P.T Center**

Paride Caputi (*Progettazione Urbanistica*), Ernesto Cravero (*Geologia*), Romano Lanini (*Urbanistica*), Giuseppe Luongo (*Vulcanologia*), Luigi Piemontese (*Pianificazione Territoriale*), Antonio Rapol-la (*Geosismica*), Guglielmo Trupiano (*Gestione Urbanistica*), Giulio Zuccaro (*Sicurezza del Territorio*)

**Responsabile amministrativo Centro L.U.P.T./ Administrative Manager LUPT Center**

Maria Scognamiglio

## Sommario/ Table of contents

### Editoriale/ Editorial

Città di acqua, Città di arte. La città e l'acqua nella produzione artistica / *Water Cities, Art Cities. The City and Water in the artistic production*

Mario COLETTA

### Interventi/ Papers

- CoastScapes - il progetto di paesaggio costiero/ *CoastScapes - the coastal landscape project* Stefano DAN 25
- “Superporti” e contesti locali/ “*Superport*” and local contexts Chiara NIFOSÌ 39
- Un concorso di progettazione come occasione di rigenerazione urbana: il waterfront di Fregene/ *A Design competition as regeneration opportunity: the Fregene’s waterfront* Enrica GIALANELLA 59
- Parentesi: linee sul limite dell’acqua/ *Parenthesis: Lines on the water boundary* Claudio ZANIRATO 73
- Sostituzione di tessuto urbano. Progetto del lungomare di Viserba / *Replacement of the urban structure. Project of Viserba’s waterfront* Veronica GIACOMINI, Luca MORGAGNI 89
- Trieste ed il suo porto come paradigma di una rinnovata visione ispirata al mare/ *Trieste and its port as paradigm of a renewed sea-oriented vision?* Gabriella PULTRONE 103
- Venezia da città con porto a città-porto: proposta di rigenerazione urbana della Marittima/ *Venice transformed from a city with port to a port-city: urban regeneration proposal for the Marittima* Daniele CANNATELLA, Giuliano POLI, Sabrina SPOSITO 121
- Arsenali navali marittimi e Musei delle città portuali mediterranee/ *Naval maritime dockyards and Port Mediterranean City Museums* Teresa COLLETTA 135
- Margini di città e di mare. Il Marginal di Porto come scala e misura di nuovi spazi/ *City and sea margins. Porto’s Marginal as scale and measure of new spaces* Giuseppe PARITÀ 151
- Il ruolo delle aree di *waterfront* per la città storica ed il territorio urbano. Esperienze di rigenerazione in Inghilterra e in Francia/ *The role of waterfront areas for the historical city and the urban territory. Regeneration experiences in England and France* Candida CUTURI 167

### Rubriche/ Sections

- Recensioni/ *Book reviews* 189

<b>Mostre, Convegni, Eventi</b> / <i>Exhibitions, Conferences, Event</i>	201
<b>Studi, Piani e Progetti</b> / <i>Studies, Plans and Projects</i>	211

## Studi, Piani, Progetti

**Sperimentazioni progettuali di waterfront**

Antonio ACIERNO

Come nel precedente numero della rivista (TRIA n. 11), in questa rubrica dedicata ai piani si presentano alcuni interessanti progetti di waterfront riguardanti porti nazionali ed internazionali. I progetti sono descritti mediante schede sintetiche elaborate in ambito didattico<sup>1</sup> al fine di leggere ed interpretare i temi sostanziali presenti nelle trasformazioni dei waterfront.

La scheda è stata strutturata in sezioni descrittive che interpretano gli aspetti salienti del progetto al fine di istituire un archivio utile per le comparazioni dei progetti in chiave di esercitazione didattico-progettuale.

Queste sono costituite dai *dati identificativi* riportanti la localizzazione, il nominativo dei progettisti, l'anno, la superficie e le caratteristiche dell'area d'intervento; la *descrizione del contesto con l'analisi dell'area urbana* finalizzate alla comprensione dello stato di fatto dell'area; gli strumenti della *pianificazione vigente* rappresentanti lo stato di diritto sull'area; le *criticità* principali emerse dall'analisi; gli *obiettivi e le proposte progettuali* che cercano di rimuovere le criticità e di valorizzare le vocazioni del sito.

Ciascuna scheda riporta le sezioni descrittive integrate da un ampio corredo iconografico atto ad illustrare il contesto e le soluzioni progettuali.

Il lavoro di censimento e compilazione delle schede ha costituito un interessante archivio di progetti che hanno rappresentato un valido supporto per l'attività progettuale sperimentata sul porto storico di Napoli, oltre ad affinare una metodologia analitico-progettuale composta da una sequenza di fasi che cercano di discretizzare e sintetizzare la complessità dell'approccio al progetto delle aree portuali, anche alla luce della normativa vigente e delle *Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori Portuali* (ai sensi dell'art. 5 della legge n. 84/94). In particolare l'esplorazione dei progetti di waterfront affronta il tema del progetto del sotto-ambito di *interazione città-porto*, così come definito nelle Linee Guida, parte del più vasto ambito portuale, composto anche dal porto operativo legato principalmente alle attività cantieristiche, commerciali e di traffico delle merci.

Il sotto-ambito d'interazione città-porto richiede propensione pianificatoria e progettuale differente dall'ambito operativo perché si confronta molto spesso con il centro storico consolidato della città, con un contesto paesaggistico-culturale di notevole valore, con una domanda di spazi e beni pubblici che devono essere ampiamente fruibili ai cittadini e ai turisti. Si tratta di una parte tipicamente urbana con la stessa complessa

<sup>1</sup> Le schede sono state realizzate dagli studenti frequentati il corso di Progettazione Urbanistica tenuto dall'autore nell'ambito del Laboratorio di Sintesi finale nel corso di studi di Architettura 5UE del Dipartimento di Architettura dell'Università degli Studi Federico II di Napoli. Agli studenti, chiamati a progettare l'ambito del porto storico di Napoli, è stato richiesto di approfondire un caso studio in ambito nazionale o internazionale.

Le schede qui presentate sono state redatte dagli studenti: Rita Bevacqua, Elena Prisco, Anna Vallefucio, Luca Vollono (La Spezia); Ginevra Romanetti, Pasquale Raruolo, Ilaria Raia (Valencia).

articolazione del tessuto urbano storico richiedente spazi per la residenza, per le attività commerciali e direzionali, per le centralità culturali e i servizi al turismo, cui il piano regolatore portuale ed il connesso progetto urbano del waterfront devono dare risposta.

La schedatura ha riguardato più di 50 porti riferiti prevalentemente a città italiane ed europee con qualche esempio anche oltre oceano. Si riportano a titolo esemplificativo i waterfront relativi a tre città del Centro e Nord Italia, che dialogano più di altre con il mare Mediterraneo, risorsa che costituirà progressivamente punto di riferimento per la portualità italiana nel prossimo futuro.

L'esiguità dello spazio a disposizione non ha permesso di pubblicare le schede integrali ma solo alcune parti, testuali e grafiche, sufficienti a far comprendere la metodologia applicata.

<i>Progettisti</i>	José María Tomás Llavador (capogruppo), Aldo Mazzanobile, Amedeo Schiattarella
<i>Localizzazione</i>	La Spezia, Italia
<i>Data dell'intervento</i>	Fase di progettazione
<i>Superficie</i>	60 ha
<i>Caratteristiche dell'intervento</i>	Il progetto prevede lo sviluppo di un nuovo waterfront urbano nel porto di La Spezia, nodo commerciale dei centri industriali di Milano e Torino e di destinazione turistica, come Firenze, Pisa, Genova e Siena.

### **Descrizione del contesto**

La città della Spezia è situata al centro di una tra le più profonde e protette insenature della costa italiana, circondata da un paesaggio di colline a strapiombo sul mare in cui sono incastonati antichi e incantevoli borghi e innumerevoli spiagge, affacciate su uno dei mari più puliti del Mediterraneo e contornate da un ambiente unico e promosso dall'UNESCO "patrimonio dell'umanità". La posizione della città è felice non solo per la morfologia del suo golfo e delle sue coste; la provincia della Spezia si trova infatti a cavallo di tre diverse regioni ed è facilmente raggiungibile sia tramite autostrada che attraverso la rete ferroviaria.

Il territorio spezzino è per questo anche un'ottima base di partenza per visitare le città d'arte di Toscana, Emilia e Liguria. E la cultura ne ha tratto indubbiamente vantaggio. La vocazione culturale della Spezia è riscontrabile concretamente da alcuni anni nella rivalutazione e nel recupero del patrimonio artistico esistente e nella realizzazione di nuove strutture, tra le quali spicca il prestigioso Museo Lia. La Spezia oggi può offrire percorsi culturali allettanti anche per il turista più esigente: i reperti archeologici, preistorici e romani nel museo civico Formentini, i quadri di Tintoretto, Tiziano, Pontormo e le miniature trecentesche del Museo Lia, le polene ottocentesche e gli strumenti bellici del museo Navale.

Inoltre il Castello San Giorgio, del XIII secolo, e la chiesa di S. Maria Assunta risalente al 1271. L'epoca futurista ha lasciato tracce evidenti, come il mosaico del palazzo delle Poste, mentre tutto il centro storico ospita numerosi edifici in stile Liberty.

### **Analisi area urbana**

Il Golfo della Spezia (detto anche Golfo dei Poeti) è un'ampia e profonda insenatura del litorale del Mar Ligure, situata all'estremità orientale della regione Liguria;

Ospita uno dei principali arsenali della Marina Militare, che ha avuto il merito di trasformare la città della Spezia da borgo di pescatori in capoluogo di provincia, sede di importanti industrie specializzate in vari settori.

È orientato su un asse Nord-Ovest / Sud-Est ed è protetto alle spalle da una catena di monti, delimitato ad Ovest dal promontorio di Porto Venere (e le isole Palmaria, Tino e Tinetto) e ad Est dalla costa lericina. Per questo motivo esso risulta esposto ai soli venti di scirocco e parzialmente di tramontana, ed è invece riparato da quelli più potenti di libeccio.

All'imboccatura del Golfo si trova la diga foranea, che è lunga 2210 metri e taglia il golfo tra punta S. Maria a ponente e punta S. Teresa a levante, lasciando aperti alle estremità due passaggi (di 400 e 200 metri rispettivamente) al fine di permettere l'accesso al porto delle navi mercantili e militari.

Il Golfo misura circa 4,5 km in lunghezza e mediamente 3-3,5 km in larghezza.

### **Pianificazione vigente**

Il P.R.P. vigente è quello redatto nel 1982. Il Porto Commerciale è diviso in tre bacini: primo, secondo e terzo bacino. Nel primo sono ubicati la Capitaneria di Porto, la Dogana-

na, le funzioni commerciali e servizi portuali nel lato interno del molo Italia. Il secondo bacino è delimitato dalla banchina Est del Molo Garibaldi e dalla Calata Artom, entrambe per merci varie non containerizzate. Il terzo bacino è delimitato dal Molo Fornelli a Ovest, dalla Calata A (ora Calata Ravano e Marina del Canaletto) e a Est dal Molo A, mai realizzato. Le indicazioni del P.R.P. '82 sono sostanzialmente confermate e sviluppate nel nuovo P.R.P. per quanto riguarda la divisione in tre bacini.

### **Criticità**

Ampia trasformazione degli usi del suolo causata dal fenomeno dell'industrializzazione. Necessità di creare nuovi usi, ridare l'identità a gran parte della città e generare così una nuova definizione delle relazioni economiche, sociali e culturali.

Il masterplan deve intervenire per risolvere la sua sovrapposizione degli usi, la frammentazione delle zone e degli elementi.

Il masterplan interviene non come una strategia ampia di trasformazione della città, permettendo l'integrazione del fronte marittimo con la città e riorganizzando il sistema viario.

### **Obiettivi e soluzioni progettuali**

Con il nuovo disegno della linea di costa si punta al miglioramento della qualità dello spazio a rendere tale luogo uno scenario di grande impatto e suggestione.

La Spezia come città di riferimento deve porsi al centro dell'attenzione dell'attività economica e sociale nel Mediterraneo Occidentale.

Due obiettivi principali: dotare la città di una nuova area dinamica e consolidarne il ruolo di nuovo polo turistico.

Area d'intervento di circa 300.000 mq dei quali 40.000 mq saranno destinati ad aree verdi.

Saranno realizzati, tra le altre cose, una nuova marina, due hotel, un centro congressi e un nuovo terminal crocieristico.

Investimento totale di circa 250.000.000 di Euro.

Ampliamento del sistema verde già esistente che rafforza le attività previste nel complesso.

Gli spazi terziari e i servizi devono essere concepiti in continuità con i blocchi edificati della città esistente.



*Fig. 1 - Paesaggio del porto di La Spezia dalle colline*



Fig. 2 - Il nuovo disegno della linea di costa



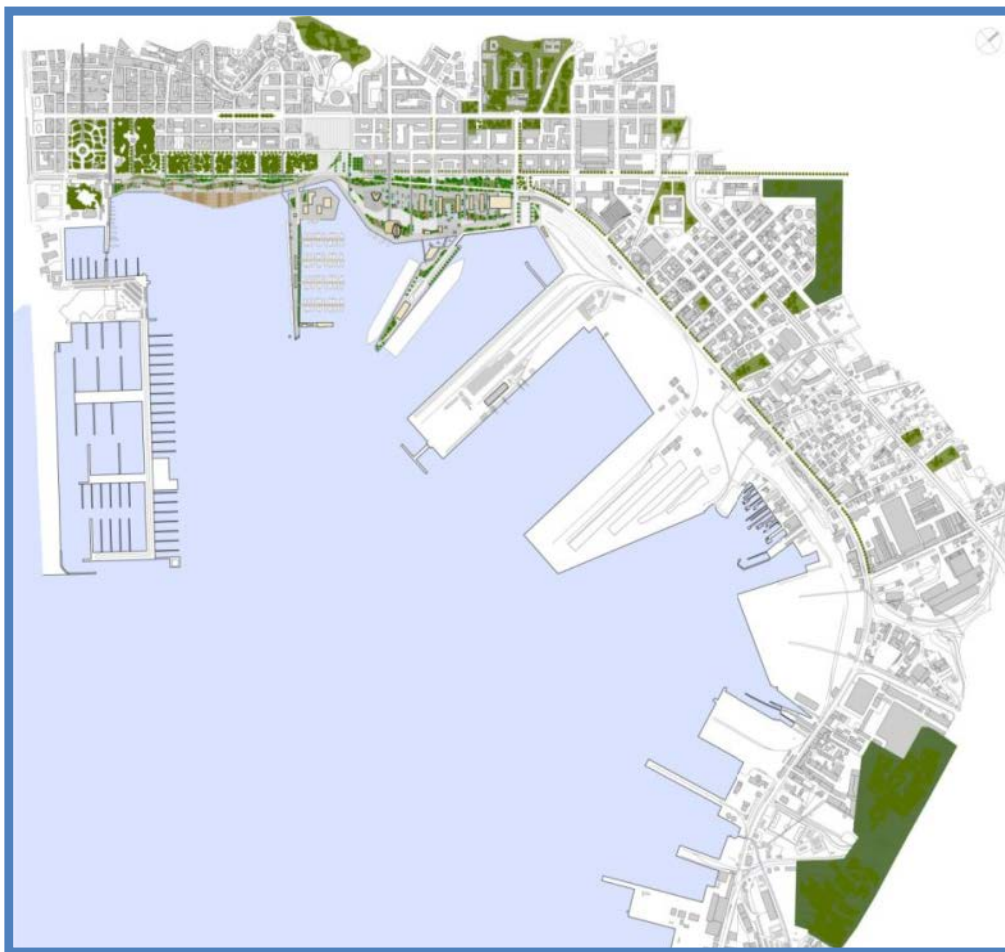
Fig. 3 - Distribuzione funzionale del progetto di waterfront



- ZONA A: Attività sportiva e per il tempo libero, chioschi commerciali;  
 ZONA B: Club nautico, wellness/spa, circolo canottieri, circolo velico, faro;  
 ZONA C: Stazione crocieristica, stazione pullman/autobus, museo delle scienze e del mare;  
 ZONA D: Centro congressi e centro culturale, anfiteatro, uffici, pubblici esercizi, parcheggio, hotel;  
 ZONA E: Attività commerciale, uffici, residenze, attività sportiva e ricreativa, attrezzature di città, discoteca, centro sportivo.



*Figg. 4, 5 - Progetto del waterfront di La Spezia. Viste tridimensionali*



*Fig. 6 - Progetto del waterfront e sistema delle aree verdi*

*Progettisti**Localizzazione*

GMP International Architects and Engineers

Lungo il prolungamento dell'Avenida de Francia e si raccorda al nuovo quartiere del PAI de Grao con edifici inseriti nel parco urbano che costituisce il terminale del giardino lineare del Turia.

*Data*

2006

*Superficie*

400.000 mq

*Caratteristiche dell'intervento*

Il masterplan per il fronte a mare di Valencia definisce un approccio progettuale che si confronta con la simultanea presenza di infrastrutture, residenze, emergenze storiche, spazio pubblico e usi provvisori. Il progetto si inserisce in continuità con il disegno urbano che integra le nuove tracce delle infrastrutture viarie che collegano la città al mare.

**Descrizione del contesto**

Valencia sorge su una pianura, nei pressi dell'omonimo golfo affacciato sul Mar Mediterraneo. Il centro storico della città dista circa 5 km dalla costa, rendendo Valencia una città di mare "non sul mare". L'espansione urbanistica iniziata nello scorso secolo e che tutt'ora continua ha determinato la conquista della costa, avvenuta essenzialmente inglobando piccoli paesi circostanti.

**Analisi area urbana**

L'area urbana dell'intervento è ampiamente dedicata alle funzioni mercantili commerciali, finendo con l'essere praticamente occupata buona parte dell'affaccio a mare della città, fatte salve sue lingue di spiaggia, che incorniciano la zona portuale. La fascia portuale è separata dalla città, in particolar modo da quella storica, a causa di una strada a scorrimento veloce che taglia da nord a sud la città. I quartieri che si affacciano sul mare sono principalmente quartieri di espansione residenziale novecentesca, mentre quelle immediatamente a ridosso del porto sono zone prevalentemente verdi.

La città cerca comunque di allacciarsi, lungo gli assi est-ovest, rappresentati dall'alveo del fiume Turia e dall'asse ferroviario della "punta", entrambi attualmente non percorribili.

**Pianificazione vigente**

La pianificazione vigente dell'area, anche e soprattutto dopo l'esperienza progettuale fornita dall'evento della Coppa America del 2007, prevede la restituzione della zona alla città, attraverso un concorso che ha visti vincitori ex-quo il gruppo GMP International Architects and Engineers e il gruppo di Jean Nouvel. I due progetti costituiscono entrambi la base progettuale che si sta realizzando sotto la supervisione dell'architetto José María Tomás. Il progetto prevede la costruzione di 3.000 abitazioni, di 130.000 metri quadrati di "Delta verde", 40.0000 metri quadrati di giardini, 60.000 metri qua-

*Fig. 7 - Valencia, vista satellitare*

drati di edifici terziari e 36.000 metri quadrati di edifici di proprietà pubblica. Inoltre, il piano comprende l'apertura di una serie di canali navigabili che congiungeranno il fiume Turia con il mare. Sarà costruita anche una torre di 50 piani a forma di V rivolta verso il mare. La scelta tipologica vuole, infatti, ricordare l'apertura della città verso nuovi orizzonti.

### Criticità

Il rapporto della città con il mare è impedito, nella zona portuale, da un'ampia fascia di servizi esclusivamente mercantili. La città, sebbene naturalmente collegata al mare dall'asse costituito delta del fiume Turia, risulta schermata, come evidenziato nelle immagini, dalla fascia portuale.

L'assenza di aree residenziali e di servizi connessi alle residenze e attrattori turistici ne aggrava il degrado.

Il progetto deve relazionarsi con due forti elementi costituiti dai giardini del Turia, nei quali è inserito il complesso polifunzionale di Calatrava e il padiglione per la Coppa America.

### Obiettivi e soluzioni progettuali

Obiettivo principale del progetto è la riconnessione dell'area portuale alle parti di città adiacenti e agli elementi "eccellenti ma isolati" di recente realizzazione.

Il fiume Turia non è più un ostacolo, piuttosto una fascia d'acqua all'interno del sistema ecologico - naturale che ricostruisce e riconnette le due rive, attraverso il disegno del verde e segnando il 'confine' ideale dell'area di progetto.

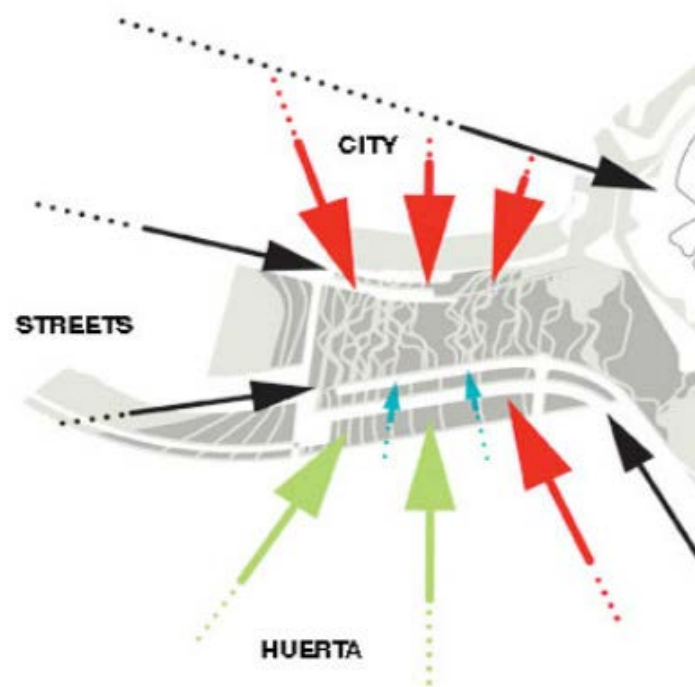
L'isolamento dell'area interessata dal progetto, e la conseguente separazione forte tra vecchio e nuovo, è scongiurato dall'unitarietà del disegno complessivo, affidata principalmente alle aree verdi. Esse segnano, in modo più o meno forte, tutti i temi dell'intervento: dal recupero già citato delle rive del Turia, a quello del tracciato della ferrovia in disuso, senza tralasciare i percorsi secondari e le rive dei canali che tagliano le aree del vecchio porto mercantile in 'isole'; percorsi verdi costruiscono il waterfront dell'area del porto vecchio, estendendosi in direzione nord-est (area del porto dove è già costruito l'edificio di Chipperfield per la Coppa America) e sud-ovest, verso la città.

In un certo senso, se il porto è restituito alla città attraverso gli assi verdi principali e il recupero della Turia con i nuovi canali, è anche la città che si spinge verso il porto, sfruttando la tensione progettuale di ulteriori strategie, quali la costruzione di nuovi edifici e delle isole 'ritagliate' nelle vecchie aree mercantili, di cui è indicata proprio con il nome 'Harbor City' (Città Porto).

In particolare, il tessuto della città consolidata dialoga con il nuovo waterfront della città, mediante la costruzione edifici, anche residenziali, scegliendo segni e linguaggi contemporanei, ma riprendendone la scansione, strumento - denuncia della ricerca di unità e coerenza con le preesistenze.

Le strategie progettuali evidenziate dimostrano una chiara possibilità - suggerimento per costruire un dialogo con le preesistenze, con i progetti recenti già realizzati, per rilanciare aree della città finora sottratte alla percezione e alla libera fruizione dei cittadini, e recuperare segni facilmente riconoscibili nella let-

Fig. 8 - Valencia, sistema di relazioni



-  Porto
-  Verde
-  Residenze
-  Spiagge
-  Alveo fiume
-  Ferrovia
-  Strada

*Fig. 9 - Valencia, sistema funzionale*



*Fig. 10 - Render del progetto*