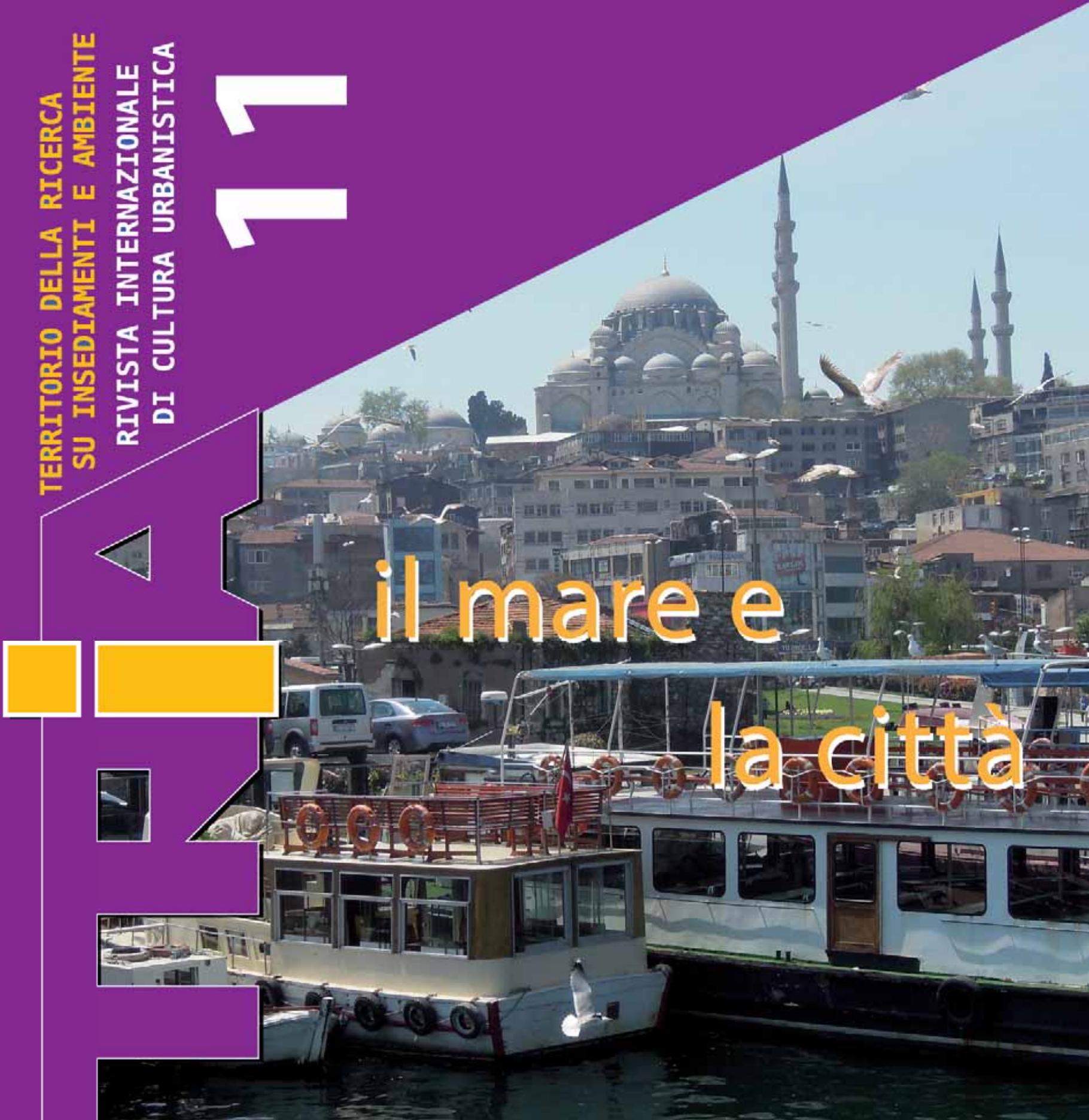


TERRITORIO DELLA RICERCA
SU INSEDIAMENTI E AMBIENTE

RIVISTA INTERNAZIONALE
DI CULTURA URBANISTICA

11



il mare e
la città



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI NAPOLI FEDERICO II
CENTRO INTERDIPARTIMENTALE L.U.P.T.

Vol.6 n.2 (Dicembre 2013)

print ISSN 1974-6849, e-ISSN 2281-4574

Direttore scientifico / Editor-in-Chief

Mario Coletta *Università degli Studi di Napoli Federico II*

Condirettore / Coeditor-in-Chief

Antonio Acierno *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 Acierno (*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-Porto-Mare. I caratteri evolutivi di un rapporto complesso / *The City-the Port-the Sea. The evolutive features of a complex relation*

Mario COLETTA

Interventi/Papers

- Città e mare: identità marittima per una rigenerazione urbana sostenibile/*Sea and the city: maritime identity for urban sustainable regeneration*
Massimo CLEMENTE 19
- Questioni spaziali: la forma urbana della città influenza le possibilità economiche, in particolare Venezia, la città e la Laguna: un rapporto smarrito?/*Venice, the city and the lagoon: a lost relationship?*
Piero PEDROCCO 35
- Vista dal mare. La riqualificazione del waterfront di Marsiglia, tra edifici-icona e Mediterraneo/*A view from the Sea. The regeneration of Marseille waterfront: iconic buildings and Mediterranean sea*
Maria Elena BUSLACCHI 47
- Tra regole e misteri, del mare e dell'urbano /*Between rules and mysteries, of the sea and of the city*
Francesco FORTE 61
- Haliç, il mare urbano. Paesaggio e trasformazione delle aree centrali di Istanbul /*Haliç, the urban sea. Landscape and transformation of the central areas of Istanbul*
Gianluca FREDIANI 75
- Relazione città-porto-waterfront: complessità e complicazioni/*Relationship between city-port-waterfront: complexity and complications*
Bianca PETRELLA 89
- Portofino, fra turismo d'élite e spopolamento/*Portofino, between elite tourism and depopulation*
Francesco GASTALDI 103
- La conservazione e l'innovazione nella rigenerazione urbana. Un caso studio: "La costa ionica da Torre Merlata all'abitato di Torre Melissa"/*The conservation and innovation in urban regeneration. A case study: The Ionian Coast from Torre Merlata to the village of Torre Melissa*
Domenico PASSARELLI, Vincenzo Alfonso COSIMO 115
- Rinaturazione urbana nel Mediterraneo: nuove strategie da antichi genomi/*Urban rinaturation in Mediterranean: new strategy from ancient genomes*
Emanuela NAN 131
- Impatti delle energie rinnovabili sul paesaggio. Eolico, alternative offshore in ambiti marini/*Impacts of renewable energy on landscape. Alternative of offshore wind in marine areas*
Francesca MORACI, Celestina FAZIA 145
- LIVERPOOL @ SHANGHAI. Il waterfront come un brandscape nel caso studio di Liverpool Waters /*LIVERPOOL @ SHANGHAI. The waterfront as a brandscape in Liverpool Waters case study*
Annie ATTADEMO 157

La rigenerazione dell'area urbana costiera di Scheveningen: Pearl by the Sea / <i>Regeneration of the Urban Coastal area of Scheveningen: Pearl by the Sea</i> Leo OORSCHOT	171
Underwater: il rapporto città-acqua nella Zuid Holland/ <i>Underwater: the relationship city-water in Zuid Holland</i> Maurizio Francesco ERRIGO, Fabiola ARCURI	185
Quartieri in conflitto e tradizioni marittime: può la rigenerazione del waterfront aiutare a ri-progettare un futuro di pace? Approfondimenti da Belfast / <i>Conflicting neighbourhoods and maritime traditions: does the waterfront regeneration help to re-design a peaceful future? Insights from Belfast</i> Gabriella Esposito DE VITA, Alona MARTINEZ-PEREZ, Claudia TRILLO	201
Porto, città, territorio: sviluppo economico e qualità urbana nel caso studio di Salerno / <i>Port, city, territory: economic development and urban quality in the case study of Salerno</i> Andrea ANNUNZIATA, Massimo CLEMENTE, Eleonora GIOVENE DI GIRASOLE, Elena VALENTINO	219
Valutazioni e processi decisionali per una portualità turistica sostenibile nel Mediterraneo / <i>Assessments and decision-making processes for sustainable touristic ports in Mediterranean</i> Maria CERRETA, Pasquale DE TORO, Francesca FERRETTI	239

Rubriche/Sections

Recensioni/Book reviews	255
Studi, Piani e Progetti/Studies, Plans and Projects	
Riconquistare il mare e guardare ad Oriente. Un progetto per Rigenerare Crotona / <i>Regaining the sea and look to the East. A project to regenerate Crotona</i> Michele MANIGRASSO	267
Programma Epos della Regione Basilicata. Una rete per il cambiamento / <i>Epos program by the Region of Basilicata. A Network for Change</i> Margherita SARLI	271
Progetti di waterfront / <i>Waterfront projects</i> Antonio ACIERNO	275
La riqualificazione del lungosenna parigino: le Projet des berges de Seine / <i>The redevelopment of the riverbanks of the Seine: le Projet des berges de Seine</i> Candida CUTURI	283
Dibattiti, convegni, interviste e conferenze/Debates, meetings, interviews and conferences	
Il senso di Louise per i rifiuti / <i>The sense of Louise for waste</i> Francesca PIROZZI	289
Il viaggio immaginario. 1979 - 2013 / <i>The imaginary journey</i> Tiziana COLETTA	293
Rassegna legislativa/ Legislative review	
Il Piano Regolatore Portuale nella L. 84/94 / <i>The Port Master Plan in the Law 84/94</i> Antonio ACIERNO	297

THE CITY- THE PORT-THE SEA The evolutive features of a complex relation

The balanced relation between the city and the sea was at the centre of the Greek philosophy. During the flourishing of the Hellenic civilization, Plato began wondering about the appropriate characteristics of a site for an urban settlement near the sea. An ideal-type of urban settlement model resulted, based on accessibility, safety, hygienism, productivity, proximity to energy sources, prosperity.

Renaissance artists appealed to the ancient knowledge in order to renew the treatises about architecture and town planning, in the perspective of building new models aiming at making perfect the structure and the soul of the city through a strictly geometric form.

The harbour rose with open arms, towards the sea; a hug aiming at showing the pleasure of meeting, guaranteeing shelter, protection, safety and friendly welcome.

On the contrary, the harbour turns its back to the city and sometimes it moves the city away, in order to keep a certain distance.

Physical and institutional barriers intervene between the city and the sea, claiming autonomous political-administrative and planning roles, often hindering, instead of fostering, natural osmotic processes, debasing functions, roles and social, economic, political and cultural interests of reciprocal belonging.

Almost everywhere the legislative evolution has followed, and not preceded, the territorial devastation of settlements along the coasts – especially the devastation spontaneously risen – and only later has tried to hold in check a phenomenon sadly fallen in the ways of doing and the emptiness of thinking, letting the “habit of doing” prevail the conservative legislation based on placing pickets to the “not to do” approach; that situation in the light of an economic power become the director of political power, conditioned at opening eyes on doing for half-closing eyes on business.

The new city-sea relation has to be studied as a valorisation, not as mere protective measures prescribed by ordinary landscape/town planning tools, or as design interventions for the aesthetic renewal of waterfront building facade. We need to go further, allowing the city to demolish definitely the port barriers which still deprive it of the fruition of its sea, acting consistently with the intervention designed and implemented by Hippodamus of Miletus in Athens during the Age of Pericles, so that the city could join its port (Piraeus), thought with some mediation: a protective wall which would sanction a right of reciprocal belonging, physically and institutionally, between the city and the sea.

Istanbul, la rocca dominante il Corno d'Oro

CITTÀ - PORTO - MARE

I caratteri evolutivi di un rapporto complesso

L'equilibrato rapporto tra città e mare fu alla prioritaria attenzione del pensiero greco, in particolare di Platone, che nel pieno fiorire della civiltà ellenica si interrogò su quali caratteri dovesse avere il sito per accogliere confortevolmente un insediamento urbano in prossimità del mare.

Ne derivò un idealtipo di modello insediativo urbano fondato su presupposti di "accessibilità", di "sicurezza", di "igienicità", di "produttività", di "prossimità" a fonti energetiche e di "prosperità".

Gli artisti rinascimentali attingono alle fonti del sapere antico per dar vita ad un rinnovo della trattatistica architettonica ed urbanistica idealmente indirizzata alla costruzione di nuovi modelli tesi a perfezionare, attraverso la forma, rigorosamente geometrica, la struttura e l'anima della città.

Il porto nasce con le braccia aperte, divaricate in direzione del mare; un abbraccio teso a manifestare il piacere dell'incontro, a garantire riparo, protezione, sicurezza ed amicale accoglienza. Volge viceversa le spalle alla città, talvolta allontanandola anche considerevolmente da sé, una misura tesa a "mantenere le distanze".

Barriere fisiche ed istituzionali si frappongono tra città e mare rivendicando autonomi ruoli politico amministrativi e pianificatori che spesso finiscono con l'ostacolare anziché favorire i naturali processi osmotici, svilendo di significato funzioni, ruoli ed interessi sociali, economici, politici e culturali di reciproca appartenenza.

L'evoluzione legislativa ha quasi ovunque seguito e non preceduto la devastazione territoriale degli insediamenti lungo i litorali, specie quella "spontaneamente" andatasi a determinare, e solo tardivamente ha preso a porre argini ad un fenomeno rientrato tristemente nelle costumanze dell' "operare" nei vuoti del "pensare", lasciando che la consuetudine al "fare" prevalesse sulla legislazione conservativa fondata sul porre picchetti al "non fare"; il tutto all'ombra o, peggio ancora, alla luce di un potentato economico erettosi a regista del potentato politico, condizionato ad aprire gli occhi sul "fare" per socchiuderli sull'"affare".

Il nuovo rapporto città-mare va studiato in termini "valorizzativi", non certo limitabili alle sole misure cautelative prescritte dagli strumenti di pianificazione ordinaria, paesistica ed urbanistica, o agli interventi progettuali interessanti il rinnovo estetico delle palazzate di fronte mare; occorre procedere oltre, consentendo alla città di abbattere definitivamente le barriere portuali che ancora la privano della fruizione del suo mare, operando in coerenza con l'intervento che Ippodamo da Mileto progettò e realizzò nell'Atene dell'età di Pericle, facendo sì che la città si congiungesse al suo porto (il Pireo), sia pure con gli strumenti che le circostanze imponevano: un muro protettivo che fisicamente ed istituzionalmente sancisse il diritto di reciproca appartenenza: città - mare.

CITTÀ - PORTO - MARE

I caratteri evolutivi di un rapporto complesso

Editoriale di Mario Coletta

L'equilibrato rapporto tra città e mare fu alla prioritaria attenzione del pensiero greco, in particolare di Platone, che nel pieno fiorire della civiltà ellenica si interrogò su quali caratteri dovesse avere il sito per accogliere confortevolmente un insediamento urbano in prossimità del mare.

Ne derivò un idealtipo di modello insediativo urbano fondato su presupposti di “*accessibilità*”, di “*sicurezza*”, di “*igienicità*”, di “*produttività*”, di “*prossimità*” a fonti energetiche e di “*prosperità*”.

L'*accessibilità* derivante dalla presenza di aree portuali naturali favorevoli la facilità degli approdi; la *sicurezza* garantita dalla configurazione orografica del sito, privilegiante le emergenze collinari naturalmente protette o comunque agevolmente proteggibili con opere murarie sapientemente raccordabili alle caratteristiche topiche ed aperte al controllo sia dei traffici marittimi che di quelli terrestri; la *igienicità* intesa come l'insieme delle condizioni ambientali atte a salvaguardare la salute, a principiarsi dai requisiti ecologici di più remota conoscenza: la ventilazione, il soleggiamento, la debita distanza dalle anse vallive profonde e superficiali interessate dalla nebbia e da rischi e pericoli idrogeologici (impaludamenti, smottamenti, frane, esondazioni, alluvioni, dilavamenti, tracimazioni ecc.); la *produttività* riferita alla minima distanza da aree ad elevata fertilità, atte a garantire abbondanza di alimentazioni ed a consistente dotazione di risorse ittiche e vegetazionali (boschi e radure prative) atte a favorire il prosperare di attività lavorative nei settori primari della pesca, della pastorizia e della caccia; la *prosperità* derivante da una attitudine vocazionale alla crescita, intesa come sede di felice incontro tra le attività primarie, secondarie e terziarie che concentrandosi in un sito di agevole accessibilità viene a caratterizzarlo come sede privilegiata di scambi variamente relazionali.

Tali riflessioni nascevano dalla esigenza di interpretare e conseguentemente di razionalizzare i comportamenti colonizzativi che avevano informato le fondazioni urbane lungo le coste della Jonia Orientale (Asia Minore) e di quella Occidentale (Mezzogiorno peninsulare d'Italia e Sicilia) a decorrere dal XVIII secolo A.C.; agli assunti teorici di Platone si aggiungono quelli anche operativi di Ippodamo da Mileto, impropriamente ritenuto, da una parte della letteratura storico - architettonica contemporanea, l'inventore della città “a scacchiera” (definizione tipologica derivata dalla orditura ortogonale dei suoi tracciati viari), più propriamente presentato da Aristotele come il pensatore e l'operatore che aveva posto ordine (fisico ed istituzionale) alla “città nuova”, facendola assurgere a modello del corretto pianificare, progettare e governare.

Teorie e prassi relative ai processi di corretta urbanizzazione si trasferiscono anche nella trattatistica antica greca e romana, che le codifica in norme comportamentali dotate di quella indispensabile flessibilità che lo spazio geografico e le circostanze ambien-



Fig. 1 Ischia, Sant'Angelo

tali richiede nel passaggio dal modello teorico a quello operativo, lasciando immutati ed immutabili i principi etici, religiosi e culturali che informano, peculiarizzandoli, i comportamenti del costruire, dell'abitare, del frequentare e del vivere la città.

Gli artisti rinascimentali attingono alle fonti del sapere antico per dar vita ad un rinnovo della trattativa architettonica ed urbanistica idealmente indirizzata alla costruzione di nuovi modelli tesi a perfezionare, attraverso la forma rigorosamente geometrica, la struttura e l'anima della città, tenendo in debita considerazione quanto Platone aveva teorizzato nel fornire risposta ai tanti interrogativi che la sua curiosità poneva in essere, soprattutto riferiti ai caratteri dei siti più vocazionati a recepire insediamenti urbani, specie se rapportati alla prossimità del mare.

Ragioni di sicurezza e di salvaguardia della salute allontanavano la città dal mare, favorendone la ubicazione in siti più confortevoli, su altipiani o nelle compagini di sistemi collinari di misurata acclività, serviti da corsi d'acqua o da fonti sorgive (che garantissero ai suoi abitanti il soddisfacimento del prioritario fabbisogno di alimentazione: l'approvvigionamento idrico), ben distanti dagli approdi costieri e dai porti naturali fasciati da territori impaludati esposti alle infestazioni malariche, la cui desertificazione era in-



Fig 2 Marina di Camerota, Porto degli Infreschi area protetta del Parco Nazionale del Cilento e del Vallo di Diano

terrotta dagli episodici e primordiali insediamenti delle piccole comunità di pescatori.

Sull'argomento hanno ragionato filosofi antichi (Platone, Ippodamo da Mileto, Aristotele) ed artisti rinascimentali (Leon Battista Alberti) fautori di teorie di matrice naturalistico ambientale, oltre che di deduzioni ed ipotesi progettuali orbitanti nell'universo delle utopie idealistiche che hanno conferito alla cultura rinascimentale il merito di avere promosso il felice incontro dei saperi scientifici ed umanistici, culturali ed artistici, teorici ed applicativi, fissati negli scritti trattatistici come nelle materiche sperimentazioni architettoniche ed urbanistiche.

L'homo sapiens rinascimentale, *magister fortunae suae*, ha fissato i canoni del corretto operare nell'arte del costruire come in quella del pianificare, applicandosi in tutti i campi della conoscenza, sia essa derivante dalla "bottega" che dalla "corte", coniugando il sapere del pensare con il sapere dell'operare.

Leon Battista Alberti ripropone nel suo trattato l'approfondimento delle medesime considerazioni, preannunciando la indispensabilità di trasferire il rapporto città – mare nel contesto ambientale che oggi più specificamente definiamo "ecologico". La sua città ideale deve sorgere su un promontorio, con caratteristiche di terrazzamenti, visitata

dai venti, dalle brezze marine, ma coronata da murazioni che la rendano protetta dai pericoli derivanti da aggressioni belliche, aperta al godimento paesaggistico ed al controllo visivo delle accessibilità terrestri e marittime, sapientemente equilibrata nella ripartizione delle funzioni dirigenziali, sociali, commerciali, produttive ed abitative, curata nell'estetica del suo edificato e geometricamente ordinata nella tessitura delle sue reti infrastrutturali; il tutto mirato a perseguire, come obiettivo fondamentale, la "felicità", quella armonia del vivere insieme che riduttivamente oggi appelliamo "sostenibilità", "sussidiarietà", o più sinteticamente "vivibilità".

La cultura del Rinascimento italiano ed europeo pone in dialettico confronto il pensiero teorico-ideologico dell'Alberti a quello scientifico – sperimentale di Leonardo da Vinci, che affronta con geniali soluzioni il rapporto di città – acqua, proponendo il dirottamento del percorso dell'Arno e la delocalizzazione della foce non tanto per declassare Pisa quanto per potenziare Firenze, conferendole il carattere di "città portuale" resa possibile dalla navigazione lungo entrambi i sensi direzionali del fiume. Il suo modello urbanistico, fondato sulla differenziazione dei traffici pedonali, carrabili e navigabili, si ispira alle qualità positive di Venezia, città aperta, espressione sublime di bellezza, operosità e ricchezza, dove arte e cultura colloquiano creando o incentivando i presupposti del "buon governo", nella quale peraltro è chiamato ad intervenire per elaborare proposte risolutive della sua più preoccupante vulnerabilità: scongiurare il pericolo delle incursioni saracene derivante dalla sua indifesa accessibilità, per ovviare al quale mette in campo una flotta di zattere attrezzate alla difesa militare ma flessibilmente convertibile al trasporto di persone e di merci in tempi di recuperata tranquillità.

Il colloquio tra città e mare ha avuto come intermediario "il porto", il sito dell'approdo dei traffici marittimi; le prime migrazioni, puniche, egizie e soprattutto greche, si sono orientate alla ricerca di porti naturali, a ridosso dei quali si sono insediate le principali città ed hanno prosperato le principali civiltà grazie alla rete di scambi resi possibili dalla sempre aperta "via del mare". La prima arcaica guerra mondiale esaltata dai poemi omerici, consumatasi nella terra di Ilio (Troia), ci ha fatto conoscere la molteplicità degli aspetti derivanti, positivi e negativi, dell'abitare, operare, difendersi e vivere in prospicienza del mare. Le avventurose vicende incorse ad Ulisse nel suo travagliato viaggio di ritorno ad Itaca costituiscono una sorta di abaco delle insidie che la navigazione può riservare a quanti ardiscano affrontare le forze della natura e, tra queste, le violenze del mare, utilizzando il proprio sapere e volere come una sfida tesa a superare le paure messe in campo dal conservatorismo frenante dei poteri politico-religiosi disciplinanti



Fig 3 Ischia, porto di Casamicciola

i comportamenti sociali. Le “Colonne di Ercole” costituivano il limite insuperabile della navigazione mediterranea antica, la barriera inviolabile che segnava la conclusione del mondo da esplorare, conoscere e vivere; una barriera destinata a consolidarsi nella successiva “età di mezzo”, per essere definitivamente demolita solo con l’avvento della civiltà rinascimentale che spalancò le porte alla scienza, alla cultura ed all’arte rendendo possibili le avventurose navigazioni transoceaniche che hanno segnato il passaggio della storia dal Medioevo all’ “Era moderna”.

L’arte e la letteratura rinascimentale hanno visivamente e contenutisticamente esaltato il rapporto città-mare, cogliendone le valenze estetiche e rievocando i caratteri edonistici che le ha rese non solo visivamente attraibili ma anche globalmente fruibili. Vengono conseguentemente riproposte le trilogie antiche del “bello”, del “piacevole” e del “godibile” che condussero alla riscoperta dei “luoghi delle delizie” ove trascorrere in ozio i tempi del non lavoro, riproponendo in una nuova dimensione elevatamente percettiva il rapporto città-mare.

Il contesto urbano e quello marino, nella promozione vacanziera della società opulenta, si intersecano in una reciproca sublimazione paesaggistica là dove il bello naturale

Fig 4 Ischia Porto, insediamento antistante il castello



Fig 5 Porto di Genova, la Biosfera di Renzo Piano



gareggia ad armi pari col bello antropico, dove il costruito ritrova un sapiente equilibrio con la linea di costa, magari intervallato dalla ricchezza vegetazionale o dalla particolare configurazione geomorfologica dei siti.

Il litorale flegreo ed il suo entroterra, eretto alla dignità di “Campania Felix” viene, nella ripartizione amministrativa augustea aggregata al Lazio nella “Regio I” e l’isola di Capri sarà eletta a sede privilegiata di due imperatori: Augusto e Tiberio , mentre sul litorale dalmato la dimora imperiale di Diocleziano darà vita alla città di Spalato. Ben altro significato avrà l’insediamento imperiale urbano di Ravenna, sul litorale adriatico prossimo alla delta del Po, che assumerà il ruolo di una capitale provvisoria sorretto da emergenti esigenze di sicurezza, una città – ponte destinata a trasferire la propria sede nel più strategico sito dell’antica Byzantium, sul Bosforo, convertita nel 330 d.C. in Costantinopoli ed eletta a capitale cristiana dell’Impero , in voluto contrasto con la Roma pagana.

Sulla scia degli imperatori le famiglie patrizie distribuiscono le loro dimore vacanze lungo i litorali più ameni del “Mare Nostrum” realizzando aggregazioni insediative meno compatte di quelle urbane col risultato di favorire i primi processi conurbativi lungo le strade carrabili costiere interessate dai più intensi volumi di traffico. Le classi nobiliari, di sangue e di doge, a decorrere dall’età rinascimentale saranno attratte dal fascino dei ruderi delle antiche dimore patrizie e tenderanno a ristabilire, attraverso essi, il colloquio insediamento - mare con le loro torri, i loro castelli e le loro ville, fasciate dal verde dei giardini , aperte a pittoresche suggestioni. La società borghese emergente, affermatasi con la cosiddetta “rivoluzione industriale” tenderà a sua volta ad imitare i comportamenti nobiliari nel conferire alla residenza sul mare un significato economico- sociale che tenderà progressivamente a privilegiarla; di qui la realizzazione di palaz-

zate fronte mare, e di insediamenti residenziali urbani collinari anche di seconda e terza fila resi più prestigiosi e quindi più costosi se dotati dell'affaccio al mare.

Con l'avvento della civiltà industriale la città diviene sede di promiscui insediamenti specie nelle aree marginali al centro storico, con edifici produttivi anche ecologicamente non compatibili serpeggianti tra i quartieri residenziali ubicati nelle zone di maggiore accessibilità ferroviaria e marittima il cui successivo riordino ha preso a concentrarli a ridosso delle aree portuali o al loro interno, sicché il porto, crescendo in espansione lineare ed in densità edificatoria, ha finito con il creare una sconcertante barriera visiva alle città, sottraendo ai suoi abitanti il piacere di contemplare il mare. E' il caso di Genova, di Livorno, di Mestre, di Napoli, di Taranto, città che hanno accolto, nell'area portuale, infrastrutture e strutture produttive a forte potenziale inquinante che, anche se in larga parte dismesse, attendono interventi di recupero e riqualificazione urbanistica ed ambientale.

Il Porto, si potrebbe configurare come una "porta" al maschile, una porta che si apre e si chiude in ragione dell'arrivo e della partenza di persone, merci, relazioni, scambi, incroci di interessi, opportunità, traffici, conoscenze, affari, culture e civiltà; il tutto separante e nel contempo unificante città e mare.

Fig 6 Porto di Genova, interventi per la celebrazione delle Colombiadi



Fig 7 Il ritiro del mare a Mont-Saint-Michel



Nasce con le braccia aperte, divaricate in direzione del mare; un abbraccio teso a manifestare il piacere dell'incontro, a garantire riparo, protezione, sicurezza ed amicale accoglienza.

Volge viceversa le spalle alla città, talvolta allontanandola anche considerevolmente da sé; una misura tesa a "mantenere le distanze", quasi ad assumere un atteggiamento altezzoso, improntato a manifesta rivalità competitiva, impedendole di procedere oltre, di valicare il limite del dovuto, investendo spazi destinati ad altro, a scandire specificazioni e diversificazioni di ruoli, mansioni ed attività professabili.

Barriere fisiche ed istituzionali si frappongono tra città e mare rivendicando autonomi ruoli politico amministrativi e pianificatori che spesso finiscono con l'ostacolare anziché favorire i naturali processi osmotici, svilendo di significato funzioni, ruoli ed interessi sociali, economici, politici e culturali di reciproca appartenenza.

Il porto e la città hanno come comune denominatore il mercato, il luogo dell'incontro, dello scambio di prodotti, idee, credenze fideistiche, costumanze, consuetudini, tradizioni, conoscenze, culture e civiltà. Il primo si configura come l'anticamera della seconda; i suoi spazi sono di transizione contro quelli di sosta e permanenza anche definitiva dell'altra.

L'intervallo spaziale che li separa è talora inversamente proporzionale alle reciproche dignità, favorendo opportunità pianificatorie che in un passato remoto rivestivano caratteri di presidi militari garanti di sicurezza e che in un passato prossimo e nel presente hanno rivestito e rivestono caratteri di presidi civili garanti di prosperità economica,

Fig 8 Mont-Saint-Michel, veduta paesaggistica dell'insediamento storico



sociale e culturale.

Città e mare, oltre le aree portuali, si confrontano oggi lungo fasce costiere che sembrano avere pressochè definitivamente dismesso l'abito originario, configurandosi talora senza interruzione di continuità, sino a definire la prima linea di una trama urbanizzativa che ha teso a sottrarre ai litorali quelle connotazioni segniche che la natura aveva loro impresso nel corso dei millenni, destinate a sopravvivere solo nelle aree di più difficoltosa accessibilità o di più precaria persistenza e recuperabilità.

La città lungo tali itinerari ha teso progressivamente a perdere i suoi requisiti di luogo di concentrazione per acquisire quelli meno significativi di area della dispersione insediativa, impegnando risorse ed energie a vantaggio dei meno ed a spese dei più, nell'altalenante equilibrio dei poteri che si costruiscono per separare più che per unire, per dividere più che per moltiplicare, per sottrarre più che per aggiungere; una impari lotta contro il sociale, il culturale, il paesistico e l'ambientale destinata ad una sconfitta che, sia pure indirettamente e con diversità di peso, viene a colpire gli stessi vincitori.

La crescita "a nastro" delle città lungo i litorali, venutasi ad intensificare nell'ultimo cinquantennio ha acquisito maggiore spessore in continuità delle aree urbane a maggiore densità insediativa per affievolirsi in rapporto diretto alle distanze dalle stesse, mortificando la condizione del vivere con le dissonanze edilizie non disciplinate da normative urbanistiche e tantomeno "paesistiche", aperte ad esibizionistiche espressioni di malintese manifestazioni di arricchimenti misurati in quantità, più che di ricchezze, misurabili in qualità.

I litorali urbanizzati, allorché esauriscono i ruoli e gli spazi per una progressiva espansione della città, cedono il passo ad altre forme insediative, ad uso discontinuo, e quindi caratterizzato da più consistente precarietà manutentiva che le espone ai rischi di un progressivo degrado. Degrado fisico, paesistico ed ambientale che si accompagna sovente a degrado economico, sociale e culturale, sotto livellato persino alle condizioni di indigenza in cui versano le estreme periferie urbane dove persistono forme insediative poco più che baraccali.

La tendenza della conquista di *“un posto al mare”* presenta analogie con quella più nefanda manifestatasi nel passato regime fascista, che condusse a giustificare, e conseguentemente a legittimare, le oppressive guerre coloniali intraprese contro le popolazioni africane non ancora soggiogate dagli altri Paesi europei, all’insegna di una conquista di *“un posto al sole”*.

Entrambe le *“conquiste”* sono sottese dalla perversa logica di sottrarre ad altri *“il necessario”* e talvolta *“l’indispensabile”* per avocare a sé *“il superfluo”* e *“l’effimero”*.

L’abnorme insediamento vacanziero che mortifica oggi larga parte dei litoranei *“spontaneamente”* sottratti al pubblico godimento, privandolo delle sue naturalistiche, paesaggistiche ed ambientali caratterizzazioni, è rapportabile all’indebita acquisizione di patrimoni, diritti e libertà, sancita da conflitti che hanno capovolto la matrice etica che li doveva sottendere, lasciando che la difesa cedesse il passo all’offesa, la barbarie alla civiltà.

La pianificazione territoriale, sorta e sviluppatasi altrove, ha raggiunto il Mediterraneo con notevole ritardo, quando già i processi degenerativi degli insediamenti vacanzieri lungo i litorali costieri avevano posto in essere le loro devastanti radici, anche se l’apparato legislativo italiano riguardante la problematica della tutela del corretto utilizzo della risorsa *“territorio”* era stato lungimirante al punto da assurgere a quadro di riferimento per gli altri Paesi del continente europeo.

La legge quadro dell’urbanistica italiana pur essendo erogata in anticipo rispetto a quelle europee, ha segnato un ritardo di tre anni rispetto alla legislazione di tutela, anche se entrambe hanno risentito, nel muovere i primi passi, dell’arrovellato clima del secondo conflitto mondiale destinato a concludersi con i devastanti effetti di una guerra anche civile che avrebbe lasciato sul campo macerie, vittime, miserie e rovine.

I cosiddetti *“piani di ricostruzione”* che sono seguiti, là dove sono stati redatti, hanno avuto il sopravvento sulla pianificazione ordinaria, operando all’insegna di quella *“emergenza”* che detterà l’avvio ad un nuovo corso dei comportamenti progettuali e gestionali della pianificazione urbanistica, svilendo di significato il dettato delle stesse normative disciplinanti l’edificazione e l’infrastrutturazione degli strumenti il cui iter burocratico avevano tagliato il traguardo della *“regolare”* definitiva approvazione. Ha conseguentemente inizio quel fare ricorso alle *“varianti al piano”* la cui logica oscilla tra necessità e opportunità, tra interesse pubblico e profitto privato, tra investimento produttivo e speculazione parassitaria, consentendo alla bilancia di pendere in rispondenza delle seconde anziché delle prime.

L’evoluzione legislativa ha quasi ovunque seguito e non preceduto la devastazione ter-

ritoriale, specie quella “spontaneamente” andatasi a determinare, e solo tardivamente ha preso a porre argini ad un fenomeno rientrato tristemente nelle costumanze dell’ “operare” nei vuoti del “pensare”, nel risolvere in proprio quanto non contemplato nel codice comportamentale sotteso dalle incertezze normative, per cui la consuetudine al “fare” ha prevalso sulla legislazione conservativa ritenuta fondata sul porre semplicisticamente i picchetti al “non fare”, il tutto all’ombra o, peggio ancora, alla luce di un potentato economico erettosi a regista del potentato politico, condizionato ad aprire gli occhi sul “fare” per socchiuderli sull’ “affare” .

La legge Galasso, il Testo Unico dei Beni Culturali ed Ambientali ed il Codice Urbani hanno segnato le tappe evolutive di una pianificazione di tutela che attende ancora di essere rivisitata e coordinata con tutti gli strumenti ordinari e straordinari che operano sul territorio fisico, insediativo, produttivo, sociale, culturale e politico, nella conservazione come nella trasformazione , finalizzati alla definizione di un più avanzato equilibrio nell’impiego delle risorse naturali ed antropiche in sede di “governo del territorio.

Il nuovo rapporto città-mare va studiato in termini effettivamente “valorizzativi”, non certo limitabili alle sole misure cautelative, sorrette da una logica esclusivamente quantitativa (distanze dalle battigie dei corsi d’acqua e dalle linee di costa) prescritte dagli strumenti di pianificazione ordinaria, paesistica ed urbanistica , o agli interventi progettuali interessanti il rinnovo estetico delle palazzate di fronte mare ; occorre procedere oltre, consentendo alla città di abbattere definitivamente le barriere portuali che ancora la privano della fruizione pienamente contemplativa del suo mare, operando contro ogni forma di separazione, in coerenza con l’intervento che Ippodamo da Mileto progettò e realizzò nell’ Atene dell’età di Pericle , facendo sì che la città si congiungesse al suo porto (il Pireo), sia pure con gli strumenti che le circostanze imponevano: un muro protettivo che fisicamente ed istituzionalmente sancisse il diritto di reciproca appartenenza: città - mare .



Fig. 9 La costa del Cilento in territorio di Marina di Camerota

In
ter
venti

Abstract

Sea and the city: maritime identity for urban sustainable regeneration

Massimo Clemente

Abstract

The extraordinary shape of seaside cities - that we can better appreciate from the sea - is the result of the synthesis between urban culture and maritime culture. This harmonious union of maritime and urban cultures offers a different point of view that is full of charm and semantic values.

Seaside cities – in particular port cities - have been a really central theme in architectural and urban debate of the last few decades. The suggestion behind the research is that to understand coastal and port cities we should move our point of view from the mainland to the sea. Only if we referred to maritime culture we could really enter into urban culture of sea cities.

The contribution describes theoretic and methodological results of activities that, since 2009, the Group “City and Architecture” of the National Research Council of Italy has carried out about the relationship between city and sea. The starting point



Fig. 1 – Land, water, human settlement and sky: maritime landscape at Positano, Amalfi coast, Italy.

is considering the maritime interpretation of seaside cities as a relevant issue for an innovative research related to urban planning and design in coastal urban areas.

The first phase of the research project is concerned with an original multidisciplinary methodology based on a mindful maritime re-interpretation of architectures and urban spaces and, generally, of coastal urban areas. The second phase is aimed to refer the research results to real case studies with the broad involvement of multidisciplinary scholars, stakeholders and policy.

The approach has permitted an original review of the waterfront renewal processes that have been in ever greater number in the last fifty years. The object is to define innovative methodologies and strategies to valorize the maritime identity as key tool for urban sustainable regeneration of sea cities.

Città e mare: identità marittima per una rigenerazione urbana sostenibile

La straordinaria forma delle città di mare - che possiamo apprezzare meglio dal mare - è il risultato della sintesi tra cultura urbana e cultura marittima. Questa unione armoniosa di cultura marittima e urbana offre un differente punto di vista che è pieno di fascino e di valori semantici.

Le città di mare - in particolare le città portuali - sono state un tema centrale nel dibattito architettonico e urbanistico degli ultimi decenni. Il suggerimento per la ricerca, al fine di comprendere le città costiere e portuali, è di spostare il nostro punto di vista dalla terraferma verso il mare . Solo se facciamo riferimento alla cultura marittima potremo davvero entrare nella cultura urbana delle città di mare .

Il saggio descrive i risultati teorici e metodologici delle attività che , dal 2009 , il Gruppo “Città e Architettura “ del Consiglio Nazionale delle Ricerche Italia ha realizzato circa il rapporto tra città e mare. Il punto di partenza è l’interpretazione marittima delle città di mare come una questione rilevante per una ricerca innovativa relativa alla pianificazione urbana e la progettazione nelle aree urbane costiere.

La prima fase del progetto di ricerca si occupa di definire una metodologia multidisciplinare, basata su una attenta re-interpretazione marittima delle architetture e degli spazi urbani e, in generale, delle aree urbane costiere. La seconda fase ha lo scopo di applicare i risultati della ricerca su studi di caso reali con l’ampio coinvolgimento di studiosi multidisciplinari, stakeholders e politici.

L’approccio ha permesso di costruire una revisione originale dei processi di rinnovamento dei waterfront realizzati in numero sempre maggiore negli ultimi 50 anni. Lo scopo è quello di definire metodologie e strategie innovative per valorizzare l’identità marittima come strumento essenziale per la rigenerazione urbana sostenibile delle città di mare .

Keywords

Sea, city, maritime identity, urban culture, waterfront regeneration

Sea and the city: maritime identity for urban sustainable regeneration

Massimo Clemente

1. The maritime approach to cities by the sea and the research route

The extraordinary shape of coastal human settlements is the synthesis between urban culture and maritime culture - a synthesis that is full of charm and semantic values. This is the result of the harmonious union of marine culture and urban culture, what Konvitz defined as “Urban maritime culture” (Konvitz, 1978).

The privilege of seeing seaside cities from the “sea” offers original perspectives but, not everybody can enjoy this opportunity - not everyone can break away from the mainland and sail the sea, going on the water by a large ship or a small boat, whether motor or sail.

The conquest of the sea has had an important role in the history of humanity – nearly equal to the fire discovery. The same history of mankind can be read by a maritime point of view, considering the evolution of naval and navigation techniques. In a similar way, history of seaside cities, as well as their architectures, spaces and urban functions, can be interpreted through maritime history.

These interpretations support a new approach to analysis, design and regeneration of cities by the sea (Lane, 1997; Clemente 2011). Sometimes ships have been considered as architecture on the water – a very special floating architecture able to navigate. At the same time, sea and ships have inspired many buildings, especially on the coast and close to the sea.

The sea city has a particular semantic connotation because it dialogues with the marine elements. The city with its architecture is projected towards the sea and it seems to break away from the mainland as if it wanted to float and navigate. The detachment, in fact, happens in the harbour where ships put out from the docks as pieces of the city standing out and going towards other port cities.

In this way, the ship becomes an element of mediation between the mainland and the sea – a virtual bridge between distant coasts that achieves a continuity. The sea lanes become the tool of marine trades and of cultural influences that combine the port cities in the sign of the common maritime identity.

Seaside cities are the place where water and land meet and clash – complementary and contrasting natural elements. At the same time, sea and especially port cities are the place of cultural diversity and common maritime identity.

The maritime interpretation of sea cities is a relevant issue for innovative research related to urban planning and design in coastal urban areas. Our research group has been engaged in several studies on the relationship between sea and city since 2009.



In December 2011, we published the book *City from the sea. The art of sailing and the art of building the cities* (original title: *Città dal mare. L'arte di navigare e l'arte di costruire le città*). It illustrates the results of the first phase of the research project:

- an original methodology for multidisciplinary analysis of cities and architectures by the sea and, more generally, of coastal urban areas ;
- the application of the methodology to four types of seaside city (Mediterranean cities, cities of Northern Sea, Oceanic cities and river port cities) choosing three emblematic and paradigmatic cities for each type;
- a first hypothesis for an urban planning and design methodology in coastal urban areas through a mindful maritime approach (Clemente , 2011).

The second phase was aimed to refer the research results to real case studies in Italy with the broad involvement of multidisciplinary scholars, stakeholders and policy makers. Naples, Genoa, Trieste and Salerno were chosen as field of the research experimentation and diffusion. The dissemination and promotion have been implemented, in particular, through the conference “Sea and the city. Urban culture and maritime culture for the sustainable development of coastal urban areas” held in Naples at the Conference Centre Villa Doria d’Angri, overlooking the Bay of Naples (2012, September 27-28).

The conference – overcoming some initial perplexity of specialist scholars – put together very different actors but, with the common interest in the sea: scholars from multiple disciplines, marine biologists, naval engineers, architects, planners, designers, touristic operators, real estate developers, shipping companies, professional sailors, port authorities and politicians with specific responsibilities on coastal areas.

In the third phase of our research project, we focused on the specific case study of Naples city and its Bay. We arranged the conference “Sea and the city 2.0. Participation and partnership for local sustainable development in Naples” (2012, April 19-20). The event took place in concomitance with the sail regattas of the World Series for the Amer-

Fig. 2 - The urban landscape from the sea: entering the port of Barcelona by ship.

Fig. 3 - The urban landscape from the sea: entering the port of Saint-Malo by ship.

ica's Cup. There was a strong confrontation about the organisation of such important event in the Bay of Naples. Many scholars, stakeholders and citizens thought it wasn't the right way to act because of the difficult situation of the city and its sea. They stressed that the event had been very expensive and the impact on the city was very limited.

We applied and tested our theoretical and methodological assumptions through debates not only with academics and researchers but with technical and economical associations that are concerned with the transformation of the urban coast of the Gulf of Naples – sailing from Pozzuoli to Castellammare di Stabia.

2. Theoretical and practical approaches to port city issues

Cities by the sea have been a very central theme in architectural and urban debate of last few decades. Scholars, professionals and stakeholders have been very interested in the evolution of port-cities, waterfronts and coastal areas, all over the world.

The process began during the Fifties of the last century, when the evolution of ships and shipping caused the transformation of port areas. In particular, the diffusion of containers modified cargo handling in port areas, originally not ready to the new organisation of maritime trade and shipping. Furthermore, in the following years, the globalisation of markets has affected the maritime transport as well as the whole system of trade in the new economic world context.

First we had the diffusion of supertankers for maritime oil transport. Then container ships become larger and larger, giving rise to the phenomenon of naval gigantism. The increasing ships size has required the development of adequate port facilities that could not always be constructed within existing ports in historic cities.

Some ports that weren't adaptable had gradually lost their role but, those ports gained



Fig. 4 - Ship with containers sailing towards the Atlantic Ocean in the estuary of Tagus river, Lisboa, Portugal.

large areas and building volumes close to the water. These areas have been regenerated mainly because they have a relevant economic value, even though the water was polluted or even contaminated.

The problem is that all these issues of the sea city haven't been addressed through a maritime approach. Politicians – but scholars, planners and stakeholders too – had no vision of the city from the sea. Unfortunately, a real maritime perspective lacked and this negatively influenced most of plans and projects for waterfronts, port cities and coastal areas.

Actually, the theme of the relationship with the sea has been developed especially in the redevelopment of port areas and productive areas close to them. Waterfront redevelopment has been interpreted as a part of the broader process of redevelopment of old industrial areas.

The first significant port regeneration interventions took place in the United States of America, in particular in Boston and Baltimore where the waterfronts were recovered and transformed.

However, at the beginning the phenomenon appeared in New York City where the degradation of the port was the central theme of numerous public questions to the local authority. In 1954, economic and social decay of New York harbour inspired the film “On the Waterfront”, directed by Helya Kazan, played by great actors like Marlon Brando and Rod Steiger. The movie won eight Oscars and influenced public opinion and political actions even if not in New York initially.

In Baltimore, during the Fifties, the Charles Center and the Inner Harbor were restored. Architects and planners considered the regional impact and the relationship with sea (Baltimore County, 1959) so that it is still a valid model at the present day (Wallace, 2004).

Similarly, the objective of the Boston plan was “to achieve reconstruction of the waterfront in a manner which will be symbolic of Boston's historic relationship with the sea” (Boston Redevelopment Authority, 1964, p.5). This attention to maritime culture can be found in the original documents of the Boston Redevelopment Authority. The sea was considered as tool for regeneration of urban coastal area and this should be our mission at the present day (Clemente, 2011).

Over the years, the number of projects of waterfront redevelopment had continuously increased all over the world. If we analyse the approaches and the practices, we can individuate a first phase when projects regard port cities following the container revolution in maritime trade. Economic and physical decay of port/dock areas offered the opportunity to redesign widespread urban areas with a variety of different approaches (Falk, 1975; Moss, 1976; Committee on Urban Waterfront Lands, 1980; Hoyle, 1981 and 1988; Wrenn, 1983; Hall, 1991; Bruttomesso, 1993; Breen & Rigby, 1996; Gordon, 1996; Malone, 1996; Meyer, 1999).

In the Nineties, awareness of environmental topics in coastal areas increased as well as public participation to renewal processes of the waterfronts. The project objective moved from the city to coastal region, especially in the approach and research of geog-



Fig. 5 - Urban Regeneration of the waterfront: the public promenade and the fireboat at the Battery Park, New York City, USA.

raphers (Vallega, 1992 and 2001; Hoyle, 1996; Billé, 2008; Stocker & Kennedy, 2009; Coastal and Waterfront Smart Growth, 2009; Green, 2010).

A new trend since 2000 gave more attention to the maritime perspective and it contributed to a shared methodology at an international level (Marshall, 2001; Dovey, 2005; Bruttomesso, 2006; Hendee Brown, 2009; Salmons, 2010; Clemente, Giovene di Girasole & Oppido, 2012). In Italy, we have had many interesting researches and projects even if few of them have been realized to date (Greco, 2009; Savino, 2010; Viola and Colombo, 2010; BDC, 2012). In fact, the relationship with the sea is weakening more and more in recent waterfront regeneration projects. The recovery of port/dock areas are often addressed as any brownfield sites but they have features and problems that require specific strategies.

In recent years, finally, a more comprehensive approach was developed all over the world (Desfor et al., 2010) and urban areas behind the port were considered more and more. After the renewal operations in port areas, projects moved from the waterfront to the hinge areas of the connection with the rest of the city. However, even in this case, we should stress the lack of awareness of maritime identity as key tool for the urban sustainable regeneration of port and seaside cities.

3. A maritime re-interpretation of cities by the sea

Coastal cities have a specific identity, close to the sea and to maritime culture, including not only traditions but also navigation and all the activities related to the sea. If we want to understand coastal cities in depth, we should go over the traditional approach and adopt the maritime culture to get an original perspective. The point of view from the sea reveals new semantic values – urban spaces and functions assume new significance (Clemente, 2011).

This maritime approach effectively allows us to capture the objective of sustainability in planning for local development in coastal areas. The maritime vision helps us to identify the three dimensions of sustainability in seaside cities. Strategies can be better defined if we refer to the three dimensions of sustainability and, in any case, the three dimensions should always be interpreted in the maritime perspective.

The environmental dimension regards the coast in broad sense and it includes both the sea and the mainland. The coastline is the point of encounter and clash between two natural forces, it's the hinge between the marine habitat and the terrestrial habitat that

both should be protected at the same time. The goal of environmental sustainability in sea cities should be pursued through an integrated action in the water and on the land - for the protection, preservation and enhancement of this particular habitat and transition place.

The economic dimension is the engine of development of the sea city because it encourages the growth, employment and well-being of the urban community. The network of maritime connections is the generator of the economic chain of the sea city. The ship's routes are created to connect the places of production and markets. Ships and maritime routes are the engine of the economy of the sea. Furthermore, ships and routes unite people and cultures – the sea, at the same time, separates and connects.

The social dimension concerns with the urban community of the sea city. People should be allowed and helped to enjoy the maritime resources in both environmental and economic terms. The sea should be accessible to the eye, for navigation and swimming – the sea must be foundational element not only of the urban landscape but also of citizen's everyday life. The maritime identity is the basis of the collective memory that takes shape in the architecture and in the places of seaside cities. An important element of the social sustainability of sea cities is the multiculturalism and the richness of the melting pot that is typical of sea people. (Clemente & Oppido, 2011).

Maritime communities have a particular relationship with the sea, expressed through urban and architectural forms. The sea city is a mix of maritime culture and urban-architectural cultures – its collective memory narrates the life of men sailing on the sea and, at the same time, of people living and working on the land.

Different urban identities express themselves in buildings, spaces and functions, however the relationship with the sea is an invariant factor and it is simultaneously material and semantic. Maritime culture has interrelated and unified all maritime communities, through space and time, in different regions of the world and different phases of human history since prehistory to the contemporary age.

Water covers about three quarters of the planet and it is a liquid substratum from which coastal cities seem to emerge. If we really want to understand sea cities, we should move our point of view from the land to the sea – starting from maritime culture to deepen the urban culture expressed in sea cities.

This new perspective suggests an original lecture of what men have realised on the sea, sailing and conquering faraway ports, as well as on the land, adapting the coast to nautical necessities. We should consider the sea city as the urban expression of that community whose identity has been established on the sea – a fusion of urban culture and maritime culture.

We consider sea cities in the widest sense: the habitat of communities strongly related to the sea, including coastal cities (with no large ports) and river port cities. Cities on the water can be very different depending on quality and dimensions: a small fishing village, a port metropolis, a lagoon city, a city built on canals. Historical port cities can lie directly on the sea or on interior waterways.

There is always a common factor: urban and architectural forms transmit the collective

Fig. 6 - Urban coastline: the built environment pressure towards the beach and the sea, Posillipo, Naples, Italy.



memory of the one great community of the sea-faring life and, at the same time, they express the specific local identity of each seaside city. This vision was the starting point of our process of acquiring knowledge about cities and architectures from a maritime perspective.

Throughout history and at different latitudes, men have transformed their coastal environments, adapting it to their material and spiritual necessities. This has happened through the common culture that unifies all seafaring peoples – it is the expression of a collective memory that each seafaring generation has transmitted to the next one.

Typologies of cities by the sea are quite varied and this could be in contrast with the hypothesis of common elements that define an abstract model – a type of the city on the sea. However, the abstract ideal model – a concept for a focused approach – would help to deepen the knowledge of coastal urban areas and to identify new strategies for a good governance of urban and territorial transformations in the regions bordering the sea.

The sea expresses the contradictory complexity of the human being. It stimulates the will to know through exploration and experience. At the same time, the sea generates fear of the unknown and existential anguish – the fear of being inadequate to the challenges we have to face. From a psychological point of view, a calm sea expresses serenity while a stormy sea expresses anxiety.

Actually, European and Western history is strongly maritime – sea and navigation are a possible key for interpreting the historical process – ancient river civilizations of the Fertile Crescent, the mythological Sea People, the Greeks, the Phoenicians, the Romans, the competition between Christians and Muslims for the supremacy in the Mediterranean Sea, the discovery of America, the great explorations, the European colonization of the “known world” (that is, known by Europeans) and so on up until the present day.

Moreover, the present-day globalization can be interpreted as a phenomenon strictly

related to the sea, to navigation and to maritime trade among main port cities all over the world.

If we go beyond the traditional separation among disciplines we can get the new urban maritime vision. Architects and planners have join up with naval engineers and designers, maritime economists and other specialists to develop together this special approach to sea cities. It isn't just a matter of integration of different themes; rather, we propose to combine different perspectives.

The interpretative route begins on the sea and navigation brings us to the coast – where the water of the sea meets the land of the coast. The cities by the sea reveals itself – sailors and the women waiting for their homecoming, fishermen, explorers, skilful artisans and ship's carpenters. Ships appeared as an extension of the coast on the sea and the projection of men's curiosity about the unknown.

We can consider the ship as an urban place that connects the city to the sea – a transition element between land and sea. Similarly, architectural and urban forms can be related to ships because both are generated by a common creative process that is concerned with the sea and maritime culture. The art of building and the art of navigating are not so different – they are similar and comparable (Clemente, 2011).

Seaside cities history is absolutely evocative, especially if it is considered through the perspective of the sea community (Kokot et al., 2008). Forms and spaces express and transmit the collective memory with its magic and beauty. The sea expresses a sense of freedom and complexity that we can feel in cities by the sea – the tension and expressive strength of the maritime identity.

This approach has permitted a review of the waterfront renewal processes – in ever greater numbers over the last fifty years – in a very different way. The objective is to define innovative methodologies and strategies for enhancing urban quality and maritime identity in seaside cities. In many contemporary sea cities, buildings and public spaces interact with the sea, they interpret the collective memory of the relationship between community and sea (Clemente & Giovene di Girasole, 2012). We can analyse good and bad examples to obtain methodological elements: strengths and weaknesses for urban and architectural design.

We propose to analyse transformation processes of coastal areas considering both land and sea habitats close to the coast (Rigillo, 2008). Further, we consider human work on the coast in the widest sense: docklands and harbour facilities but also seaside promenades, public spaces and buildings.

Men modify the coastal line transforming and adapting it to their needs. Seaside cities are fortresses against enemies that come from the sea and, at the same time, they are the starting point to conquer the sea (Charlier et al., 2005). Ships are part of this process because they project the city over the sea. Ships could be considered as a mediation element between land and sea.

This interpretive key generates questions and thoughts about the relationship between maritime culture and urban culture, stimulating original issues for the research agenda.

The first theme is the relationship among urban and architectural forms on the one



Fig. 7 - The cruise ship “Queen Victoria” at Riva degli Schiavoni, Venice, Italy. (picture by Gabriella Esposito)

hand, and sea and sailing on the other hand. It could sound strange from the point of view of a specialist such as an architect, urban planner, naval engineer or yacht designer. Transcending sectorial approaches it could lead to fascinating and evocative results.

We can deepen the connection between naval typologies and the urban form of port cities. We can analyse coastal transformations relating to sailing and the sea. Considering morphological transformations – both on the coast and on the sea – can help to better understand the relationship between urban culture and maritime culture.

The second theme is the common destiny of urban transformations in those cities connected by maritime routes and trade with cultural exchanges. The coastline isn't a barrier, rather it's the place where form and substance of every sea city find the synthesis – it's the deep essence that connects all sea cities. In the Mediterra-

nean Sea, European and North African cities were historically connected by trade routes and this favoured the cultural exchange that, nowadays, expresses itself in the urban form and in the architectural language. In the Northern Sea, the Hanseatic League was an extraordinary unifying factor in sea cities growth and it realised a common cultural substratum that you can still see at the present day.

The third object of our thinking is the technological progress progressively advanced and influenced by what the man made on the land, on the sea and on the sea-land edge. On the dry land, technological progress allowed the evolution of building techniques as well as infrastructures, facilities and the evolution of the city.

On the sea, technological progress had an extraordinary field of experimentation. New materials and construction techniques, new theories of physics and engineering, new propellers and new propellants were experimented. Probably, just in the XX century aeronautics overcomes shipping as the main field of technological innovation testing. Recently – on the land near the sea – technological progress has permitted extraordinary works: the Afsluitdijk dam, the Öresund_Bridge, the Channel Tunnel, the Kansai Osaka Airport, the artificial islands “The Palm” and “The World” in Dubai. All these constructions are incredible from the technological point of view even if they have had a great impact on coastal landscape with a poor attention to sustainability issues.

The fourth area of interest for suggestion and possible deepen is the relationship between the art of sailing and the art of building the city. Sailing is an art that expresses the strong and controversial relationship that human kind has with natural elements. Fear and ambition of conquest, respect and conscious undervaluation are all human prerogatives of the sea man. Over the centuries, they led sailors to discover unknown and far lands, but they often led sailors and ships towards the “perfect storm”. The

art of building cities was suggestively described by Camillo Sitte in the 19th Century although. Although he has been overcome by history, Sitte vision still today expresses the human ambition to transform the natural environment, creating places as beautiful as the natural ones. Sometimes this ambition has been mortified by ugly architecture generating unliveable cities – destroying nature and beauty, not only on the sea.

The fifth theme that I want to propose is the real understanding of the relationship between man and sea because in my opinion it can be a strong contribution to build more sustainable sea cities. The sea-man gets his strength from natural elements: he uses the strength of the sea and the wind, especially when sails move the boat but also when oars or engines move it. Navigation expresses the research of harmony by using natural resources in the best way, without energy dissipation.

Conclusion

Maritime routes connect not only sea cities but also people and cultures that belong to those cities. Over the centuries the ships had brought not just goods from one port to another across the Mediterranean sea but also cultural and semantic values.

The relationship with the sea is expressed by the form of architectures and urban spaces that are projected on the water, by ships and boats that expand the city to other sea towns, through the navigation.

Can we re-interpret maritime tradition to renew urban culture? Can urban and architectural design be inspired by maritime identity? Seaside cities are the privileged laboratory to wonder about the fate of the modern metropolis and identify innovative development models (Clemente, Demarco & Giovene di Girasole, 2013).

The development and deepening of the relationship between city and sea can be achieved through the interpretation of dialogue between architecture and boats, including forms on the water and on land. In particular we can individuate five key concepts:

- the common destiny of urban transformations in those cities connected by maritime routes and trade with cultural exchanges;
- the technological progress that has progressively influenced what men made on the land, on the sea and on the sea-land edge;
- the relationship between the art of sailing and the art of building the city;
- the real understanding of the relationship between man and sea that can be a strong contribution to build more sustainable seaside cities;
- the relationship among urban and architectural forms on the one hand, and sea and sailing on the other hand.

This approach can help us to go over the traditional renewal of waterfront we had in the last half century. We have to surpass the mono-discipline approach, because it is unsuitable to the complexity of the interactions between architecture and boats, land and water, man and sea. The goal is to realise new planning and design perspectives from the sea, for the sea cities.

Fig. 8 - Urban water landscape in Amsterdam: the 18th-century cargo ship “Amsterdam” (replica) and the Nemo Building by Renzo Piano.



REFERENCES

- Baltimore County, Baltimore County Waterfront Recreation Survey, Baltimore County, Department of recreation and Parks, Office of planning and zoning, 1959, [Online]. Available on: <http://archives.ubalt.edu/hwc/pdf/47-3.pdf>.
- BDC Bollettino del Dipartimento di Conservazione dei Beni Architettonici ed Ambientali, Proceedings of the International Meeting on “Port Cities as Hotspots of Creative and Sustainable Local Development”, Naples, 1st–2nd September 2012, Napoli, Giannini Editore, vol. 12, 1/2012.
- Billé Raphaël, Integrated Coastal Zone Management: four entrenched illusions. S.A.P.I.E.N.S, 1 (2), 2008, Available on <http://sapiens.revues.org/index198.html>
- Boston Redevelopment Authority, Downtown waterfront - Faneuil Hall urban renewal plan. (draft), Downtown Waterfront Corporation, 1964, [Online]. Available on: <http://www.archive.org/stream/downtownwaterfro63bost#page/n5/mode/2up>
- Breen Ann, Rigby Dick, The new waterfront. A worldwide urban success story, London, Thames & Hudson editions, 1996.
- Brown Peter Hendee, America’s waterfront revival: port authorities and urban redevelopment, Philadelphia, University of Pennsylvania Press, 2009.
- Bruttomesso Rino (ed.), Città porto-City port. Catalogue of the section of the 10th International Architecture Exhibition, La Biennale di Venezia, Palermo, 2006-2007, Venezia, Marsilio Editori, 2006.
- Bruttomesso Rino (ed.), Waterfronts. A new frontier for cities on water, Venezia, Edizioni Città d’Acqua, 1993.
- Charlier Roger H., Chaineux Marie Claire P. and Morcos Selim, “Panorama of the history of coastal protection”, *Journal of Coastal Research*, on line Journal, v.21, 1/2005, pp.79-111, West Palm Beach, Florida (USA), <http://www.jcronline.org/doi/full/10.2112/03561.1>.
- Clemente Massimo, Demarco Daniele, Giovane di Girasole Eleonora, “Rigenerazione delle città dal mare per una crescita sostenibile”, *Planum. The Journal of Urbanism*, 2, 27/2013.
- Clemente Massimo, Giovane di Girasole Eleonora, “The ambivalent zone between sea and city – a new approach to collective spaces based on maritime identity of the cities by the sea”, in Sofia Morgado, João Rafael Santos (eds.), *AMBIVALENT LANDSCAPES Sorting out the present by designing the future, Public Spaces – Urban Cultures Conference*, Lisbon 6-7 december 2012, pp.1-17. CD-Rom.
- Clemente Massimo, Giovane di Girasole Eleonora, Oppido Stefania, “Grandi e piccoli eventi nelle città di mare per mutamenti urbani sostenibili: i casi studio di Lorient e Valencia”, *TRIA. Territori della ricerca su insediamenti e ambiente. Rivista internazionale di cultura urbanistica*, 9/2012, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane.
- Clemente Massimo, Oppido Stefania, “Salpando da Belfast verso nuovi orizzonti di ricerca [eng] Union and division in cities by the sea: sailing from Belfast to new horizons of research”, *Urbanistica*, 148/2011, pp. 59-61. Available on: <http://www.planum.net/journals-books/issues/n148>.
- Clemente Massimo, Città dal mare. L’arte di navigare e l’arte di costruire le città, Collana “Città e Architettura”, Napoli, Editoriale Scientifica, 2011.
- Coastal and Waterfront Smart Growth, Smart growth for coastal and waterfront communities, 2009, [Online]. Available on: <http://purl.access.gpo.gov/GPO/LPS119878>.
- Committee on Urban Waterfront Lands, Urban Waterfront Lands, Washington D.C., Environmental Studies Board, Commission on Natural Resources, National Research Council, National Academy of Sciences, 1980.
- Desfor Gene, Laidley Jennefer, Schubert Dirk & Stevens Quentin, Transforming Urban Waterfronts: Fixity and Flow, London, Routledge, Taylor and Francis Group publishing, 2010.
- Dovey Kim, Fluid city: transforming Melbourne’s urban waterfront, London, Routledge, 2005.
- Falk Nick (ed.), “Opportunity Docks”, *Architectural Design*, XLV, February 1975, pp. 74-112.
- Gordon David L.A., “Planning, Design and Managing Change in Urban Waterfront Redevelopment”, *The Town Planning Review*, 67 (3), 1996, pp. 261-290.
- Green David R. (ed.), Coastal zone management, London, Thomas Telford, 2010.
- Greco Nino, La città e i suoi mari. Il waterfront tra sostenibilità e governance, Milano, Franco Angeli, 2009.
- Hall Peter Geoffrey, Waterfronts: A New Urban Frontier, Berkeley, University of California, 1991.
- Hoyle Brian S., Cityports, Coastal Zones and Regional Change: International Perspectives on Planning and Management, John Wiley & Sons, 1996.
- Hoyle Brian S., Pinder David A., Husain Sohail M. Revitalising the Waterfront: International

- Dimensions of Dockland Redevelopment, Belhaven Press, London (UK), 1988.
- Hoyle Brian S., Pinder David A., Cityport industrialization and regional development. Spatial analysis and planning strategies, Pergamon Press, Oxford (UK), 1981.
 - Kokot Waltraud, Gandelsman-Trier Mijal, Wildner Kathrin, & Wonneberger Astrid (eds.), Port cities as areas of transition: ethnographic perspectives, Bielefeld, Transcript Verlag, 2008.
 - Konvitz Josef W., Cities and the Sea. Port City Planning in Early Modern Europe, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 1978.
 - Lane Tony, Liverpool city of the sea, Liverpool, Liverpool University Press, 1997.
 - Malone Patrick, City, Capital and Water, London and New York, Routledge, 1996.
 - Marshall Richard, Waterfronts in Post Industrial Cities, London, Spon editions, 2001.
 - Meyer Han, City and Port: Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York, and Rotterdam: Changing Relations between Public Urban Space and Large-scale Infrastructure, Utrecht, International Books, 1999.
 - Moss Mitchell L., The Urban Port: A Hidden Resource for the City and the Coastal Zone. Originally published in Coastal Zone Management Journal, Volume 2, Number 3, 1976, Crane, New York, Russak & Company. Available on: <http://www.mitchellmoss.com/articles/urban-port.html>.
 - Rigillo Marina, La gestione delle aree urbane costiere, Napoli, Liguori Editore, 2008.
 - Salmona Paola, "The urban coastline and waterfront development", in Green David R (ed.), *Coastal zone management*, Thomas Telford, London, 2010, pp. 361-395.
 - Savino Michelangelo, Waterfront d'Italia. Piani Politiche Progetti, Milano, Franco Angeli, 2010.
 - Stocker Laura, Kennedy Deborah, "Cultural Models of the Coast in Australia: Toward Sustainability", *Coastal Management*, 37 (5), 2009, pp. 387-404.
 - Vallega Adalberto, "Urban waterfront facing integrated coastal management", *Ocean & Coastal Management*, 44(5-6), 2001, pp. 379-410.
 - Vallega Adalberto, The changing waterfront in coastal area management, Collana "Ocean Change Publications", Milano, Franco Angeli, 1992, volume 1.
 - Viola Paolo, Colombo Emanuele, Porti turistici. Approcci multidisciplinari per una strategia progettuale integrata, Palermo, Dario Flaccovio Editore, 2010.
 - Wallace David A., Urban planning/my way: from Baltimore's inner harbor to Lower Manhattan and beyond, Chicago, Planners Press, American Planning Association, 2004.
 - Wrenn Douglas M., Urban Waterfront Development, Washington D.C., Urban Land Institute, 1983.

Massimo Clemente

National Research Council of Italy, Institute for Service Industry Research, City and Architecture Group

e-mail: mascleme@unina.it

URL: <http://www.irat.cnr.it/index.php?lang=it>

Born in Naples in 1962, he is Research Director of the City and Architecture Group at the Institute for Service Industry Research, National Research Council of Italy. The group collaborates with United Nation agencies, European Union institutions, universities, research centres, government and local authorities. The research activities are concerned with the city and architecture as tools to realize sustainable development in three dimensions: environmental, social and economic.

During his career he has studied innovation technology and urban change, sustainable mobility and intercultural cities. At present, he is focussed on the possible contribution of urban planning and design to local sustainable development process - in particular, in seaside cities where the local identity is strictly connected to sea and to maritime identity. Furthermore, he elaborated the concept of the post-global city, which preserves local cultural identity while taking advantage of all the opportunities coming from the world economy and from information and communication technologies at the global level.

He has taught at the Second University of Naples, the University Tor Vergata in Rome, the PhD Course of the Faculties of Architecture of Naples Federico II, Genoa and Palermo.

He has received scientific awards from the Aldo Della Rocca Foundation (1997 and 2001) and in 2011 he won the international competition for the Nichelino 2010 Master Plan for redesigning and regenerating the district of Nichelino in Northern Italy (the Region of Piemonte).

Venice, the city and the lagoon: a lost relationship?

Piero Pedrocco

Abstract

In June 2011, the Venetians Engineers organized a conference entitled: *The Eighth district. The Laguna as a connection matrix*. In a world where the concept of “city”, which has become improper, applies to so-called historical centers that increasingly large conurbations, much of the Laguna is peripheral space, where inedited stories and resonant events living with full-blown environmental degradation and decay culture, make it a place of margin. Today, the lagoon and coastal areas are a continuous with the water spaces and islands that separate them, facing with unfinished waterfront towards brackish non-places. In this context, the debates and choices around the Laguna alternate without a unified design. Venice is always less connected with the surroundings by water, and the water itself become a limit to mobility, where, on the contrary, it was the element that guaranteed it.

In the renewed debate on development strategies, realized the MOSE, it will be asked for which city it has been made. The conference drew attention to the rediscovery of the central role of the Lagoon. Between local development and global challenges, including



Fig. 1 - Studio di un sogno: skyline per una nuova metropoli, nuove viste su Marghera dal Tronchetto, Cristiano Perale, Valerio Lastrucci ed altri.

heritage and environmental protection. Is it possible to envisage a revitalization of the lagoon system as a matrix of physical and cultural connection? Which opportunities are offered today to the city of Venice to rediscover its amphibious and cosmopolitan size and discover the Laguna as an Eighth District? A place of sites for residence, recreation, work, in a renovated urban dimension across the board, opened towards the spaces of the islands.

Venezia, la città e la Laguna: un rapporto smarrito?

Nel Giugno 2011 gli Ingegneri Veneziani hanno organizzato un convegno dal titolo: *L'Ottavo sestiere. La Laguna come matrice di connessione*. In un mondo dove il concetto di "città", ormai divenuto improprio, si applica sia a cosiddetti centri storici che a conurbazioni sempre più ampie, gran parte della Laguna è spazio periferico, dove vicende inedite ed eventi risonanti convivono con conclamati degrado ambientale e decadenza culturale, facendone un luogo di margine. Oggi la gronda lagunare e le aree litorali non trovano soluzione di continuità negli spazi acquei e insulari che li separano, affacciandosi con *waterfront* incompiuti su *non-luoghi* salmastri. In questo quadro i dibattiti e le scelte intorno alla Laguna si avvicendano senza un disegno unitario. Venezia risulta sempre meno connessa col circondario dalle acque, divenute un limite alla mobilità laddove erano l'elemento che la garantiva.

Nel rinnovato dibattito sulle strategie di sviluppo, realizzato il MOSE, si tratterà di chiedersi per quale città sia stato compiuto. Il convegno ha richiamato l'attenzione sulla riscoperta del ruolo centrale della Laguna. Tra sviluppo locale e sfide globali, tra valorizzazione del patrimonio e tutela ambientale. E' possibile pensare ad una rivitalizzazione del sistema lagunare quale matrice di connessione fisica e culturale? Quali opportunità si offrono oggi alla città di Venezia per riscoprire la sua dimensione anfibia e cosmopolita e scoprire nella Laguna l'*Ottavo Sestiere*? Un luogo di spazi per la residenza, lo svago, il lavoro, in una rinnovata dimensione urbana a tutto campo, aperta verso gli spazi delle isole.

Keywords:

lagoon, town, waterfront, environment, interactions.

Venezia, la città e la Laguna: un rapporto smarrito?

Piero Pedrocco

Premessa

La Laguna è stata determinante per lo sviluppo di Venezia e per il suo mantenimento dal Medioevo al mondo Moderno. Difesa militare, risorsa alimentare e porto protetto, la Laguna è stata oggetto di un processo di urbanizzazione basato sulle rotture di carico merceologico tra l'Europa e l'Oriente. Fin dalle origini il mercato trovò nel filtro lagunare tra terra e mare un luogo ideale e simbiotico con i trasporti dell'epoca, per favorire agglomerazioni urbanistiche impensabili per quei tempi.

La Laguna di Venezia, denotata dalla "L" maiuscola della sua unicità, come pretendono i "Veneziani veri", occupa una superficie di circa 550 km², di cui l'8% sono terra, e di cui solo l'11% è permanentemente composto d'acqua, o canali dragati, mentre l'80% sono piane di marea, paludi d'acqua salata o casse di colmata artificiali.

Nel convegno *L'Ottavo sestiere. La Laguna come matrice di connessione* (Pedrocco, 2012), è stato affrontato il tema delle problematiche e del significato della Laguna nei confronti sia della città del passato, che della sua interpretazione nei confronti della città contemporanea e futura.

Mai la Laguna della Serenissima diventò un territorio retrostante, ove solamente ricoverare le cose scomode e sporche, come in una cantina: né città, né campagna rispetto a Venezia, ma nemmeno periferia, perché la Laguna è Venezia e Venezia è la Laguna. Essa ben si estende all'interno del territorio veneto, risalendo i fiumi e i canali navigabili in una vera gemmazione di tipo metropolitano, quanto ben si estende all'interno del Mare Adriatico, non a caso Golfo di Venezia.

Il ruolo di questi spazi lagunari, come degli spazi fluviali retrostanti e marittimi anti-stanti, si è in realtà sempre modificato con il modificarsi della ragione economica, politica e sociale. La Laguna non è tanto spazio geografico correlato alla città, quanto elemento urbano in continua trasformazione, connaturato, percepito e vissuto come spazio cittadino di diritto e di fatto.

L'Ottavo sestiere non sarebbe allora che una riscoperta. Quell'elemento naturale senza il quale la vicenda veneziana non avrebbe potuto svolgersi nella sua dinamica artificiale. Se morisse il suo spirito morirebbe la città e con essa la dinamica teleologica che ha retto il messaggio anfibio della comunità veneziana per quattordici secoli. Ma proprio per questo la Laguna non può essere confusa con elemento naturale *tout court*. Dalla deviazione dei fiumi, a mille altre fattispecie, la Laguna è un fenomeno di continua (ri)

conformazione ambientale, in cui l'elemento naturale gioca un ruolo di fondamentale supporto architettonico alle ragioni degli insediamenti, essendo intrinseco alle stesse ragioni di fondazione della "città".

Vi sono state quindi più Venezie: del mercantilismo, del Rinascimento, del formarsi dei primi stati nazionali, dell'enfasi industriale. Tutte queste "Venezie possibili" sono state grandi: si sono rigenerate come l'araba fenice su differenti presupposti al contorno, sui principi di sostituzione che le differenti società che le reggevano, di volta in volta, consentivano. Tutte queste Venezie sono state mercato fondamentale per l'Europa e per il mondo. Come pensare ad un rilancio di civiltà nell'area padano veneta e come pensare ad una significativa, anziché banalmente pervasiva ed invasiva urbanizzazione della pianura veneta, senza più alcun riferimento a Venezia e alla Laguna?

L'Ottavo sestiere

L'Ottavo sestiere, ossimoro del convegno da me ideato e organizzato per conto del Centro provinciale di studi urbanistici di Venezia e della Commissione Ambiente, territorio e urbanistica dell'Ordine degli ingegneri di Venezia, c'è sempre stato, essendo meno definito dei sei classici e del "settimo", che spetta alle "Terre ferme" e ai Lidi. Esso veicola, attraverso le sacre acque, il *daimon* lagunare in ogni dove.

Su queste riflessioni ci si pone il problema dell'uso indiscriminato del termine "città", sempre più aggettivato da formule indicative di fenomeni complessi che con i significati originari del diritto medievale poco hanno a che vedere. Industriale, terziaria, globale, storica, diffusa, rurale, la cosiddetta "città" si dissolve e tenta di ridefinirsi su logiche metropolitane. Ma l'urbanesimo contemporaneo, con i suoi effetti sulla *forma urbis*, non promana più dal centro verso la periferia, né, come nelle *tidal waves* di Brian Berry, con onde di ritorno della controurbanizzazione, ma da forme di coalescenza tra centri minori e addirittura da densificazioni e servizi avulsi al concetto di agglomerazione urbana in senso tradizionale. Il porsi il problema della forma della nuova urbanità lagunare nel contesto metropolitano veneto, ed ancor più nel contesto della megalopoli padana retta dai corridoi plurimodali europei, tradisce l'ambizione alla riconquista di ruoli sopiti, riemergenti nel posizionarsi delle regioni produttive della globalizzazione.

In quest'ottica la riscoperta della dimensione metropolitana lagunare, pur nel quadro del *Linear metropolitan system* che si stende da Torino a Trieste (*Busi, Pezzagno, 2011*), non può essere sottaciuta. Essa rappresenta uno dei cardini fondamentali della storia d'Italia e d'Europa. Questa piccola metropoli "tradizionale" al continente, si innesta oggi in una regione da cui deriva il suo nome, il Veneto, di 4.857.210 residenti, con una densità di 2,81 res/ha, in un'area metropolitana, la PaTreVe, dagli acronimi delle province e città contermini di Padova, Treviso e Venezia, di 2.645.113 residenti, con densità di 4,10 res/ha, e presenta un sistema locale del lavoro di 600.549 residenti, con una densità di 8,80 res/ha. Ma la Laguna di oggi sembra essere dimenticata nella sua fondamentale funzione innervante e di tramite tra le acque e le terre. Essa diventa

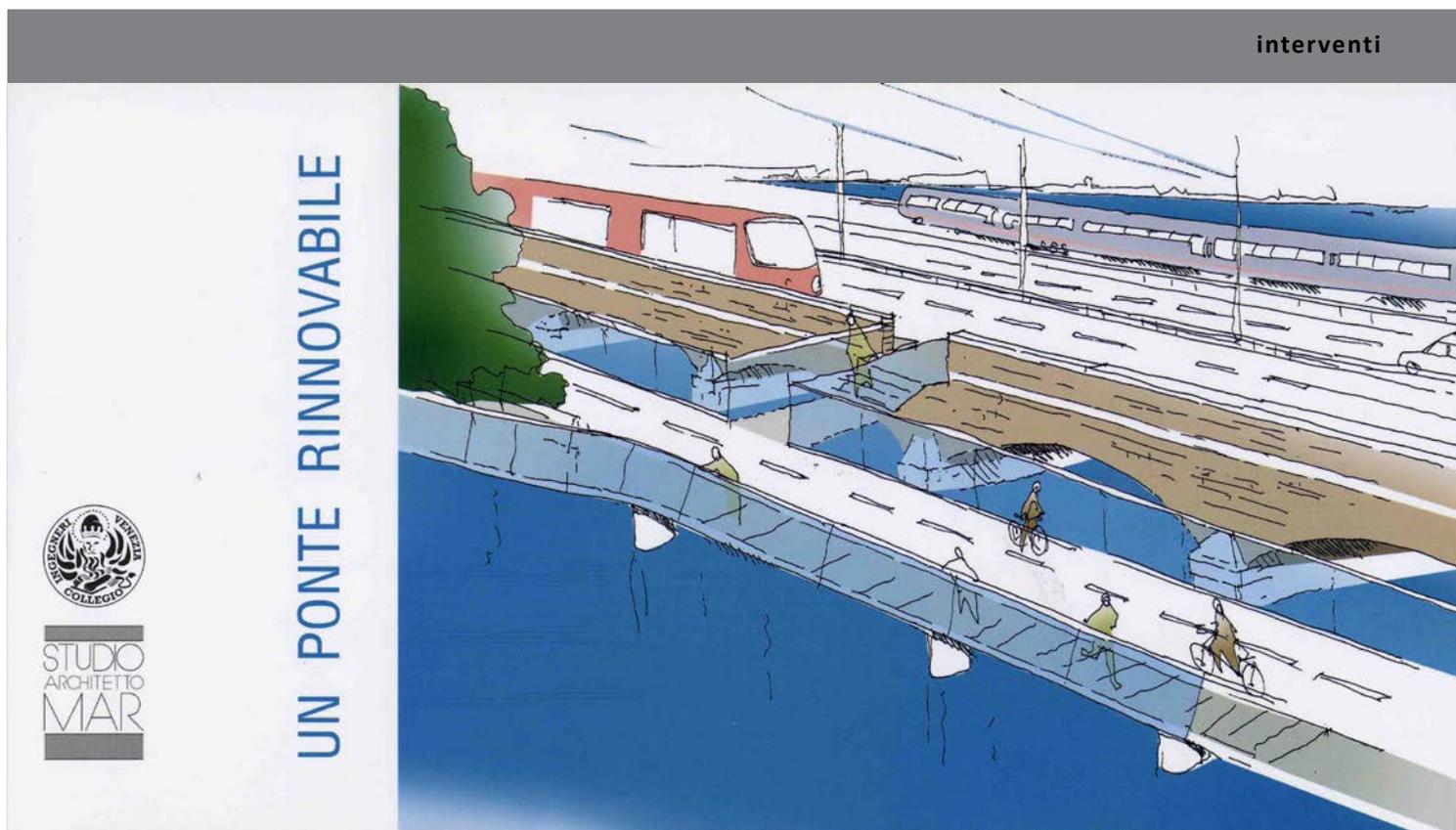
al più uno spazio di banale fruizione turistica, senza riuscire a riproporsi come elemento trainante del modello anfibio che ne ha retto le sorti, mentre la metropolizzazione retrostante, provincialissima e poverissima per livelli di organizzazione intrinseca, avviene sul ridefinirsi dei nodi del trasporto. Ciò impoverisce ineluttabilmente le città, incapaci di dialogare con le trasformazioni in atto delle nuove centralità autostradali, ferroviarie, portuali ed aeroportuali. La megalopoli dei nodi delle infrastrutture, sovrapponendosi a centri antichi e villaggi, sostituisce così le “città” con “cittadelle”, cattedrali di un divenire inarrestabile che va cavalcato e orientato, non subito passivamente, né banalmente negato.

Ecco che la Laguna urbana può ritornare, con la sua significatività sistemica, ambientale, culturale, identitaria e materiale, a giocare un ruolo fondamentale per il Nord est italiano, a patto che si sappia, ancora una volta interpretarne il *genius loci* in una visione contemporanea di interazione con le parti del sistema. Una Venezia ristretta dentro alla Laguna non serve a nessuno, nemmeno ad un dinamico evolversi del turismo. Il primo passo non può che essere pertanto rivolto ad una nuova apertura degli spazi urbani al loro naturale contesto insediativo.

I trasporti urbani

Appare ovvio porsi il problema dei trasporti urbani translagunari come tramite fondamentale per una rilettura dei rapporti metropolitani dell'area. Venezia, anche grazie agli ingenti spostamenti di turisti, con i suoi 178,35 milioni di passeggeri all'anno, risulta la quarta città in Italia per passeggeri nei trasporti pubblici urbani, dopo Roma, Milano e Napoli e poco prima di Torino, ma senza dotazione di una metropolitana. Senza opportune linee di forza nel trasporto collettivo di persone al livello regionale¹ e metropolitano, con linee di forza veloci in grado di servire senza soluzione di continuità le parti di città collocate a cavallo dell'ambito lagunare e la Laguna stessa,² e senza le interazioni tra queste per comoda frequenza che generino corrispondenze spontanee e cadenzate, con tariffe integrate con i trasporti urbani e di quartiere da Padova a Treviso fino ai lidi, non pare logico ipotizzare un ritorno allo spazio ampio della laguna urbana che non sia velleitariamente utopistico.

La “città” contemporanea è uno spazio a tutto campo, di mobilità erratiche, secondo un modello che non rispetta più, se non a grandi linee, gli orari di spostamento casa-lavoro. La vita nella città si svolge su tempi e spostamenti sempre più liberi da vincoli. E più liberi e pluridirezionali diventano detti spostamenti, più il modello urbano a tutto campo diventa attrattivo, confondendo il tempo del lavoro col tempo del riposo. Il cittadino di oggi, specie nelle realtà attrattive globali, nelle città direzionali e nelle città turistiche internazionali, si deve poter muovere in tutte le direzioni dello spazio, in poco tempo e con poco sforzo fisico ed economico, con sempre minor distinzione tra il giorno e la notte, mentre la mobilità interurbana, “tropizzante” al livello regionale policentrico, diventa sempre più fluida e cadenzata.



UN PONTE RINNOVABILE



STUDIO
ARCHITETTO
MAR

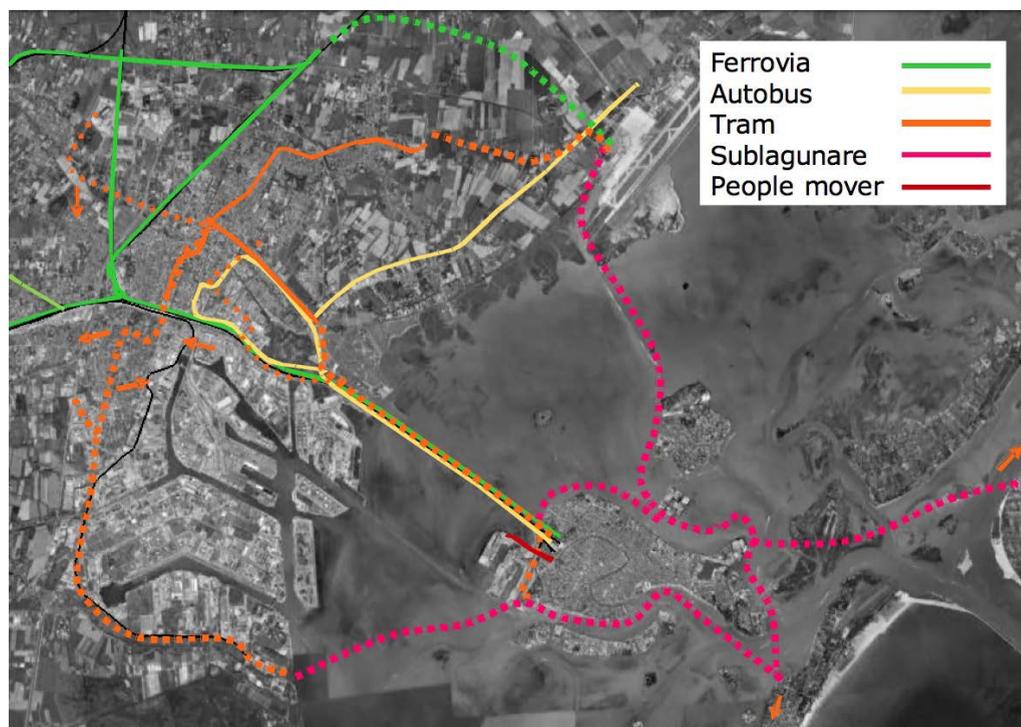
Ecco che la Laguna, principale matrice di connessione storica dei successi mercantili di Venezia, diventa una barriera ad una mobilità frenetica sempre più orientata al mezzo privato, per lo più organizzato su gomma. Per ironia della sorte, proprio l'elemento acquatico che ha determinato la maggior mobilità ed il maggior successo di Venezia rispetto agli altri insediamenti, garantendone un'accessibilità da tutte le direzioni e verso tutte le direzioni dei fiumi, dei canali e dei venti, ne determina ora la decadenza, impedendo quella mobilità erratica che tanto connota le metropoli contemporanee. Ne consegue che l'uso delle parti a mobilità lenta della Laguna, lentezza che con tanta estetica vi si confà, non può che essere limitativo per funzioni e per interessi della popolazione. Un simile insediamento non potrà alla fine che ospitare categorie speciali di residenti e visitatori. Ma limitando questa casistica si limita di fatto, nel lungo periodo, la stessa possibilità di conservazione dell'identità culturale dei luoghi, stravolti dalla selezione specialistica delle loro funzioni. Ne emerge una "città" debole, socialmente fragile e del tutto diversa rispetto a quella che l'ha originata, con sullo sfondo l'illusione, patetica, della sua tutela. Questa problematica pare riflettersi in modo sempre più pervasivo anche nel circondario. Le funzioni elevate si sono spostate altrove o non sono proprio nate in Laguna. E le funzioni commerciali che anticamente stavano alla base delle fortune di Venezia, sono tutt'al più emigrate nelle città vicine, provincializzandosi al servizio del circondario, come succursali di ditte con la sede altrove.

Fig. 2 - Ipotesi di ponte ciclo pedonale in affiancamento al Ponte della Libertà, Studio architetto Giampaolo Mar, Collegio degli ingegneri di Venezia.

La fruizione turistica e di diporto

Ma la Laguna dovrebbe andare ben al di là del semplice richiamo ai trasporti. Essa po-

Fig. 3 - Possibili sviluppi per i sistemi di trasporto metropolitani a Venezia. Da Roberto Scibilia, *La Laguna come luogo di trasporti e mobilità: scenari e suggestioni*, in *L'Ottavo sestiere. ...*, op. cit., (Pedrocco, 2012; vedi Pedrocco, 2001).



trebbe rigenerarsi attorno alle fruizioni alte di un turismo “morfogenetico” che trovino negli spazi lagunari nuove vocazioni d’uso, proficuamente decongestionanti l’area marciana e i centri storici, utili anche per le necessità di diporto degli abitanti. E con ciò si rigenererebbe un migliore urbanesimo anche nelle isole in degrado, nei numerosi spazi di sistemi dismessi e da riqualificare, nelle dotazioni immobiliari turistiche della costa, abbandonate per troppi mesi all’anno.

Con circa 60.000 residenti nel Centro storico (si noti che Roma ne conta circa 100.000 entro le Mura aureliane), circa 300.000 nel comune e circa 600.000 nel sistema locale del lavoro, Venezia si pone ai primissimi posti di attrattività turistica in Italia e nel Mondo, con 31 milioni di presenze annue, dato variabile a seconda delle modalità di misurazione e dell’area cui viene riferito (centro storico, intera città, intera laguna, città più spiagge, fino a oltre 50 milioni di presenze per l’intera regione), oltre 8 milioni di passeggeri aeroportuali e oltre 2 milioni di turisti imbarcati nell’*home port* per le crociere, ormai *hub* per il Mediterraneo orientale.

A tal fine e con tali dimensioni alle spalle, come sostiene Valerio Lastrucci: “La laguna dovrà diventare un luogo di relazioni, il luogo del tempo libero sportivo per i nostri concittadini, ... ma anche il luogo dove sviluppare un turismo naturalistico, sportivo, archeologico e faunistico. // All’uopo si sente la necessità di una Istituzione, che funga da riferimento per tutte le associazioni che operano in laguna nei settori sportivi, sociali e culturali,.... un ente di coordinamento per promuovere tutte quelle iniziative che possono essere organizzate nell’ambito lagunare. // Attenzione ... Non un Ente amministrativo che promulga regole e divieti, ma una libera associazione comunale con il chiaro scopo di promozione dell’uso della laguna,.... la ricerca di finanziamentie la

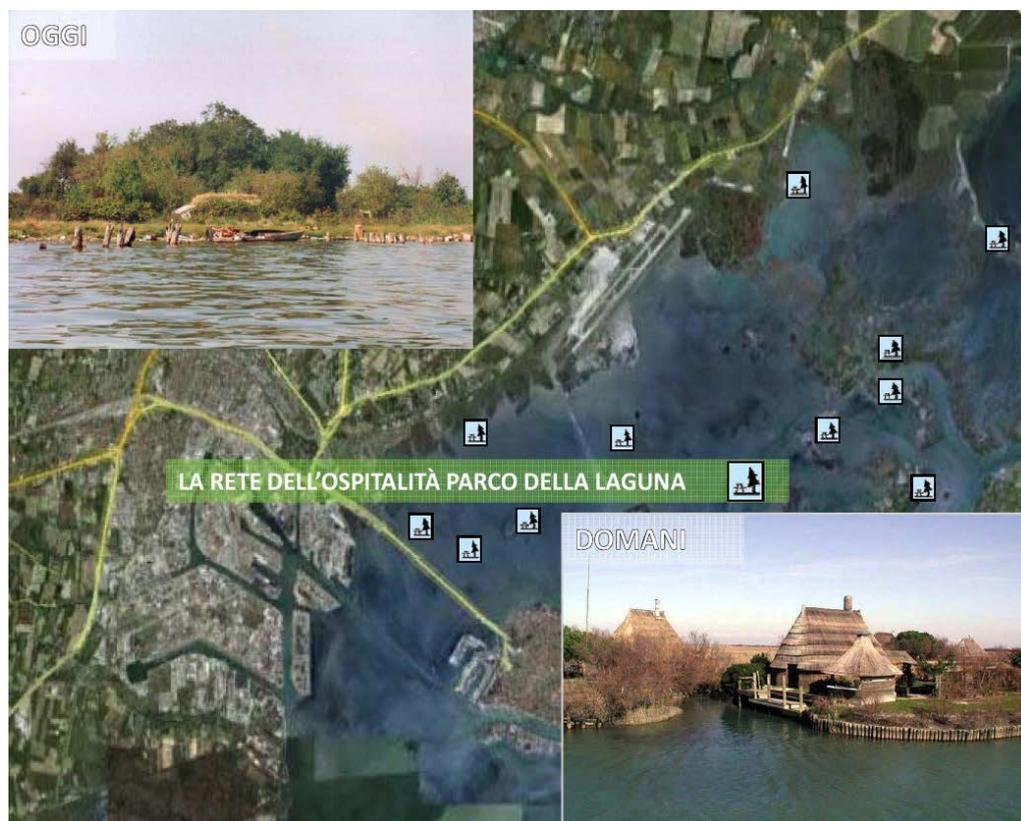


Fig. 4 - La Laguna da esplorare. Da Valerio Lastrucci, *La Laguna come luogo di trasporti e mobilità: scenari e suggestioni*, in *L'Ottavo sestiere. ...*, op. cit., (Pedrocco, 2012).

diffusione dell'offerta di tutte le opportunità che la laguna può offrire.// L'ambiente si presta ad offrire, in continuità con i parchi ed il Bosco di Mestre nella terraferma, un prodotto turistico naturalistico difficilmente replicabile,... a cui affiancare itinerari archeologici ed enogastronomici di assoluta eccellenza. // Molto di tutto ciò esiste già. Ma non è sistemico. Non è collegato in rete.”³

La scena urbana e la nuova generazione di *waterfronts* lagunari

Ma per fare ciò è necessario risolvere le contraddizioni presenti nei vasti *waterfronts* lagunari. Nella mancanza di affacci scenografici tra Venezia e la Terra Ferma, e viceversa. La città che ha inventato il vedutismo e la scena urbana per le processioni dogali, oggi vanta abominevoli fronti contrapposti tra terraferma e laguna, tra centri storici lagunari e terraferma e infine tra lidi e centri lagunari. Al contrario, come ci ricorda Marta Moretti, in tutto il mondo, e perché mai non qui, i fronti d'acqua, con le loro parti immediatamente retrostanti, rappresentano il principale tramite di riqualificazione urbana, facendo sì che siano le città costiere le protagoniste dello sviluppo in futuro, avendo a disposizione i più ampi ed attraenti spazi di riqualificazione.

“Si può affermare che i processi di rigenerazione dei *waterfronts* promuovono e valorizzano il ruolo dello *spazio pubblico*, attraverso il rilancio dell'uso pedonale delle aree di bordo tra terra e acqua e restituendo loro una fruizione quotidiana. La dispo-

nibilità di queste aree inoltre favorisce la riscoperta del trasporto pubblico su acqua, in quanto luoghi di cerniera tra una modalità di trasporto e l'altra. Vi si sperimentano inoltre forme di *partnership* pubblico-private, con la conseguenza di una migliore gestione degli spazi, una più ampia varietà negli usi e, infine, una maggiore attrattiva per gli investimenti. Il *waterfront* recuperato diventa quindi da spazio di frontiera a spazio di relazione e luogo della conservazione della memoria e di tutela del patrimonio, da luogo di contrasto a luogo di continuità ed omogeneità. E, ancora, il *waterfront* diviene area di connessione e di sovrapposizione, laboratorio di nuove forme urbane capace di catalizzare masse e flussi, e infine luogo dell'innovazione e dell'immaginario.”⁴

Ecco allora che lo spazio dell'architettura diventa tramite per la qualificazione urbanistica di ampie zone di città, facendo ricadere verso le zone limitrofe effetti secondari di qualificazione per emulazione ed induzione. Ma la grande architettura, come pure la grande architettura delle piccole soluzioni formali, dei sistemi di interazione tra terra e barene, e dei sistemi di penetrazione negli spazi naturali-artificiali della laguna veneta, ritoccata e modificata dall'uomo per millenni e proprio per ciò conservatasi fino ai giorni nostri, necessita di azioni pubbliche e private sincroniche. Azioni precise che riguardano l'organizzazione dei sistemi sociali e le possibilità di investimento in quadri concettuali e burocratici certi e di facile e sicura attuabilità.

In questo contesto un *masterplan* delle aree rivolte verso la laguna, come sostenuto da Alessandro Checchin, potrebbe portare alla definizione di una strategia unitaria di interventi, e “ciò non costituirebbe un livellamento qualitativo del prodotto, ma, al contrario, un'armonica trasformazione del contesto, secondo linee condivise entro cui sarebbe possibile declinare concretamente le diverse soluzioni progettuali.” Per cui “se da un lato le aree delle zone industriali si prestano ad un utilizzo intensivo del suolo”, poiché “alcune aree del contesto post-industriale di Porto Marghera appaiono particolarmente adatte ad uno sviluppo verticale”,⁵ si deve sottolineare che “per converso altre zone del *waterfront* lagunare si prestano invece ad una specifica strategia di diffusione orizzontale.” In particolare, con “progetti sul bordo” mirati ed altamente qualificati. In tal modo “lungo la gronda lagunare dovrebbero essere salvaguardate quelle ampie aree dove il contesto naturale delle velme e delle barene si mostra in tutta la sua straordinarietà. Il confronto con questi spazi costituirebbe per i progettisti un esercizio particolarmente stimolante, soprattutto se si considera la possibilità di renderli fruibili al pubblico.”⁶

La naturalità artificiale di Venezia non è entrata, o meglio non è stata fatta rientrare nel computo delle rendite che valorizzano i fondi urbani. E ciò perché non è stata coinvolta nel tradizionale processo di formazione della “città”, ma da esso esclusa, posta in un retrobottega che ha accentuato l'emigrazione dei residenti per favorire la speculazione su una migrazione limitata e protetta dei nuovi turisti. La Laguna è diventata così una quinta da cartolina e non una parte attiva di un tutto. Un deserto *prêt à porter*, da osservare da imbarcazioni protette per gruppi sempre più grandi di *voyeurs* naturalistici, di amanti del paesaggio in rovina, di escursionisti da gruppo organizzato.

Per contro, l'opportunità che offre la Laguna per ripensare la città nel suo complesso e rilanciarne le sorti è, e resta, immensa. A cominciare dal suo carattere di natura artifi-



Fig. 5 - Annalisa Ippoliti, Tesi di laurea, "Progetto di un quartiere modello sull'isola di Sant'Erasmus", Università degli studi di Udine, Facoltà di Ingegneria, Corso di laurea in Ingegneria civile, Febbraio 2005. Relatore P. Pedrocco. Sulla base delle invarianti dell'isola, cui vengono sovrapposte tessiture medievali veneziane, si innesta, un quartiere per 30-50000 abitanti di architettura contemporanea: una nuova Venezia, di cui sono state studiate le procedure di attuazione urbanistica nei minimi dettagli, in grado di riequilibrare parte degli squilibri demografici tra città d'acqua e di Terraferma, riportando i Veneziani verso il mare.

ciale. La particolarità di annoverare secoli di sperimentazioni della convivenza tra l'uomo e le acque le conferisce un aspetto e un carattere specifici. Ogni barena, *tolpatura*, arginamento, imbonimento, escavo, bonifica, diversione, emungimento, fondamenta, formazione di margini, eradicazione, piantagione, palificazione, muratura, chiavica, canalizzazione, fortificazione, *grisiolatura*, si rapportano inscindibilmente al sito naturale originante, inserendo organicamente opere dell'uomo di diretto utilizzo fin dall'antichità, come *scomenzere*, briccole, mede e dame per segnare i canali, ripari dai venti per le dune, casoni da pesca e da caccia, cavane, murazzi, *tajade*, *squeri*, valli da pesca, orti, forti, *otagoni*, *fondamenta*, fondazioni, palificazioni di compattazione dei terreni, ponti, edificazioni di vario genere ed uso, e si rapportano inscindibilmente al sito naturale originante altresì per consolidare o mantenere elementi tipici dell'ambiente lagunare, utili indirettamente alla vita dell'uomo e all'economia, quali *barene*, *ghebbi*, *palui*, *sacche*, *velme*, lidi, secche, in un *unicum* interagente sia per le maree che per gli effetti sulla flora, sulla fauna e sul mantenimento degli insediamenti umani storici, grazie ad una serie di espedienti sofisticati che potremmo definire di artificiale naturalità.

Conclusioni

La rinascita di grandi progetti sostenibili, ma soprattutto di una visione condivisibile di Venezia, che da troppo tempo manca di progettualità complessiva, non può a tal punto essere avulsa dalle problematiche tradizionali di una teoria della base economica che

sottenda le dimensioni dell'urbanesimo contemporaneo. Con essa le visioni della città di domani dovranno confrontarsi, e l'Ottavo sestiere non è ovviamente avulso da questo tema: Porto Marghera industriale, Porto Marghera come nuova insula urbana, alleata di una Marghera Verde, o Porto Marghera come totale ambito di dedizione al *transshipment* di una rinata portualità adriatica *off shore*, non sono temi a prescindere dalla perseguibilità reale ancor più che formale di ciò che nell'economia rappresenta la base, trascinandosi appresso i settori indotti e dei servizi. Quali tra queste Porto Marghera sono tra loro compatibili e come? Quali trainanti?

Né la domanda ambientale di un'epoca può essere dimenticata o giocata su uno sfondo vago di intenti plurivoci, senza una visione dell'utilità intrinseca di recuperi e progetti che nell'Ottavo sestiere trovano soluzioni originali e non date, che spaziano dalle passerelle ciclopedonali lungo il ponte translagunare, alle visioni di continuità e permeabilità delle fronti lagunari, per esempio dal dorso delle insule di Cannaregio verso Tessera e Campalto. E' qui, in tutti questi spazi di ambiente anfibio, che la grande architettura può proporre il salto qualitativo nella figurazione, sulle acque, di nuovi *waterfronts*, un concetto chiarissimo nelle simbologie processionali della Serenissima dogale e oggi smarrito. Non si tratta allora, ed è ovvio, di semplici abbellimenti o di contorno. La forma diventa sostanza. La molteplicità delle fronti lagunari, spazio emblematico nella ritrovata metropoli veneta, risulta per il momento in attesa di autori, per la (ri)configurazione di una capitale regionale in grado di rendersi nuovamente interprete visibile e credibile di relazioni sopite con il mondo e con la storia.

FOOTNOTES

1 SFMR ed eventuale metromare lungo costa, evocativi delle *schnellbahnen*, delle ferrovie di cercania o della RER parigina.

2 Attraverso tram veloci, metropolitane leggere e sublagunari, che nell'ambito veneziano potrebbero proficuamente integrare il sistema del tram con passanti sotterranei fino ai lidi, per riemergervi e ridiventare tram urbani in grado, con poca spesa ed un unico modo di trasporto, di generare una vasta rete di forza, in grado di legare stabilmente l'area urbana senza soluzione di continuità, e su cui innestare le reti dei trasporti più leggere o di quartiere, quali autobus, vaporetti, people moovers e finanche gondole, e sistemi di trasporto individuale quali taxi e richò.

3 Valerio Lastrucci, La Laguna come luogo di trasporti e mobilità: scenari e suggestioni, in L'Ottavo sestiere. ..., op. cit., (Pedrocco, 2012).

4 Marta Moretti, Città d'acqua e waterfront: le molteplici possibilità di una scena urbana, in L'Ottavo sestiere. ..., op.cit., (Pedrocco, 2012).

5 Porto Marghera con i suoi oltre 2000 ettari, seppure non paragonabile alle dimensioni dei porti industriali di Rotterdam (11000 ha) e Anversa (13000 ha), rappresenta ancora la più vasta area industriale unitaria d'Italia.

6 Alessandro Checchin, La laguna e le sfide per l'architettura contemporanea, in L'Ottavo sestiere. ..., op.cit., (Pedrocco, 2012).

REFERENCES

- Autori vari, Venezia metropoli in cammino verso l'Europa, Collegio degli ingegneri di Venezia, Venezia, Tipografia cartotecnica veneziana, 1999, 109 pp.
- Autori vari, Aquapolis (1999) (3-4) - The maturity of the waterfront, Venezia, Marsilio Editori, 2000, 128 pp.
- Autori vari, Venezia città portuale, Incontri per Venezia, Cassa di Risparmio di Venezia, Venezia, 2000.
- Pedrocco Piero (a cura di), Un sistema di trasporti metropolitani per Venezia: verso quale futuro?, Centro Provinciale di studi urbanistici di Venezia, Padova, Servizi Grafici Editoriali, 2001, 170 pp.
- Pedrocco Piero (a cura di), Il Passante di Mestre: esigenze urbanistiche e problemi di traffico, Centro Provinciale di studi urbanistici di Venezia, Padova, Servizi Grafici Editoriali, 2003, 143 pp.
- Forino A., Paesaggi sull'acqua, Alinea editrice, 2003, 178 pp.
- Bruttomesso Rinio (a cura di), I waterfront delle isole, Atti del primo incontro internazionale, Olbia 3-5 aprile 2003, Venezia, Centro Internazionale Città d'Acqua, 2004, 175 pp.
- Giaimo Carolina, "Fra terra e mare. Logistica integrata e sviluppo del territorio", in Urbanistica Informazioni, Roma, Inu Edizioni, 2006, pp. 5-22.
- Calzolaio Francesco (a cura di), Cattedrali dell'archeologia industriale costiera, Provincia di Venezia, Venezia, Editrgraf, 2006, 275 pp.
- Guerzoni Stefano, Tagliapietra Davide (a cura di), Atlante della Laguna. Venezia tra terra e mare, Venezia, Marsilio Editori, 2006, 242 pp.
- AA.VV., Le polarità del waterfront: da Porto Marghera a Tessera, Venezia, Fondazione Gianni Pellicani, 2009.
- Busi Roberto, Pezzagno Michèle (a cura di), Una città di 500km. Letture del territorio padano, Roma, Gangemi Editore, 2011, 240 pp.
- Pedrocco Piero (a cura di), L'Ottavo sestiere. La Laguna come matrice di connessione, Ordine degli Ingegneri della provincia di Venezia, Collegio degli Ingegneri della provincia di Venezia, Centro provinciale di studi urbanistici di Venezia, Roma, Aracne editrice, 2012, 186 pp.
- Pedrocco Piero, Mestre che cambia 1985-2005. Trasformazioni viabilistiche e trasformazioni urbane, Roma, Aracne Editrice, 2012, 151 pp.
- Pedrocco Piero, Scritti Veneziani 1998-2006, Roma, Aracne Editrice, 2012, 251 pp.

Piero Pedrocco

*Dipartimento di ingegneria Civile e Architettura
Università degli Studi di Udine
piero.pedrocco@uniud.it*

Laureato nel 1986 in Ingegneria civile edile a Bologna. Dottore di ricerca in Ingegneria Edilizia e Territoriale dal 1994. Ricercatore di ruolo dal 1995 in Tecnica e pianificazione urbanistica, presso il Dipartimento di Ingegneria Civile e Architettura dell'Università di Udine, presso la quale insegna in corsi di Ingegneria ed Architettura. Ha svolto e svolge attività professionale nel campo dell'Urbanistica e della Pianificazione territoriale. L'attività scientifica vanta partecipazioni a ricerche nazionali, saggi, organizzazione di convegni, curatele, libri, film documentari, articoli scientifici e divulgativi. Membro del Consiglio del CRSU del Veneto e del Comitato scientifico del Centro Nazionale di studi urbanistici.

Abstract

A view from the Sea The regeneration of Marseille Waterfront: iconic buildings and Mediterranean sea

Maria Elena Buslacchi

Abstract

In this paper I will discuss how the isomorphic trend of urban regeneration of waterfronts implies a modeling which is not free from critical points. If we focus on the growing use of art and culture as a tool, both in stable museum form both in ephemeral festival form, we must pair this tool with a local contextualization which requires a deep and multi-prospective knowledge of the territory. In this context a view “from the sea” becomes fundamental when we think to renovate the identity of the port cities materially and, at the same time, symbolically. First a general introduction about the actual evo-



Fig. 1 – Vista di Marsiglia da Notre Dame de la Garde

lution of strategies for regeneration of coastal areas will be given. Then two fundamental specific case-studies in the regeneration of the city of Marseille will be discussed: Vieux Port and the Esplanade - Fort St-Jean. These areas, studied during my Ph. D. thesis, are meaningful for the connection generated between the local reality and the original project, based on a general purpose model. This paper will try to employ ethnographic methodology to examine which functions have been associated to renewed areas and how these acquired functions can be connected with project steps and with already observed results in other cities. A descriptive approach is predominant in this work; anyway a critical judgment cannot be avoided. This sort of judgment is not to be extended to all the other effects which cannot be directly observed within the case-study.

Vista dal mare

La riqualificazione del *waterfront* di Marsiglia, tra edifici-icona e Mediterraneo

Con questo articolo mi propongo di esaminare come la tendenza all'isomorfismo della rigenerazione urbana connessa ai *waterfront* induca ad una modellizzazione che sul piano applicativo non è esente da criticità. In particolare, il crescente utilizzo strumentale della cultura e dell'arte, sia nella forma duratura di strutture museali ed espositive iconiche sia nella forma effimera del festival o dello spettacolo, richiede una contestualizzazione locale che non può prescindere da una conoscenza approfondita e multiprospettica del territorio. Proprio in questo senso una visione "dal mare" può rivelarsi cruciale nell'elaborazione di progetti che intendano ristrutturare non soltanto fisicamente, ma anche dal punto di vista simbolico-identitario, le odierne città portuali.

Dopo una presentazione generale sull'evoluzione contemporanea delle strategie di rinnovamento delle aree costiere analizzerò nello specifico due *case-studies* centrali nella rigenerazione urbana della città di Marsiglia: il Vieux Port e l'area dell'Esplanade e del Fort Saint-Jean. Questi esempi, frutto di una ricerca da me condotta nell'ambito nella preparazione della tesi di dottorato, sono significativi nell'analisi del rapporto creatosi tra il progetto, derivante da uno stesso modello stereotipato, e il contesto locale. L'articolo intende esaminare con la metodologia etnografica quali siano le effettive funzioni d'uso acquisite dai nuovi spazi ed osservare in esse i nessi con le fasi progettuali e con le aspettative generate dai modelli di riferimento. Lo studio si pone in ottica descrittiva, ma non può esimersi da un giudizio critico, pur sospeso in merito agli effetti che non possono essere direttamente osservati nell'ambito del *case-study*.

KEY WORDS:

Marseille, Waterfront, Urban Regeneration, City, Port

Vista dal mare La riqualificazione del waterfront di Marsiglia, tra edifici-icona e Mediterraneo

Maria Elena Buslacchi

Nei processi di rigenerazione urbana la cultura è crescentemente utilizzata come strumento di politiche neo-liberali, per cui le città sono oggetti con un valore di mercato che può essere incrementato dalla presenza di un museo o di un festival. Molte città hanno cambiato volto proprio attraverso un rinnovamento che parte in maniera puntuale da un singolo edificio o manifestazione (Smyth 1994) e che da questi si irradia, più marcatamente, nell'area circostante, con rivalorizzazione dell'immobiliare e processi di *gentrification*, e più generalmente, a livello d'immagine, sulla città intera. Il museo e il festival sono due facce della stessa medaglia: rappresentano, rispettivamente, la dimensione duratura e quella effimera della cultura, con caratteri che tendono sempre più ad assomigliarsi (il museo che rinnova spesso le opere in esposizione e diventa luogo d'incontro e di performance, il festival che si estende in diverse forme anche al di là dell'arco di tempo definito in cui è nato).

Le aree portuali dismesse in questo senso sono strategiche per la loro prossimità con i centri urbani: spesso l'ampliamento dei porti, con la necessità di fondali più profondi e di spazi che permettano collegamenti intermodali, ha significato il progressivo abbandono dei loro nuclei centrali (Hoyle 1990) ed un conseguente effetto di "terra di nessuno" tra città e mare. La separazione è stata tanto più traumatica quanto più queste città si identificano, tradizionalmente e storicamente, con la loro attività marittima. A livello d'immagine, un'area portuale non utilizzata al pieno delle sue potenzialità, ma anzi spesso "addormentata", ha enfatizzato l'effetto di desolazione prodotto da edifici e macchinari dismessi, andando a farsi simbolo di declino della città nel suo insieme. Al tempo stesso, la minore frequentazione di quelle stesse aree, protratta negli anni, ha lasciato sbiadire la familiarità che buona parte degli abitanti aveva con esse, per esperienza diretta o riferita. Il porto "antico" o "vecchio" è diventato così, in molti casi, una zona opaca, di cui non si sanno tracciare i confini né definire le funzioni.

È così che in molti *waterfront* europei il fulcro originario del porto ha perso non soltanto centralità logistico-produttiva, ma anche potere simbolico d'immagine, trasformando gli agglomerati urbani ad esso collegati in città in crisi. Anche laddove, infatti, l'attività economica non sia diminuita in maniera significativa, ma si sia semplicemente delocalizzata in aree più periferiche, ad essere investita dallo stigma del declino non è stata soltanto la zona effettivamente interessata, ma la città intera. Proprio per la sua valenza altamente simbolica, che comprende in sé anche situazioni assai diverse, il por-

to antico è oggi al centro di operazioni di rigenerazione cruciali. In esse la cultura gioca un ruolo fondamentale: cultura intesa come opportunità per risollevare le sorti di centri che necessitano sì di ripensarsi, di fronte alla riarticolazione di un'economia fondata sui servizi più che sulla produzione industriale, ma che sono spesso impreparati a rispondere ad una richiesta così esigente ed urgente.

Ripartire dalle origini per ripensare la città: è questo quanto si propongono di fare oggi, in maniera un po' retorica, molti centri urbani, che scommettono sulla dimensione portuale storica per una nuova valorizzazione. Il rinnovamento, perché non sia pretestuoso, dev'essere coerente con il passato: per operarlo diverse città scelgono di concretizzare la storia del luogo in una ristrutturazione che ne sia al tempo stesso icona e superamento. Icona, perché lo rievoca; superamento, perché lo trascende. La ristrutturazione può essere concepita come un edificio, come uno spazio pubblico, come un evento, o come una forma ibrida. In ognuno di questi casi lo scopo è reintrodurre nell'area portuale dismessa o semi-dismessa una frequentazione nuova, non più inquadrata nella dimensione lavorativa, ma piuttosto ludica, legata al tempo libero. Senza però voler negare il vissuto del luogo, ma conservandone la memoria: questi ambienti rievocano spesso il passato marittimo della città, in un'esigenza di continuità che utilizzi forme vecchie (gru, capannoni, dock) per funzioni nuove (musei, spazi espositivi e ricreativi, attrazioni turistiche).

L'ambizione sembra quella di far sì che queste città tornino ad essere, da città *con un porto*, città autenticamente *portuali*. La distinzione è operata da Soriani (1998: 547) ed è utile ad osservare come la dimensione dell'attività marittima possa essere in diversi modi costitutiva. Storicamente, le città portuali si sono costruite attorno a questa dimensione: gran parte dei loro abitanti ha vissuto dell'indotto del commercio e del traffico di persone, oltre che di merci, per secoli. Nelle città *con un porto* l'aspetto economico ha perduto, geograficamente e simbolicamente, la sua centralità e resta, per quanto importante e magari preponderante, non più così evidente nella quotidianità della pratiche urbane. Riallacciare la città al suo passato per mezzo della cultura significa ridare priorità alla dimensione portuale nella costituzione della sua immagine interna ed esterna.

L'aspetto identitario della trasformazione è centrale: il processo di rigenerazione tende a ricollegarsi alla memoria del luogo (Lucia 2002), spesso riproponendo ed anzi mettendo in evidenza immagini del passato che – si presume – abbiano ancora una valenza per gli odierni abitanti. La patrimonializzazione o museificazione del porto (Navarro 2012) passa necessariamente per il riconoscimento del valore intrinseco dell'oggetto-porto, testimone di attività e di pratiche oggi scomparse (Choay 1992) ma dà per assunto il suo valore relazionale. Questo legame tra l'attività passata e la realtà urbana odierna non può essere dato per scontato: spesso trasformazioni di tipo demografico e sociale hanno dissolto in maniera piuttosto brusca un rapporto che nella mitologia della città resta costitutivo. Per questo la necessità di una svolta, di una proiezione verso il futuro che si appoggi sul passato è un'operazione delicata e ad alto rischio di insuccesso. Molte amministrazioni locali preferiscono allora affidarsi ad un modello già sperimentato

e considerato vincente: quello del grande edificio polarizzatore dell'attività ludico-culturale dell'intera area interessata. Per riprodurre l'*effetto-Bilbao* si incaricano grandi nomi dell'architettura, capaci con il loro prestigio di conferire automaticamente un certo grado di legittimità all'operazione. Eppure questo non basta, di per sé, a ristabilire il legame: un autentico lavoro di ristrutturazione del rapporto tra città e porto deve essere concertato con tutti gli attori coinvolti: le amministrazioni locali, le autorità portuali ma anche e soprattutto gli attuali e futuri frequentatori dell'area. Che essi vi arrivino dalla città, o dal mare.

Il caso di Marsiglia: dal Vieux Port al MuCEM

Marsiglia è una città che dal mare non si è mai completamente separata: l'ha piuttosto inglobato, addomesticato, rendendolo quasi irriconoscibile dalla terra nell'insenatura del Vieux Port (*fig. 1*). Quest'area, quasi chiusa rispetto al mare aperto, è diventata nei secoli sempre più indistinguibile dalla città, in un progressivo processo di integrazione nell'area urbana. Lo specchio d'acqua è stato ricoperto da moli a cui sono ormeggiate quasi duemila imbarcazioni private. Si tratta di piccole barche da pesca, di barche a vela e di qualche motoscafo e yacht. Fino all'inizio del 2013 il perimetro del Vieux Port era segnato da una palizzata dipinta di bianco al cui interno stavano i *cabanons* (le baracche) dei pescatori: per lo più abitanti dei quartieri circostanti e in particolare del Panier – area sicuramente non ricca, meta dell'immigrazione dai Paesi del Mediterraneo nei decenni passati ed oggi soggetta ad un'operazione di rigenerazione urbana e di *gentrification*. A ridosso della palizzata stava un'arteria di collegamento importante della città: la strada a mare, che collega tra nord e sud le due grandi parti in cui la città è divisa, aggirando la profonda insenatura. Questa strada è sempre stata trafficata e poco piacevole da attraversare, inadatta ad una passeggiata, ben lontana dall'idea di lungomare. Eppure, uno scambio continuo tra le due rive e le aree residenziali retrostanti non si è mai perduto. Le barriere tra la città e la banchina erano aperte, i pescatori erano per lo più residenti. Questo spazio ibrido tra mare e terra è forte del suo ruolo di coesione in una città altrimenti frammentata in villaggi e *cités*, e rinsaldato dalle alture che lo contornano. Da una parte e dall'altra del Vieux Port stanno infatti architetture che si parlano ed edifici che si specchiano, intravedendosi gli uni negli altri: Notre Dame de la Garde e la Cathédrale de la Major, l'abbazia di Saint-Victoire e l'antica chiesa di Saint-Laurent, il fort Saint-Nicolas e il fort Saint-Jean. A chiudere la prospettiva "da terra" e a confortare l'illusione di aver intrappolato il mare entro i confini della città sta il Palais du Pharo, fatto costruire da Napoleone III sul promontorio all'ingresso del porto. Uno storico battello, il César, immortalato nei film di Marcel Pagnol, percorre ancora oggi, dal 1953, i 283 metri che separano le due rive. Nella memoria della città è ancora viva la presenza del *pont transbordeur*, monumentale opera dell'architetto Ferdinand Arnodin che dal 1905 al 1944 ha collegato, prima concretamente e poi simbolicamente¹, le due sponde. Oggi il sito della Mairie, Marseille.fr, propone ai visitatori un sondaggio in cui chiede:

“Vorresti che le due rive del Vieux Port fossero collegate da una passerella?”.

Per il 2013, anno in cui Marsiglia è Capitale Europea della Cultura, la città ha scelto di far riemergere questo legame. O forse, nell'intento delle amministrazioni, di ri-tessere una relazione che si considerava perduta. Per questo buona parte degli interventi legati a Marseille-Provence 2013² si è incentrata sul Vieux Port e sull'area dismessa del molo J4. L'imponente opera di *waterfront redevelopment* si è realizzata però più a partire da modelli altrove elaborati³ che sulla specificità del contesto locale, e questo ha prodotto in più di un'occasione contestazioni importanti.

Il Vieux Port

Il progetto di rigenerazione del Vieux Port è partito proprio dalla constatazione di una separazione tra città e mare. La gara d'appalto bandita dalla Mairie chiedeva di ripensare lo spazio in due tempi: entro il 2013 ed entro il 2020. L'esito del concorso è stato definito un “imbroglio” dalla stampa, poiché la scelta definitiva del presidente di Municipio Eugène Caselli, sostenuta dal sindaco Jean-Claude Gaudin, è caduta sul progetto firmato Foster+Partners, sebbene la giuria avesse espresso la propria preferenza per quello della marsigliese Corinne Vezzoni. Norman Foster è uno dei grandi nomi dell'architettura mondiale, autore di progetti come il Millennium Bridge, il municipio e il “Sigaro” a Londra, del Clyde Auditorium a Glasgow, della Commerzbank Tower a Francoforte: tutti edifici che hanno ridisegnato lo *skyline* delle città in cui si trovano. La scelta era quindi espressamente quella di rinnovare in maniera evidente l'intera area, con un progetto eclatante.

Ad oggi il progetto è stato completato nella sua prima fase. Uno degli interventi principali è stato la parziale pedonalizzazione, con la riduzione delle corsie di traffico veicolare e l'abbattimento delle palizzate che separavano le aree in concessione alle società dei pescatori dalla carreggiata. Oggi i circoli dei pescatori sono confinati all'estremità esterna della riva settentrionale: nella parte interna hanno conservato esclusivamente l'accesso ai moli, mentre sulla riva meridionale gli attracchi sono stati affidati in gestione a società come Veolia o Bouygues Telecom, già affidatarie dei porti turistici di molte cittadine della Costa Azzurra. Questa operazione ha, da un lato, liberato la strada al transito pedonale, ma, dall'altro, congestionato il traffico su altre direttrici e privato gli abitanti dei quartieri circostanti dell'accesso privilegiato al litorale di cui godevano da decenni. Gli spazi occupati dai circoli e dalle associazioni dei pescatori sono stati tradizionalmente utilizzati in una forma mista pubblico-privata, che non chiude agli esterni l'accesso, ma di fatto lo regola, e che si apre alla cittadinanza in occasioni puntuali celebrate in forma conviviale (con cene collettive, balli, uscite in barca per i ragazzi). Le staccionate dipinte di bianco rappresentano insomma una barriera permeabile, che ha per anni mantenuto un equilibrio nel passaggio dalla città al mare, e viceversa.

Le aree che sono state oggi sgomberate da questa funzione di mediazione nel transito soffrono, in parte, di una mancanza di definizione. Svuotate della loro destinazione d'uso storica, ma ancora prive di una nuova attribuzione di significato, queste banchine vedono succedersi pratiche diverse che si accennano, ma non si affermano, proprio per

Fig. 2 – Sulla banchina del Vieux Port rinnovato



l'indeterminatezza del contesto in cui si generano. *Au fil de l'eau* si incontrano quindi situazioni estemporanee diversissime e talvolta in conflitto le une con le altre (fig. 2): c'è chi si siede rivolto verso il mare per mangiare un panino in pausa pranzo, chi monta il cavalletto per scattare una foto del panorama, chi prende il sole, chi pesca, chi dà le spalle all'acqua per vendere bevande in un banchetto improvvisato, chi chiede l'elemosina, magari suonando uno strumento musicale o esibendosi in una performance di strada, chi mangia un gelato, chi distende un telo ed espone merce in vendita, chi sceglie di passare la serata a due passi dall'acqua bevendo una birra seduto per terra, chi porta a passeggio il cane, chi semplicemente transita lungo il percorso perché non ha alternative pedonali per passare da un capo all'altro del Vieux Port. La molteplicità di queste azioni, il cui elenco non pretende di essere esaustivo, testimonia l'attrazione che il mare, anche in questa sua forma ibrida, esercita sulle persone, che la assecondano in maniera diretta (come luogo per il tempo libero) o indiretta (sfruttando il transito altrui come potenziale fonte di guadagno).

In questa varietà esistono poi alcune "isole" più definite: in particolare il mercato del pesce e gli imbarchi dei battelli turistici al fondo dell'insenatura. Qui le pratiche sono più regolari e cementate, previste dall'amministrazione locale e quindi organizzate. Il margine di imprevedibilità è ridotto al minimo e un uso creativo dello spazio è praticamente impossibile. La contiguità di questi spazi affollati, però, con altri dalla funzione non determinata irraggia un'appetibilità nell'intera area, che diventa automaticamente "palcoscenico" o "vetrina" per un pubblico inconsapevole. Sul Vieux Port orbitano quindi artisti di strada e semi-professionisti che, magari prima di esibirsi in uno dei locali

della città, promuovono la loro arte in quello che ormai si riconosce come uno spazio di aggregazione. Vero fulcro di questa attività è l'*ombrière* (fig. 3), inizialmente concepita come tettoia sotto cui ospitare il mercato del pesce, ma ad oggi utilizzata come centro nevralgico del Vieux Port. Disegnata dal progetto Foster+Partners, l'*ombrière* copre un'area circoscritta tra un'uscita della stazione della metropolitana, una fermata degli autobus che è nodo di scambio tra diverse linee, un angolo dell'insenatura e l'imbarco dei battelli per l'Estaque, la Pointe Rouge e le isole dell'arcipelago di Frioul. La sua particolarità è quella di avere la superficie interna riflettente, come uno specchio. Chi vi passa sotto è quindi naturalmente portato ad alzare la testa e ad osservare l'intera area ribaltata. Dalla sua inaugurazione sono moltissimi i passanti, turisti e non, che si sono scattati una fotografia auto-ritraendosi sotto la tettoia. Interessante è una forma di contestazione artistica che ne è derivata: un anonimo *writer* ha dipinto sulla pavimentazione la scritta "Regarde plutôt la mer", che in italiano suona all'incirca come "Ma guarda il mare!". L'invito è esplicitato proprio perché il progetto non favorisce in maniera naturale un accesso o un dialogo con il mare, ma si gioca tutto sulla banchina.

Un ultimo elemento di riflessione è fondamentale per inquadrare correttamente la rigenerazione del Vieux Port: la scarsità di sedute e di verde. Ancora pochi mesi dopo la sua inaugurazione, l'area era del tutto priva di panchine. Gli abitanti si spiegano l'assenza con le politiche urbane volte ad evitare che i senza fissa dimora vi trascorrono la notte. In effetti, quando successivamente delle sedute sono state installate, la scelta è ricaduta su panchine in cui i posti sono tra loro separati da braccioli fissi, che impediscono di distendersi sulla superficie orizzontale. L'esiguo numero di posti a sedere, in ogni caso, fa sì che il Vieux Port non abbia acquisito una funzione aggregativa forte. Si va al Vieux Port piuttosto per attendere (l'autobus, il battello, gli amici in arrivo) o per transitare, ma non per trascorrervi deliberatamente del tempo libero. La carenza di verde pubblico acuisce questa distinzione di funzioni: la mancanza d'ombra non invita alla sosta, con la sola e non casuale eccezione dell'*ombrière*, che ha funzione ombrifera deputata. La creazione di una fascia verde, presente nel progetto di Vezzoni, è rimandata da Foster+Partners alla fase 2020 e dovrebbe interessare esclusivamente l'estremità meridionale esterna dell'insenatura, che si andrebbe a collegare con aree verdi già presenti nel tratto di costa successivo (il Parc du Pharo, di cui si prevede l'estensione su tutto il promontorio fino alla Plage des Catalans). L'opinione comune dei residenti è che sul perimetro del Vieux Port non siano stati piantati alberi per non rovinare il panorama a chi osserva la città dal fort Saint-Jean o dal Palais du Pharo. Quale che sia la ragione, questo elemento ulteriore



Fig. 3 – L'Ombrière del Vieux Port

– o meglio, la sua assenza – rimanda alla concezione di uno spazio che solo apparentemente ricollega la città al mare, in realtà negando le precedenti forme di connessione esistenti e strutturando un corridoio di transito che non si rivolge verso il mare, ma vi passa a fianco, quasi ignorandolo, come se sul limite tra l'acqua e la banchina si ergesse un muro invisibile i cui varchi – gli ingressi agli imbarchi dei battelli e ai moli – sono rigidamente regolati da cancelli.

Un'ultima nota sul Vieux Port è necessaria: è questo il luogo d'elezione dell'aspetto evenemenziale di Marseille-Provence2013. La Capitale Europea della Cultura ha concentrato i suoi grandi appuntamenti (l'inaugurazione, lo spettacolo *Entre Flammes et Flots*, la *Fête de la Musique*) principalmente in quest'area rinnovata, rendendola sì un luogo di aggregazione, ma in momenti definiti e prestabiliti. Resta da osservare se la collocazione di questi momenti di spettacolo al Vieux Port possa generare una nuova frequentazione anche nella quotidianità ordinaria.

Il MuCEM e l'esplanade du J4

Un'altra sezione del *waterfront* marsigliese fortemente interessata dalla rigenerazione per il 2013 è l'area dell'attuale Musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée e dell'antistante Esplanade.

Il MuCEM, progetto in cantiere a Marsiglia dai primi anni 2000, si compone del fort Saint-Jean, chiuso al pubblico dal dopoguerra, e di un edificio realizzato su progetto dell'architetto Rudy Ricciotti sull'area precedentemente occupata dal molo J4. Sulla spianata realizzata sorge anche la Villa Méditerranée, spazio espositivo e congressuale voluto dalla Région Paca a Marsiglia. Quest'area è un prolungamento naturale del lun-



Fig. 4 – L'Esplanade del J4, con il MuCEM e la Cattedrale sullo sfondo



Fig. 5 – Tuffi presso la passeggiata del Fort Saint-Jean

gomare del Vieux Port e il centro dell'operazione Marseille-Provence2013. Se il Vieux Port, infatti, può essere considerato il simbolo del *côté* effimero della Capitale Europea della Cultura, l'*Esplanade* con i suoi edifici è quanto resterà anche oltre il 2013.

La riqualificazione dell'area segue chiaramente il modello di riconversione in ottica turistico-culturale sperimentata in molti *redevelopment of the waterfront*, con i suoi edifici-icona capaci di farsi polarizzatori di attività ricreative e del tempo libero (Hall 1993, Craigh-Smith e Fagence 1995). In particolare, con il MuCEM e il Fort Saint-Jean il tentativo di connessione forte al passato marittimo dell'area si fa concreto e si serve in questo senso della cultura come patrimonializzazione e museificazione. La scelta di rendere gli spazi *riconquistati* una cerniera di collegamento tra Europa e Mediterraneo è il tentativo di dare una sede fisica ad un'idea a cui Marsiglia fa appello da tempo per ricostruire la propria identità. Il progetto di rigenerazione urbana con cui l'area è stata riqualificata si chiama proprio Euroméditerranée e si estende ben oltre i confini dell'*Esplanade*, andando ad interessare buona parte dei quartieri settentrionali della città e tutto il *waterfront* nord. Fort Saint-Jean, MuCEM e Villa Méditerranée sono però i nuovi *équipements culturels* con cui la città vuole presentarsi al mondo nell'occasione di eccezionale visibilità che ricorre nel 2013. In questi spazi si può *visitare* la storia marittima di Marsiglia e la storia del Mediterraneo intero, scoprendo tratti comuni e differenze. L'intento appare quello di celebrare, attraverso la storia e la cultura, la pluralità identitaria di cui la città si compone e così facendo forse di sanare, almeno parzialmente, la sua conflittualità interna. L'operazione non è semplice, tantopiù che la conflittualità deriva non solo e non tanto dalla composizione multi-etnica della popolazione, quanto

Fig. 6 – Sui bastioni lungo la passeggiata del Fort Saint-Jean



piuttosto da problematiche di ordine sociale più profonde⁴.

Il ricollegamento al mare si opera quindi in quest'area in maniera fortemente simbolica: gli spazi che fanno da transizione dall'insenatura del Vieux Port al mare aperto diventano automaticamente anche l'apertura di Marsiglia al Mediterraneo, in un senso e nell'altro. La pluralità di prospettive possibili (dalla torre del Fort Saint-Jean, dalla terrazza del MuCEM, dalle passerelle sospese, dal livello del mare sull'*Esplanade*, dall'ultimo piano della Villa Méditerranée verso il basso, attraverso il pavimento trasparente) rimette al centro della città il suo rapporto con il mare, non più, qui, mediato da un'infrastruttura portuale, ma riscoperto come elemento costitutivo della morfologia urbana.

Questa celebrazione, che dal punto di vista dei turisti è estremamente seducente, convince in buona parte anche gli abitanti. Sull'*Esplanade* (fig. 4) – timidamente provvista di panchine e di alberi – si affollano non soltanto i visitatori stranieri, i croceristi, ma anche i residenti, che vivono l'ampio spazio disponibile come una riappropriazione dovuta e a lungo attesa. In particolare questo sentimento è vivo per il Fort Saint-Jean, rimasto chiuso dalla Seconda Guerra Mondiale eppure così vicino all'abitato. Gli abitanti dei quartieri ad esso adiacenti non hanno mai perso l'abitudine di andare a fare il bagno sugli scogli all'imboccatura del porto (fig. 5). Lo facevano prima, aggirando aree chiuse, non in sicurezza, e lo fanno adesso, su quella che è diventata una tra le passeggiate di maggiore attrattiva in città. Il fatto che lo spazio sia accessibile gratuitamente e fornito di spazi di relax e di ritrovo, come la terrazza del MuCEM, estende la frequentazione e incrocia i percorsi di transito: l'intera struttura museale diventa, nelle sue parti liberamente accessibili, un itinerario possibile nella geografia cognitiva degli abitanti. Le

pratiche esistenti quindi si ri-localizzano in un'area più accogliente e abbastanza ampia da non generare conflittualità: persino attività formalmente proibite nella zona, come la *baignade* – il bagno in mare – trovano spazio nell'ecosistema locale e sono tollerate dai rappresentanti dell'autorità locale. In questo senso la cultura come strumento di rigenerazione e la patrimonializzazione hanno indirettamente permesso un'appropriazione più ampia e democratica degli spazi, in cui si mescolano persone di diverse appartenenze sociali e culturali. L'incontro non necessariamente genera interazione, ma la distribuzione dello spazio permette l'acquisizione di una familiarità reciproca e l'identificazione in simboli e territori comuni (*fig. 6*).

La frequentazione scelta e non condizionata da esigenze di percorso fa sì che l'investimento emotivo nel luogo e nell'attività che vi si svolge sia maggiore e pertanto meno disposto a lasciarsi distrarre da interferenze esterne. Non a caso, sulla passeggiata alla base del Fort Saint-Jean e sull'Esplanade è decisamente minore la presenza di quegli attori che nell'area del Vieux Port sfruttano il transito o l'attesa delle persone come occasione di visibilità o fonte di possibile guadagno. Paradossalmente quindi, pur essendo più del Vieux Port luoghi marcatamente turistici e pur essendo nati con un proposito fortemente celebrativo e retorico, l'Esplanade e il Fort Saint-Jean sono stati accettati meglio dalla popolazione locale, che li ha integrati nella dimensione urbana in funzione non strumentale (di transito, di attesa, o di visibilità e possibile guadagno), bensì ludica o culturale e costitutiva dell'identità. Il sodalizio auspicato tra cultura e rigenerazione sembra aver funzionato in quest'occasione e in quest'area: restano da studiarne la solidità a medio-lungo termine e gli effetti di destabilizzazione potenzialmente innescati in altre aree, eventualmente private di una destinazione d'uso ora qui soddisfatta.

Conclusioni

L'intenzione manifesta della Capitale Europea della Cultura a Marsiglia e dell'intero progetto Euroméditerranée era quella di ricollegare la città al mare e di sanare una frattura intervenuta con lo spostamento del porto nell'area settentrionale della città. I due casi presi in esame non vogliono rendere conto della totalità dell'operazione, che investe anche buona parte del *waterfront* nord, ma intendono esporre la centralità di questi due progetti di riqualificazione che hanno attivato processi di profonda ristrutturazione identitaria urbana. In particolare, le pratiche attualmente avviatesi sull'*Esplanade* suggeriscono l'inizio di uno slittamento del baricentro cittadino dall'area ibrida terra-mare del Vieux-Port ai nuovi spazi costituitisi in prossimità del collegamento tra l'insenatura e il mare aperto. In questo senso, spostare il punto di osservazione dalla città – e dai palazzi del potere – alla riva, o ancora meglio al largo, permette di cogliere quegli usi, pregressi ed attuali, che gli abitanti fanno degli spazi e che sono spesso ignorati da una prospettiva gestionale che non si fonda su una solida analisi etnografica. L'applicazione di modelli altrove concepiti e legittimati può funzionare solo se ripensata nel contesto locale: il Vieux Port e l'area Esplanade - fort Saint-Jean sono due esempi opposti di

come una stessa strategia possa funzionare, a seconda di quanto sia adeguata alla specificità territoriale. Questa adeguatezza non è facilmente regolabile e spesso il progetto veste lo spazio meglio o peggio in maniera che appare quasi casuale. Non voglio asserire, infatti, che il fallimento o la riuscita di questi due casi siano imputabili esclusivamente alla qualità del progetto iniziale, bensì alla relazione tra l'idea iniziale e la serie di circostanze più o meno identificabili in cui questa si inserisce. Una pianificazione attenta e scrupolosa, nello specifico caso dei *waterfront* che tanto si assomigliano da una città all'altra, dovrebbe tener conto delle peculiarità emergenti dal territorio ponendosi in ascolto: da terra e da mare.

FOOTNOTES

1 Dagli anni Trenta il ponte resta inutilizzato per mancanza di manutenzione ed è distrutto dall'esercito tedesco, nel 1944, durante la battaglia di Marsiglia (Abou-Isaac 1991).

2 Il brand della Capitale Europea della Cultura a Marsiglia, comunemente abbreviato in MP2013.

3 In particolare, il riferimento è ai modelli nord-europei stereotipati e fondati a loro volta sulle esperienze nordamericane di Baltimora, Boston, San Francisco (Hoyle, Pinder e Husain 1988). Come ha sottolineato Vallega (1992), i porti mediterranei presentano differenze contestuali e temporali significative, non sempre tenute in considerazione dalla pianificazione.

4 Mi riferisco in particolare all'ampia parte di popolazione che vive al di sotto della soglia di povertà, all'alto tasso di disoccupazione, al carente servizio di trasporto pubblico, alla mancanza di strutture scolastiche, educative e socio-sanitarie proporzionate alla popolazione.

REFERENCES

- Abou-Isaac Nathalie, Catalogo dell'esposizione « Le Pont Transbordeur et la Vision Moderniste », 6 décembre 1991-2 février 1992, Hoeilaart, Editions MM, 1991.
- Bruttomesso Rinio, Acqua dell'archeologia industriale: il riuso di strutture industriali e portuali nelle città d'acqua, Venezia, Marsilio, 1999.
- Bruttomesso Rinio, Città-porto: Mappe per nuove rotte urbane, Grande Sud, Palermo, Mediterraneo, Venezia, Marsilio, 2006.
- Chaline Claude, "La reconversion des espaces fluvio-portuaires dans les grandes metropoles", in *Annales de Géographie*, n. 544/1988, Parigi, Armand Colin, pp. 695-715.
- Choay Françoise, *L'allégorie du patrimoine*, Parigi, Seuil, 1992
- Craigh-Smith S.J. e Fagence Michael, *Recreation and tourism as a catalyst for urban waterfront redevelopment: An international survey*, Westport CT, Praeger, 1995
- D'Alessio Emilio, "Città e porto: dalla contrapposizione alla collaborazione" in *Urbanistica Informazioni*, n.187/2003, Roma, INU edizioni
- Di Venosa Matteo, Pavia Rosario, "La pianificazione delle aree portuali. I porti delle città adriatiche" in *Urbanistica Informazioni*, n.115/2000, Roma, INU edizioni
- Giovinazzi Oriana, "Città portuali e waterfront urbani: costruire scenari di trasformazione in contesti di conflitto" in *Méditerranée*, n.111/2008, Parigi, L'Harmattan
- Hall Peter, "Waterfront: a new urban frontier" in Bruttomesso Rinio (a cura di) *Waterfront: a new frontier for cities on water*, Venezia, Centro Internazionale Città d'Acqua, 1993, pp. 12-20.
- Hoyle Brian, *Port Cities in Context: the Impact of Waterfront Regeneration*, Londra, Transport
- Geography Study, Group Institut of British Geographers, 1990.
- Hoyle Brian, Pinder David e Husain Sohail, *Revitalising the Waterfront, International Dimensions of Dockland Redevelopment*, Londra, Belhaven Press, 1988
- Lucia Maria Giuseppina, "I porti italiani e le risposte al cambiamento", in *Porti, città e territorio costiero. Le dinamiche della sostenibilità*, Bologna, Il Mulino, 2002, pp. 113-160.

- Navarro Nicolas, “Reconquer French waterfronts: study on the forms of musealisation of port heritage”, in *Portus Plus* 3/2012, Venezia, Rete
- Smyth Hedley, *Marketing the City: The role of flagship developments in urban regeneration*, New York, Taylor & Francis, 1994
- Soriani Stefano, “Riutilizzazione del waterfront urbano e transizione postindustriale delle città portuali. Problemi, prospettive e rilievi critici”, in *Rivista Geografica Italiana*, CV, 4/1998, Firenze, Società di Studi Geografici, pp. 535-582.
- Vallega Adalberto, *The changing waterfront in coastal area management*, Milano, Angeli, 1992.

IMAGES SOURCES

Tutte le immagini sono realizzate dall'autrice e possono essere riprodotte, con citazione della fonte.

Maria Elena Buslacchi

Università degli Studi di Genova, Dipartimento di Antichità, Filosofia e Storia, Laboratorio Permanente di Studi Urbani “Incontri in Città”

École des Hautes Études en Sciences Sociales, Centre Norbert Elias, Marseille
mariaelena.buslacchi@gmail.com

Maria Elena Buslacchi is a PhD student in Anthropology at Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, Centre Norbert Elias de Marseille, France and Università degli Studi di Genova, Italy. Her main subject of studies is the relationship between cognitive representation of space and common usages: her study-cases are public spaces in two European Capitals of Culture, Genoa 2004 and Marseille 2013. Her research combines ethnographic, historical and geographical methodologies.

She is involved in a collective enquiry on the audiences of Marseille-Provence 2013.

Between rules and mysteries, of the sea and of the city

Francesco Forte

Abstract

We highlight the mysterious liquidity that oversees the interpretation of the nature of the relation sea and cities, using to hyperbole from James Conrad in “ Heart of Darkness”, while the reference to Saskia Sassen highlights the need of strong policies in the governance of reciprocity relationships. The heart of darkness continues to envelop the sea-land relations , as witnessed by the suffering of migrants on the sea and also the new faces of the suffering city (migrant’s reception centers in Italy) . It is believed that culture has a role in unraveling the mystery. And we employ codes in plans design, derived from culture in an attempt to delineate the nature of the mysterious liquidity; but the outcomes were so different to believe ineffective a recourse to theoretical generalizations, and always adventurous the understanding of the singularity of the specific condition. The mysteries of the sea and of cities ask open connections, contamination of knowledges, in the ‘ task of deciding. Within globalization change the Europe, its nations, roles and positions of cities. The things



Le coste campane, Ischia

abstract

“Shape” and their “Substance” still appear as the essence of the decision. From history we know that the nation trolls the city, but the effectiveness of the national policies on local development depends on the quality of local politics. Searching coherences, has been tried to reinforce the urban government, connecting strategic visions - structure - form - rules; but the dissociation between form and substance had little impact on the outcome of these paths. The urban crisis can not be minimized connecting its reasons to the scarcity of capital for investment, that still there are (European Union). A more interconnected and complex world requires a more intense need of future. In the search of “hope settling”, we should shape a future *bleu* networks, organizing systems which could constitute the complex relationships sea - land - inland waters, and could protect lands, from pollution, risks, lawlessness. Introspection on the possible future, fueled by stories, can reinforce research methods of finding paths of peace and liberation, as communitarian values that should be an aim in a planetary society.

Tra regole e misteri, del mare e dell'urbano

Si vuole evidenziare la liquidità misteriosa che sovrintende la interpretazione della natura del rapporto mare-città, e si ricorre per iperbole a James Conrad, in “Cuore di Tenebra”, mentre il richiamo a Saskia Sassen evidenzia la necessità di impronte forti nel governo della reciprocità di relazioni. Il cuore di tenebra continua ad avvolgere le relazioni mare-terra, come ci testimonia la sofferenza dei migranti sul mare; ed altresì i nuovi volti della città dolente (i centri di accoglienza). Si ritiene che nel dipanare il mistero sovenga la cultura. Ed in urbanistica ci avvaliamo di codici dedotti da cultura nel tentativo di delineare la natura della misteriosa liquidità, ma con esiti tanto difforni da ritenere inefficace il ricorso a generalizzazioni teoriche, e sempre avventurosa la presunta comprensione della singolarità della specifica condizione. I misteri del mare e dell'urbano chiedono infatti connessioni aperte, contaminazioni tra la miniera di saperi, nell' incombenza del decidere. Nell'accentuarsi della globalizzazione cambia l'Europa, cambiano le sue nazioni, mutano ruoli e posizioni delle città. La “forma delle cose” e la loro “sostanza” appaiono tuttora come essenza del decidere. Dalla storia sappiamo che la nazione traina la città, ma l'efficacia della politica nazionale sullo sviluppo locale dipende dalla qualità della politica locale. E traguardando coerenze si è cercato di rifondare il governo dell'urbano connettendo strategia - struttura - forma - norma; ma la dissociazione che constatiamo tra forma e sostanza ha poco inciso sugli esiti di questi percorsi. La crisi urbana non può minimizzarsi riconducendone le motivazioni alla scarsità di capitali per investimento, che pur ci sono (Unione Europea). Un mondo più interconnesso e complesso impone un più intenso bisogno di futuro; nel sedimentare “speranza”, dovremmo traguardare a future *reti bleu*, configuranti sistemi organizzanti le complesse relazioni mare-terra-acque interne e la tutela delle terre, da inquinamento, da rischio, da illegalità. L'introspezione sul futuro possibile, alimentata dalle storie, può porsi quale metodo di ricerca di percorsi di pace, di liberazione, per quella comunanza di civiltà che nell'era planetaria va rafforzata.

KEYWORDS:

sea-lands, darkness - values

Tra regole e misteri, del mare e dell'urbano

Francesco Forte

1. *“Per un marinaio non c'è niente di misterioso, se non il mare stesso”*, come dichiarato dal capitano Marlow, ideato da Joseph Conrad¹, mentre per lo stesso Joseph Conrad il mistero avvolge il senso dell'uomo, del mare, e dell'habitat.

Per contribuire a disvelarne il mistero la rivista *Tria*, dopo aver richiamato nei numeri pubblicati le attenzioni disciplinate alle infrastrutture, al paesaggio, all'insediamento storico, ai generi, alla trasversalità dei saperi, sollecita il ricorso alla vitalità dell'impegno dei tanti saperi che la città storica - postindustriale - complessa prospiciente il mare intrinsecamente racchiude. Segna quindi una traccia, un solco da approfondire, condizionato dalla liquidità delle interpretazioni che le relazioni trasversali tra categorie ed elementi sollecitano. E come tutte le tracce, anche la rivista corre rischi. Il principale rischio che oggi incombe sugli strumenti della comunicazione scientifica va ravvisato nella loro ridondanza, ovvero nella dispersione che impoverisce la comunicazione conseguente dall'autonomia dei singoli contributi, dalla carente strategia del comunicare mirando a condivise finalità.

Si enfatizza nelle intenzionalità proposte la *“ritrovata visione del mare”*, con specifico riferimento al secondario ruolo attribuito nella formazione di piani e progetti urbanistici alle relazioni terra mare negli anni del secolo breve che hanno soprasseduto alla formazione della città contemporanea che connota i territori a noi prossimi. Trattasi di constatazione fondata, suffragata dal riscontro della sostanza dei piani urbanistici di significative città costiere. Si può ritenere che la revisione di questo ruolo abbia come orizzonte l'imporsi all'attenzione delle dinamiche della post modernità, del consolidarsi delle postmetropoli, dei nuovi ruoli dei continenti del pianeta, delle contraddizioni sociali e politiche motivazione ed esito dei processi, delle opportunità tecnologiche, del patrimonio culturale e del paesaggio, del ruolo della fruizione turistica nei valori delle genti. E questi mutamenti connotano gli anni recenti, del nuovo secolo, incidendo nell'immaginario urbano, e nei contenuti dei piani di città.

La *“ritrovata visione del mare”*, efficace nella formazione di piani e progetti urbanistici, negli anni del secolo breve ha assunto connotati differenziati nei continenti. In alcuni luoghi privilegiati, ove la riflessione geopolitica accompagnava la riflessione sull'urbano, ci si è resi conto dell'originalità delle condizioni che si andavano maturando; mentre in gran parte dei luoghi ci si è resi lentamente consapevoli del processo. Chi in anticipo ha intuito l'affermarsi del vento fresco dell'est ha anticipato

la corsa all'acquisizione di ruolo nello svolgersi dei flussi immateriali e materiali tra i continenti, le nazioni, le città, , dando risposta con capacità "creativa" alle necessità di innovazione conseguenti dall'originalità della nuova condizione geopolitica. L'emergere sulla scena mondiale delle "tigri del Pacifico" attraverso espansione massiva di prodotti, processi, consumi, ha rilanciato le relazioni terra-mare, e quindi le rotte ottimizzanti le connessioni, la funzionalità, il ruolo delle infrastrutture portuali, la logistica. Talune città portuali, già impegnate sul fronte della rigenerazione urbana e del rinnovo, anche in conseguenza delle transazioni transnazionali che ne avevano sostenuto il ruolo, hanno colto il maturarsi di nuove condizioni strutturali, assumendo decisioni strategiche incidenti sul loro futuro urbano attraverso la delocalizzazione ed il successivo riuso del fronte del porto, e del distretto urbanistico correlato. Le libertà e la condizione di legalità che ne tutela l'esplicitarsi hanno configurato l'habitat favorevole al consolidarsi del processo.

Impegnata nell'incidere nella forma istituzionale che soprassiede alla volontà di conservazione, possiamo ritenere che poco spessore si è attribuito nell'esperienza italiana alle relazioni terra mare. Del 1985 sono i generici vincoli di tutela delle fasce costiere. Del 1994 la revisione della legislazione sulle infrastrutture di connessione terra-mare, i porti; e delle istituzioni preposte alla tutela del mare, ai controlli necessari, alle sanzioni per l'illegalità nella fruizione del mare². E scontiamo anche nella pianificazione urbana questi ritardi.

Consapevoli di questi limiti dell'azione pubblica, si è promosso nel 2008 il "Corso di Perfezionamento, in progettazione e pianificazione sostenibile delle aree portuali", coordinato dal collega Prof. Luigi Fusco Girard. Le lezioni svolte concernenti l'urbanistica sono riportate nei testi richiamati in nota³. L'attualità del tema ha successivamente suggerito di attribuire risalto ai processi formativi già innervati nel corso di perfezionamento, trasformandone i connotati in master di II livello, sempre coordinato dal Prof. Fusco Girard.

Le lezioni svolte hanno proposto approfondimenti sulle aree portuali di Napoli e Salerno, suggerendo alternative territorializzate al visioning dei piani portuali che le connotano; sulla strategia degli approdi nel Cilento; sul ruolo delle spiagge nel progetto spazialmente definito del piano urbanistico. Riordinate, hanno dato luogo al volume in cui si approfondiscono temi trasversali tra i saperi territorializzanti. Si è pervenuti alla riflessione sulle modalità di rifondazione dei rapporti terra mare dal riscontrato malessere urbano che si riscontra da tempo in Napoli ed in Campania. Il paradigma della contemporaneità si ravvisa nella capacità di perseguire sagge politiche volte ad arginare la destrutturazione sociale, produttiva e insediativa, fondate non solo su rigore di bilancio, ma altresì su talenti dei territori. Rifondare i rapporti mare-terra prestando attenzione alle coste, alle minacce che sulle stesse incombono ed alle opportunità conseguenti alla mondializzazione che sono nelle stesse latenti, si è prospettato quale valido indirizzo nell'innovazione necessaria da promuovere nelle politiche pubbliche.

Le città storiche ed i correlati porti che connotano le coste della Campania, con la vitalità che si riverbera dall'intensa umanizzazione della postmetropoli, sollecitano

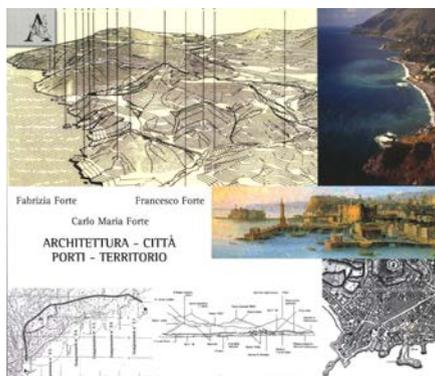


Fig. 1 - Il volume edito da Aracne nel 2013.

Le immagini si riferiscono alla iconografia del porto storico di Napoli, dedotta dalle rappresentazione proposta da A. Joli "Napoli da Oriente" correlata con la pianta della città, di G. Aloya, del 1788; ed allo studio dei rapporti terra-mare caratterizzanti le coste della Basilicata tirrenica redatto nel corso della formazione del piano paesaggistico.

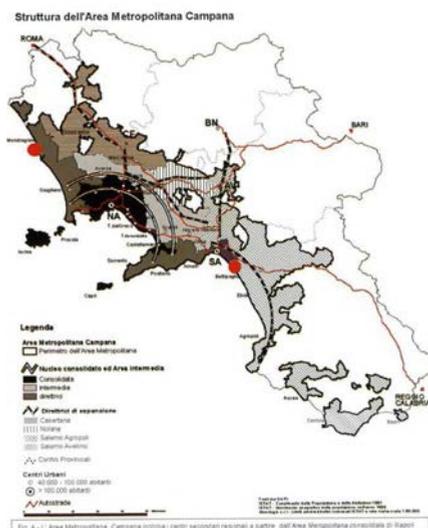


Fig. 2 ipotesi di nuove città porto esplorate nel volume

impegno politico e scientifico.

Nel volume si tracciano linee guida a percorsi progettuali, correlando l'innovazione possibile nella logistica infrastrutturale regionale all'ideazione della nuova città-porto, ed alla tutela delle coste concretamente perseguita con le regole di piano urbanistico. La meta proposta si ravvisa nel sollecitare la riflessione sul senso da attribuire alle scelte possibili e connesse decisioni nell'assolvere alle responsabilità di governo del cambiamento ispirato allo sviluppo regionale durevole, cui concorre la progettazione urbanistica.

2. Al mistero del mare si correla l'enigma delle terre di cui si segue la costa, ed il mistero che sovrasta le città. Conserva attualità il brano che J. Conrad fa recitare al capitano Marlow, imbarcato sul piroscampo francese che segue la costa d'Africa, "To osservavo la costa. Osservare una costa mentre scivola via da bordo di una nave è come riflettere sopra un enigma. E' là dinanzi a te - sorridente, accigliata, invitante, imponente, insignificante, insipida, o selvaggia, e sempre muta con l'aria di sussurrare "Vieni a scoprire". Quella non aveva quasi lineamenti, come se fosse ancora in corso di essere plasmata, con un aspetto di monotona severità". (Joseph Conrad, "Cuore di Tenebra", citato, pag 25-26).

La tenebra generata dalla foresta tropicale avvolge le miriadi di cuori che nella foresta pulsano; e tra i tanti, la tenebra che ha sommerso l'umanità del singolo personaggio, il signor Kurtz, rivelata dall'orrore che gli incute la memoria di quanto compiuto. Acqua e cielo interagiscono nello scenario naturale delimitando terre e coste, pervase dall'immensa tenebra che avvolge l'animo umano, qualora privo della luce di una fede dedotta dalla sua antropologia, o dall'ispirazione religiosa⁴, su cui fondare le pratiche di forma e sostanza volte a ribadire la dignità dell'uomo.

Si ritiene motivatamente che nel dipanare il mistero sovenga la storia dei popoli, dei territori, delle città, delle relazioni terra-mare, dei conflitti, dell'esplorazione del globo, della narrazione cartografica. Sul mare alle Egadi si fondò il primato del popolo romano nel conflitto con Cartagine, ed il sogno del "mare nostrum", mare di pace e di speranza per i popoli delle terre che lo lambivano. La luce del faro di Alessandria illumina la gloria di Ottaviano, e l'irrorarsi della civiltà romana attraverso l'umanizzazione cristiana. Terra mare si propongono unitariamente nella narrazione trasmessaci da Plinio del dramma delle città sconvolte dalle tenebre dell'eruzione. Le Tavole Amalfitane dell'inizio del millennio ricordano quanto dal mare abbia tratto l'acquisizione della transizione dalla classicità al moderno. Nel Mediterraneo occidentale si è irraggiata la potenza aragonese che continua ad illuminare Napoli attraverso gli spettacolari segni dell'architettura catalana.

In Europa la città convive con gli spessi sedimenti storici conseguenti all'antropizzazione stratificata nei millenni. Vi è continuità segnica tra città della classicità, città medioevale, città moderna del capitalismo concorrenziale, la città borghese, la città industriale della stagione degli stati nazionali. L'identità europea si è esplicitata attraverso una specifica modalità di articolazione delle reti urbane, e della conformazione delle città, segno tangibile di stratificazione testimonianza di valori umani, di tecnologie



di insediamento connesse a reti d'acqua. Lo spazio centrale europeo, la banana blu, configura una rete di regioni e città connesse a reti d'acqua che nell'interazione fonda il potenziale urbano dominante la struttura dell'Unione. Sono le "reti bleu" delle politiche regionali dell'U.E.

Anche per questa centralità la dimensione geopolitica è divenuta necessario riferimento delle politiche regionali e locali. La dimensione geopolitica ha inciso ed incide nel dar forma e sostanza alle città di mare, condizionando le modalità dell'adattamento della naturalità.

Come ci ha ricordato Roberto Saviano, tuttora a Napoli si ha il "quartiere del porto", e se ne coglie la vitalità, anche malavitosa. E nella esplorazione delle origini del quartiere del porto si è ispessita la ricerca storica urbana. Teresa Colletta ci ha immesso nella vita urbana intorno al quartiere del porto della Napoli medioevale⁵ con il rigore impresso da Enrico Guidoni nella trattazione fondata sul documento e la cartografia storica. La vitalità della società mercantile della Napoli angioina traspare negli affreschi letterari trasmessici nel Decameron di Giovanni Boccaccio che hanno suggerito le fresche immagini propositi da Enrico Costa⁶. I misteri del mare e dell'urbano chiedono infatti connessioni aperte, contaminazioni tra la miniera di saperi che la società della comunicazione trasmette, riscrivendo storie, valutazioni di forme sensibili, di equità o iniquità sedimentate nel mare e nella città.

3. Si ritiene motivatamente che nel dipanare il mistero sovvenga la conoscenza dei processi ambientali che sovrastano le forme di vita nel mare, e dalla conoscenza la consapevolezza delle minacce che incombono, e la correlata esigenza dello "smart", del mare, della società, delle città, del government e governance⁷.

Il cuore di tenebra continua ad avvolgere il mare stesso, come ci testimonia la sofferenza che traspare nelle moltitudini di disperati migranti che quotidianamente

Fig. 3 Dal cuore di tenebra alla luce: acque, terre, cielo, il nostro mare meravigliose permanenze nel mutamento

Fig. 4 Napoli, il porto storico , partecipe della buffer zone del sito Unesco riconosciuto partecipe del patrimonio mondiale di cui va tutelata l'autenticità e l'integrità.



approdano sulle nostre sulle coste, bilanciata dalla luce che traspare dalla mobilitazione istituzionale e civile per perseguire l'approdo assistito. E la tenebra sembra continuare ad avvolgere le nostre istituzioni di governo, le nostre leggi incidenti sulla finanza pubblica e il bilancio, incerte sul futuro prossimo attraverso il "se"; le farraginose designazioni alla presidenza dell'autorità portuale; la stringata definizione del piano di queste essenziali infrastrutture.

La retorica degli avanzamenti scientifici degli studi urbani, seppur illuminandoci, contribuisce alla percezione delle ulteriori spesse ombre ostative al disvelare i connotati della vita, del pianeta e del mare. Possiamo ritenere che il mistero permarrà, in quanto parte intima del tempo storico della vita proiettata ad un tempo eterno. Inquietudini e travaglio ci appaiono come illuminanti manifestazioni, conformando la sfida al procedere nell'ombroso incerto futuro, e stimolando l'esercizio di pratiche impegnate di pacificazione operosa, aperte alle tensioni dell'agire.

Il mistero della vita, del pianeta e del mare permane nel contemporaneo tempo naturale, come si riscontra dai commenti dei tanti osservatori che dai ponti delle navi da crociera, meraviglie contemporanee di avanzamento tecnologico-organizzativo-gestionale, scrutano i connotati delle nostre coste, che continuano a sussurrare "Vieni a scoprire".

Le vicende drammatiche che hanno connotato il trascorso secolo, definito "secolo breve", traspasano anche nella narrazione delle nostre vite. Il "De Brevitate vitae" di Seneca ce ne ha suggerito il motivo; vivete in maniera intelligente, il tempo è prezioso, non lo sprecate, per questo la vita è breve. Il secolo è stato breve perché abbiamo sprecato tanto del suo tempo storico per guerreggiare, per distruggere l'identità altrui. E' inno alla pace che ci trasmette Seneca. La questione è rilevante in rapporto al modo col quale noi tentiamo di decodificare il tempo che viviamo, la sua identità, ed i rapporti tra popoli, terre e mare, nelle relazioni planetarie che lo connotano.

Nell'accentuarsi della globalizzazione cambia l'Europa, cambiano le sue nazioni, mutano ruoli e posizioni. La "forma delle cose" e la loro "sostanza" appaiono tuttora come essenza del decidere. Nel commentare il "Forum delle culture" svoltosi a Barcellona nel 2005, Giorgio Santilli su Il Sole 24 ore (9/09/2004) ha enfatizzato il rapporto tra qualità del governo comunale ed urbanistica, essenza del messaggio di



Jordi Bojas, di Saskia Sassen, accomunati nella condivisione della tesi sulla necessità di *guide politiche forti nel governo delle città*, per la natura, rilevanza ed incidenza sul futuro della comunità locale delle decisioni rese urgenti dai processi globali. La nazione traina la città, ma la centralità della politica nazionale sullo sviluppo locale dipende dalla qualità della politica locale. E la qualità appare condizionata dalla consapevolezza della complessità del decidere strategie, criteri di piano, regole d'uso del suolo, progetti di intervento. Avremmo dovuto apprendere dalla lezione che la progettazione sensibile dell'azione pubblica su città portuali da rigenerare ci ha consegnato. Si è reso possibile a tante città della nostra Italia la proposizione di piani strategici, finanziati dalla funzione pubblica, ma erroneamente si sono separati enunciati strategici da enunciati strutturali, presumibile motivazione dell'insuccesso di questa politica.

A Baltimora il “programma di azione” si è fondato sul “piano strategico”, ma si è proposto il “tessuto insediativo strategico” quale referente del “progetto strategico”, indirizzando in tal modo il programma d'azione spaziale, gestito dalla Società pubblica attraverso criteri di piano origine di progetti attuativi approfonditi di concerto con i soggetti attuatori.

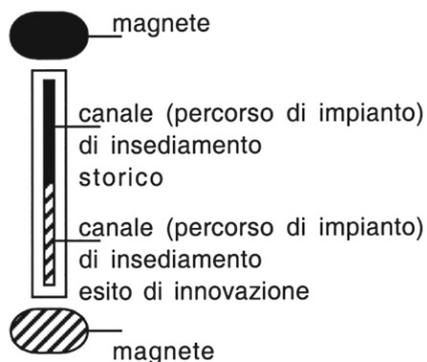
Si riteneva che i luoghi per edifici pubblici di tutti i tipi avrebbero dovuto essere fisicamente preminenti e facilmente accessibili, distribuiti in modo tale da non generare sovrapposizioni di servizi. Le attività pubbliche integrantisi avrebbero dovuto essere ospitate in edifici localizzati in uno stesso invaso spaziale; le attrezzature pubbliche di influenza regionale si sarebbero dovute localizzare laddove si prevedeva che si generasse il maggiore stimolo per l'iniziativa imprenditoriale promossa da promotori privati; le attrezzature comunitarie pubbliche e private qualificanti la forma della struttura avrebbero dovuto connettersi alla rete dello spazio pubblico configurante giardini, parchi urbani e strade arborate, al fine di migliorare le interrelazioni tra servizi pubblici e rendere massime le influenze indotte dall'intervento pubblico nella promozione di interventi intrapresi da privati investitori; l'architettura degli edifici pubblici avrebbe dovuto ispirarsi a esiti di alta qualità.

Fig. 5 - Napoli, il porto storico, la Stazione Marittima, il crocierismo. La semplificazione funzionale dettata dall'art. 4, punto 3, della legge Legge 28 gennaio 1994, n. 84, “Riordino della legislazione in materia portuale”, non contempla l'approfondimento delle correlazioni tra porto e città storica, demandandole alla sensibilità delle autorità del porto e comunali. Si è concentrato a Taranto il soddisfacimento dei bisogni connessi alla difesa militare ed alla sicurezza dello Stato. Al porto si riconosce rilevanza economica globale e regionale. Dalle funzioni richiamate al punto 3 dell'art. 4 - a) commerciale; b) industriale e petrolifera; c) di servizio passeggeri; d) peschereccia; e) turistica e da diporto - ne consegue la perimetrazione nell'area portuale di usi specializzati funzionalmente sanciti attraverso il piano regolatore portuale. Ma non si esplicita attenzione alla specificazione delle azioni e interventi che potranno connettere il “quartiere portuale storico della città bassa” all'area portuale, demandandone le proposizioni alla buona volontà dei soggetti competenti. La linea di perimetro tra area comunale e area portuale non è divenuta fascia o banda di anello, elemento di innovazione della struttura urbana, alimentando le separatezze e la settorialità delle previsioni di intervento.

Si riteneva che avvalendosi di categorie quali il “tessuto strategico” ed il “progetto strategico” si sarebbero potuti specificare principi generali di organizzazione spaziale, cui ricondurre la salvaguardia mirata di valori storico ambientali, ed altresì l’innovazione volta a promuovere nuovi valori, in una prospettiva di efficacia ed efficienza. Si ravvisavano molteplici obiettivi nel ruolo attribuito al “tessuto insediativo strategico”, quali l’adattabilità del sistema urbano, l’efficienza nella manutenzione delle attrezzature, la maggiore incidenza dell’edificazione pubblica in rapporto a quella privata, la continuità funzionale e visuale; la continua utilizzazione delle attrezzature nel tempo.

Il progetto della forma della struttura urbana si è fondato sul ruolo che l’intervento pubblico avrebbe dovuto assolvere nello sviluppo urbano. In tal senso la politica delle attrezzature, pubbliche e di interesse collettivo di ruolo urbano, ha assunto una prioritaria funzione, sostituendo ciò che la residenza ha rappresentato nell’urbanistica teorizzata nei Congressi Internazionali di Architettura Moderna nel corso della prima metà del secolo ventesimo. Più del 50% degli investimenti totali hanno interessato edificazione pubblica, o di interesse collettivo.

Fig. 6 - Baltimora



L’insediamento definito strategico si è manipolato attraverso il “progetto strategico”, che ha inciso sulla struttura attraverso la distribuzione spaziale lineare, lungo “assi di impianto” urbano, di attrezzature comunitarie private e pubbliche, connettori di punti paesistici, centri di attività e commerciali, punti di richiamo.

Mentre il “percorso di impianto” si distribuisce lungo i canali orientati all’insieme, il percorso “secondario” opera all’interno dei distretti residenziali secondo gli stessi principi. La strada nel concetto di tessuto insediativo si è posta come elemento fondativo del “percorso di impianto urbano”, assumendo una molteplicità di ruoli. Oltre quello propriamente funzionale, il percorso di impianto ha assunto il significato di luogo di socializzazione; è l’asse viario che dà origine a canali di comunicazione visiva, producendo un elevato senso di localizzazione, direzione, contenuto e carattere della città. Il percorso si è attrezzato anche con la rete metropolitana per il trasporto pubblico di massa, incanalando e sollecitando l’iniziativa imprenditoriale del settore privato.

Di significativo ruolo si è rivelata la teorica dei “connettori urbani”. Attraverso la categoria si raccorda la tratta del percorso di impianto, che ingloba invasi pubblici della città storica; e la tratta del percorso che organizza il fronte del porto. Si è reso possibile lo svolgersi, nella continuità di spazi adattati, di molteplici attività, la cui sinergia si propone quale principale attrattore della parte urbana. I connettori scandiscono la struttura reticolare della città storica agganciando per continuità e prossimità antico e nuovo insediamento.

Ne sono conseguite linee di azione, o politiche insediative, spazialmente rilevanti. Le attività orientate regionalmente si sono localizzate nei poli terminali di percorsi di impianto, in correlazione con i percorsi matrice; i distretti residenziali si sono specificati definendosi la compatibilità con usi di altra natura, connessi nella forma di struttura ai percorsi matrice e di impianto; lungo le sponde di percorsi matrice sono state sollecitate attività di supporto, con maggiore intensità laddove i canali confluiscono nei percorsi di

impianto centrali.

Dovrebbe ritenere inutile disporre di Ordini professionali e Facoltà Universitarie, qualora non si pervenga ad una condivisa prassi della progettazione, testimoniata da criteri di piano, condizionante la forma degli istituti ed atti definita dal codice dei contratti pubblici.

4. La crisi urbana che sperimentiamo ha una palese contraddizione che la motiva. Fin dagli anni settanta avevamo consapevolezza della complessità della funzione pubblica, narrata e disaggregata dalla Commissione Giannini nell'impegno di praticare il regionalismo, ovvero la corresponsabilità decentrata di governo delle funzioni amministrative correlate all'esercizio di diritti civili. Avevamo quindi consapevolezza della forma delle cose, mentre poco si comprendeva del vissuto, della sostanza delle cose. La mancanza di efficienza ed efficacia dell'organizzazione del governo delle funzioni amministrative evidenzia nel contemporaneo la dissociazione ispessiti tra forma e sostanza, tra gestore di servizi interpreti di diritti di cittadinanza, e fruitore. Il giudizio soggettivo sugli organi della democrazia elettiva tenuta a curare le città si matura nella consapevolezza della dissociazione. Nella forma delle nostre istituzioni la liquidità dell'amministrare ha sostituito la solidità delle aggregazioni politiche che hanno connotato la storia dei piani di città. Le maggioranze definite coese ci appaiono rapidamente erose dalla liquidità friabile, conducendo alla mobilità indecorosa delle ipotesi strategiche che dovrebbero indirizzare le azioni ed i piani operativi, conseguentemente inefficaci. Non possono enunciarsi le seppur necessarie *guide politiche forti nel governo delle città*.

La crisi urbana che constatiamo non può minimizzarsi riconducendone le motivazioni alla scarsità di capitali per investimento. Pur risultando attiva una seria dotazione di capitale pubblico assicurato dalla Unione Europea, si assiste al clamoroso insuccesso nella capacità di spesa e rendicontazione. Sergio Rizzo ne ha evidenziato brillantemente le motivazioni⁸, individuandone la causa nella *"pioggerella fittissima di migliaia di iniziative, interpreti del pluralismo perverso, nei 58.000 progetti di importo inferiore ai 150.000 euro, naturalmente incapaci di incidere sulla struttura delle distorsioni dei sistemi economici locali"*. I così detti grandi progetti sono in gran maggioranza al palo. *"Il sistema integrato del Porto di Napoli, un progetto da 240 milioni di euro che dovrebbe essere finanziato con i soldi del Fondo Sociale Europeo 2007-2013, è a zero"*. Ed è di certo strano che questa constatazione ci venga narrata dalla stampa, e non dai docenti universitari cooptati nelle istituzioni di governo.

La tesi di Sergio Rizzo, che ci si augura venga accolta, tende ad incidere sulla forma degli istituti. Nei solchi volti a conformare sostanza, la politica regionale promossa dall'Unione ha teso a promuovere convergenza e coesione incidendo sulla struttura dello spazio europeo attraverso i corridoi transnazionali sostenitori di integrazione e sviluppo. La visione euro mediterranea del futuro si va affermando nella pratica delle politiche funzionali. E con la visione dovremmo specificare futuri *corridoi del mare*,

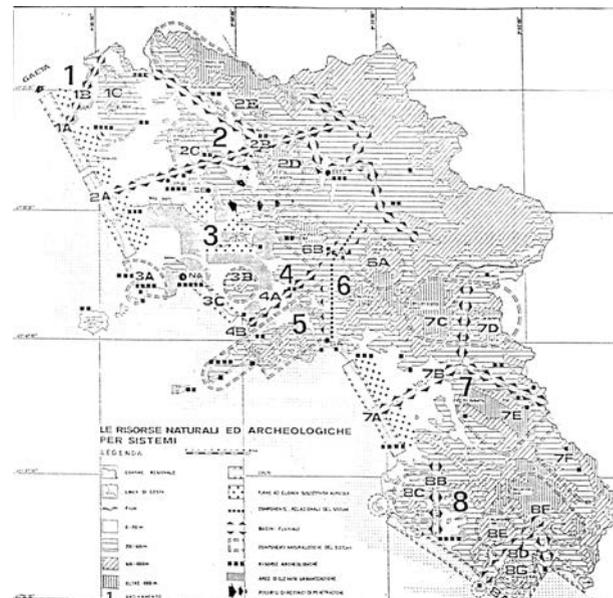


Fig. 7 - Se si tutelano i fiumi dall'inquinamento si tutela altresì il mare e la balneazione. La tesi ispirava la graficizzazione di congrue politiche regionali da noi suggerite negli anni ottanta del secolo trascorso



fig. 8 - terra-mare-antropizzazione:
Capri

future *reti bleu*, configuranti sistemi organizzanti sia le complesse relazioni mare-terra-acque interne, che la tutela dell'ambiente, da inquinamento, da rischio, da illegalità.

Un mondo più interconnesso, interdipendente e complesso impone un più intenso bisogno di futuro. Il "malessere urbano" è esito di modalità di percezione di ruoli e obiettivi perseguiti dai governi locali nei recenti lustri. Occorre traguardare oltre il malessere nel sedimentare "speranza". E questa attitudine positiva necessariamente si confronta con l'istanza di *"una corretta valorizzazione delle aree portuali che hanno conservato la loro localizzazione storica"*, fondata su ragionevoli rapporti di reciprocità tra città storica, paesaggio storico, porto storico, congrui con la "vitalità" necessaria all'urbano da trasmettere attraverso decisioni assunte nel presente alle future generazioni.

L'introspezione sul futuro possibile delle tante città portuali di questi incroci di continenti, alimentata dalle storie, può porsi quale metodo di ricerca di percorsi di pace, di liberazione da pregiudizi e costrizioni, di libertà, per quella comunanza di civiltà che nell'era planetaria va rafforzata.

fig. 9 - le coste campane del "Regno di Nettuno" per la tutela del mare, Ischia: Sant'Angelo



FOOTNOTES

1. Joseph Conrad, “Cuore di Tenebra”, Newton Compton Editori, Paperbacks, Sezione Live, Roma, luglio 2013, pag 14. Titolo originale “Heart of Darkness”, traduzione di Flaminio di Biagi, da “Youth: A Narrative and Two Other Stories (Youth, Heart of Darkness, The End of the Tether”, Edimburgh-London, Blackwood, 1902. Nel testo si riportano le recenti edizioni italiane delle opere di Joseph Conrad).
2. Legge 28 gennaio 1994, n. 84, Riordino della legislazione in materia portuale. Se ne riporta l’art. 5, ove si definisce il Piano Regolatore Portuale:

“Art. 5. Programmazione e realizzazione delle opere portuali.
Piano regolatore portuale.

 1. Nei porti di cui alla categoria II, classi I, II e III, con esclusione di quelli aventi le funzioni di cui all’articolo 4, comma 3 lettera e), l’ambito e l’assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all’attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, sono rispettivamente delimitati e disegnati dal piano regolatore portuale che individua altresì le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate.
 2. Le previsioni del piano regolatore portuale non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti.
 3. Nei porti di cui al comma 1 nei quali è istituita l’autorità portuale, il piano regolatore è adottato dal comitato portuale, previa intesa con il comune o i comuni interessati. Nei porti di cui al comma 1 nei quali non è istituita l’autorità portuale, il piano regolatore è adottato dall’autorità marittima, previa intesa con il comune o i comuni interessati. Il piano è quindi inviato per il parere al Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell’atto. Decorso inutilmente tale termine, il parere si intende reso in senso favorevole.
 4. Il piano regolatore relativo a porti di cui alla categoria II, classi I, II e III, esaurita la procedura di cui al comma 3, è sottoposto, ai sensi della normativa vigente in materia, alla procedura per la valutazione dell’impatto ambientale ed è quindi approvato dalla regione.
 5. Al piano regolatore portuale dei porti aventi le funzioni di cui all’articolo 4, comma 3, lettera b), e alle relative varianti, è allegato un rapporto sulla sicurezza dell’ambito portuale ai fini degli adempimenti previsti dal decreto del Presidente della Repubblica 17 maggio 1988, n. 175, sui rischi di incidenti rilevanti connessi con determinate attività industriali e dal decreto del Ministro dell’ambiente 20 maggio 1991, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 126 del 31 maggio 1991.
3. Francesco Forte, “Porto e sistema territoriale. Il caso Campania”, in Paolo Viola – Emanuele Colombo, a cura “Porti Turistici, Approccio multidisciplinare per una strategia progettuale integrata”, Dario Flacconio Editore, Palermo, pg. 101 – 134, 2010, ISBN 978-88-579-0062-9. Ed altresì “Port-city areas, looking to the future”, in BDC, Bollettino del Dipartimento di Conservazione dei Beni Architettonici ed Ambientali, 12, n. 1, Section E, Recovery, Maintenance, Management of Coastal/Urban Areas: Innovative tools for Decision Making, pg 644-663, 2012, ISSN 1121-2918; e Carlo Maria Forte, Francesco Forte “Porto-città, sondaggi sul futuro possibile: Napoli e la Campania”, in Portus Plus, magazine in editoria elettronica di RETE, Associacon para la colaboracion entra Puertos y Ciudades, n. 1, 2011.
4. L’interpretazione proposta da Stefano Manferlotti nell’articolo “Conrad e l’anima nera del colonialismo. Cuore di tenebra, il capolavoro che denunciò le rapacità dell’Occidente in Africa”, in il Mattino di Mercoledì 24 Luglio 2013, pagina Cultura e Società, pg. 19, indica modalità di riflessione appiattite da motivazioni funzionali proprie al colonialismo. La tratta degli schiavi gestita da rapaci avventurieri si svolgeva da tempo, la maturazione nell’occidente della immoralità di queste pratiche aveva già condotto con la Presidenza Lincoln all’emendamento della Costituzione degli Stati Uniti. La brillante produzione cinematografica dedicata a Lincoln nel 2012, diretta e coprodotta da Steven Spielberg, conclude nell’ombra il perseguimento del traguardo che riconosce l’uguaglianza di tutti i cittadini nel giudizio sancito in base alla legge. E l’ombra rammenta gli impegni immani conseguenti all’acquisizione nell’alterità civica e umana di questo principio, che tuttora esplica contraddizioni sociali in questa grande nazione. Non avrebbe avuto senso con il solo riferimento funzionale l’esaltazione delle tenebre in cui sprofonda l’animo umano in specifiche condizioni ambientali ed antropologiche, proposto da Conrad, ed attualizzato nella contemporaneità da Francis Ford Coppola in “Apocalypse Now”, l’impareggiabile film che sulla traccia di Conrad svela le tragedie della guerra in Vietnam. E forse questa ispirazione alla luce ha ricondotto a Montalbano in Basilicata, terra delle radici familiari, questa significativa personalità del nostro tempo storico.
5. Teresa Colletta, “Napoli, città portuale e mercantile. La città bassa, il porto e il mercato dall’VIII al XVII secolo”, Edizioni Kappa, Roma, 2006. Ed altresì Teresa Colletta, a cura “Tra storia e recupero, le città portuali dell’impero spagnolo nell’età di Filippo II. L’età del confronto e la riqualificazione dei fronti a mare storici”, Storia dell’Urbanistica/Campania IX, Quaderni di Storia dell’Urbanistica fondati da Enrico Guidoni, Edizioni Kappa, Roma, 2009.
6. In “Itinerari Mediterranei. Simboli e immaginario fra mari, isole e paesaggi, ebrei cristiani e musulmani nel Decamerone di Giovanni Boccaccio”, Città del Sole Edizioni, 2011.
7. Commentando gli impegni da assumere per il successo della prossima Expo di Milano, Aldo Bonomi ha

dichiarato “Ci deve essere chiaro che non è data smart city da presentare al mondo senza smart community di chi a Milano resta e non va nel mondo e vive i tempi della crisi e dell'incertezza” in Aldo Bonomi, “La fragilità di chi resta solo nei giorni di ferragosto”, in *Il Sole 24 ORE*, di domenica 18 Agosto 2013, *Impresa e Territori*, rubrica microcosmi le tracce ed i soggetti, pag 17.

8. Sergio Rizzo, “I Fondi dell'Europa? Per 75.000 mila progetti. Ecco perchè lo Stato spende poco e male. In sei anni impiegato meno della metà. Ed in sette mesi vanno investiti 30 miliardi”, in *Corriere della Sera* di

REFERENCES

- Pietro Abelardo, “Dialogo tra un filosofo, un giudeo e un cristiano”, riproposto con la prefazione di Mariateresa Fumagalli Beonio Brocchieri nella collana “I classici del pensiero filosofico”, *Corriere della Sera*, 2010 RCS Quotidiani, Milano.
- Christopher Alexander, “Note sulla sintesi della forma”, edizione originale 1964, *Il Saggiatore*, Milano, 1967.
- Nathaniel Alexander Owings “The American Aesthetic”, Harper & Row, Pb, New York, 1969.
- Arturo Assante, *Il Porto di Napoli*, Editore il Porto, Industrie Grafiche La Nuovissima S.p.a., XV Edizione 1954
- Carlo Aymonino, “Lo studio dei fenomeni urbani”, *Officina Edizioni*, Roma, 1977.
- Leonardo Benevolo, “La città nella storia d'Europa”, Editori Laterza, Bari, 1993.
- Bolina, *Dove Navigare*, guida del Mediterraneo, Guida ai mari d'Italia, supplemento ai numeri di Bolina, anni vari, Editrice Incontri Nautici, Roma
- Italo Calvino, “Se una notte d'inverno un viaggiatore”, Palomar srl a Arnoldo Mondadori Editore, Milano, 1994.
- Françoise Choay, “La règle et le modèle, Sur la théorie de l'architecture et de l'urbanisme”, Edition du Seuil, Paris, 1980.
- Harvey Cox, “The secular city, a celebration of its liberties and an invitation to its discipline”, *The Macmillan Company*, New York, 1965.
- Alain de Botton, “Architettura e felicità”, ed. Guanda, Parma, 2006
- Francesco Forte (a cura), “Architettura-Città-Beni Culturali, paesaggio e insediamento storico”, *Aracne Editrice*, Roma, 2009.
- Fabrizia Forte - Francesco Forte, “Il ruolo delle aree metropolitane costiere del Mediterraneo: area metropolitana di Napoli”, *Alinea*, Firenze, 2003.
- Patrick Geddes, “Città in evoluzione”, prima edizione 1915, trad italizana *Il Saggiatore*, Milano, 1970.
- Antonio Ghirardelli, a cura, “Il grande libro della Nautica, barche a vela e a motore”, tipi di barche, Manutenzione, Teoria e Pratica di Navigazione, Competizioni, *Rizzoli Editore*, Milano, 1977, , traduzione di “Pleasure Boating: Sail and Power”, ideato, disegnato e prodotto dalla *AB Nordbok* di Goteborg, Svezia , 1977
- Luigi Fusco Girard, Nicholas You, “Città attrattori di Speranza”, *Franco Angeli*, Milano, 2006.
- Benedetto Gravagnuolo, “La progettazione urbana in Europa. 1750 - 1960”, Editori Laterza, 1991, pag. 291.
- Vittorio Gregotti, “L'identità dell'architettura europea e la sua crisi”, *Einaudi*, Torino, 1999
- Le Corbusier “The Radiant City, elements of a doctrine of urbanism to be used as the basis of our machine-age civilization”, prima edizione dal titolo “La Ville Radieuse”, 1933, *The Orion Press*, New York, translation 1967.
- Jack Kerouac, “Sulla strada”, *Arnoldo Mondadori Editore*, Milano, 1959.
- Mauro Mancini, “ Navigare lungo costa, 3 – Dall'Argentario a S. Maria di Leuca”, editore Nischi-Lischi, Pisa, 1976, collana *il Tagliamare*. Il grande successo della comunicazione “attraverso disegno” delle rotte di navigazione e degli approdi al servizio degli appassionati del mare, che ha caratterizzato questa opera, viene reso esplicito dalle successive otto ristampe, curate da *Class Editori*, Milano, ultima del 2009. L'autore, tragicamente scomparso in un noto incidente di mare in luoghi lontani, continua a vivere nella memoria delle generazioni che dagli anni sessanta – settanta del secolo trascorso hanno avuto l'opportunità di trasformare il sogno in esperienza di mare attraverso la navigazione costiera e di altura, socializzando la cultura dell'incontro terre-mare
- Carlo Maria Martini SE, “Questa nostra benedetta maledetta città”, *Gribaudo*, Milano, 1996

- Aldo Masullo, “Dialogo di Benedetto Papa e del principe Amleto”, in “Piccolo Teatro Filosofico, dialoghi su anima, verità, giustizia, tempo”, Ugo Mursia editore, Milano, 2012
- Donella H. Meadows, Dennis L. Meadows, Jorgen Randers, William W. Behrens III, “I limiti dello sviluppo, rapporto del System Dynamics Group M.I.T. per il progetto del Club di Roma sui dilemmi dell’umanità, Arnoldo Mondadori Editore, Milano, 1972.
- Martin Meyerson, Edward C. Banfield, “Politics, planning, and the public interest”, The Free Press, 1955.
- Lewis Mumford, “La città nella storia”, Comunità, Milano, 1963 (ed. originale “The city in the history”, Farrar, Straus and Giroux, New York, 1961)
- Jan Nairn, “The American Landscape, a critical view”, Random House, New York, 1965.
- Roberto Pane, “Città antiche, edilizia nuova”, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli, 1959
- Platone, “Cratilo”, teorie del linguaggio a confronto, nella collana “I classici del pensiero libero”, Greci e Latini, collana del Corriere della Sera, 2012 RCS Media Group Spa, Divisione Quotidiani, Milano).
- Ludovico Quaroni, “La torre di Babele”, Marsilio Editori, Padova, 1967.
- Graeme Richards, Osservazioni con il Sestante, guida pratica ai moderni metodi della navigazione astronomica, U. Mursia Editore, Milano 1974.
- Marco Romano, “L’estetica della città europea”, Giulio Einaudi Editore, Torino, 1993
- Camillo Sitte, Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen“, 1889, in italiano “L’arte di costruire la città”, Jaka Book, Milano, 1989.
- Eugenio Turri, “Il paesaggio come teatro”, Marsilio, Venezia, 1998.
- M. Webber, J.W. Dyckman, D.Foley, A.Z. Guttenberg, W.L.C. Wheaton, C. Bauer Wurster, “Exploration into Urban Structure”, University of Pennsylvania Press, 1964.

Francesco Forte

fforteprof@libero.it

Architetto, già Professore Ordinario di Urbanistica presso la Facoltà di Architettura dell’Università degli Studi Federico II Napoli. Ha diretto il Dipartimento di Conservazione dei Beni Architettonici ed Ambientali nonché il Centro Interdipartimentale di Ricerca in Urbanistica Alberto Calza Bini. E’ autore di numerose pubblicazioni scientifiche nazionali e internazionali, tra monografie e saggi in volumi e riviste specializzate.

Abstract

Haliç, the urban sea Landscape and transformation of the central areas of Istanbul

Gianluca Frediani

Abstract

Haliç (The Golden Horn) is a mythical place that belongs not only to the history of Istanbul but to the whole of Europe. At Haliç land and sea merge: the natural harbour of ancient Constantinople, home to the naval arsenal and place of delights, it saw its natural and urban state change completely in the final phases of the Ottoman Empire. Its recent history has been marked by a process of intense industrialization, developing uncontrollably on its banks between the 19th and 20th centuries. Its importance as a production centre -the country's most important industrial area – grew in time in parallel with pollution levels in the surrounding environment. The climax of this process of transformation took place in the first decades after World War II when, due to heavy industrial pollution and the saturation of coastal spaces, Haliç became the productive heart but also the most run-down and densely populated urban area of the city. The



Fig. 1 - Eminönü e il Ponte di Galata

history of the subsequent redevelopment of Haliç is fairly well known, having been the subject of numerous essays describing its socio-economic, cultural and political development. Less attention, despite the many publications on the subject, has been devoted to the analysis of this extensive process of de-industrialization and renewal from the point of view of architectural and urban design. The purpose of this essay is to contribute to the debate from this point of view, briefly reconstructing the major changes taking place in the urban landscape and updating the overview of critical reflection on the current urban situation, analyzed through some of the most important interventions carried out in recent years and the changes they induced.

Haliç, il mare urbano

Paesaggio e trasformazione delle aree centrali di Istanbul

Haliç (il Corno d'Oro) è un luogo mitico che appartiene non soltanto alla storia di Istanbul ma a quella dell'intera Europa. Ad Haliç terra e mare si fondono insieme: approdo naturale dell'antica Costantinopoli, sede dell'arsenale marittimo e luogo di delizie, esso ha visto mutare completamente la propria condizione naturale ed urbana nelle ultime fasi di vita dell'impero ottomano. La sua storia più recente è segnata, infatti, da un processo di intensa industrializzazione sviluppatosi impetuosamente sulle sue sponde fra '800 e '900. L'incremento della sua importanza come centro produttivo –il primo distretto industriale del paese- è cresciuto nel tempo di pari passo con il livello di degrado prodotto sull'ambiente circostante. L'acme di questo processo di trasformazione si colloca nei primi decenni del secondo dopoguerra quando, a causa del forte inquinamento industriale e della saturazione di ogni spazio costiero, Haliç diviene il cuore produttivo ma anche l'area urbana forse più densa e degradata dell'intera città. La storia della successiva riqualificazione di Haliç è abbastanza nota, per essere già stata oggetto di numerosi saggi che ne hanno descritti i diversi aspetti riguardanti lo sviluppo socio-economico, culturale e politico. Minore attenzione è stata invece dedicata, nonostante i molti contributi prodotti sul tema, all'analisi di questo esteso processo di de-industrializzazione e riqualificazione dal punto di vista della progettazione architettonica e urbana. Scopo di questo saggio è intervenire nel dibattito da questo punto di vista, ricostruendo per sommi capi le principali mutazioni avvenute nel paesaggio urbano e aggiornando l'ampiezza della riflessione allo stato attuale della situazione urbana, attraverso l'analisi di alcuni dei più rilevanti interventi di recupero realizzati in questi ultimi anni e delle trasformazioni da essi indotti.

Keywords:

Urban renewal, Istanbul, Haliç

Haliç, il mare urbano **Paesaggio e trasformazione delle aree centrali di Istanbul**

Gianluca Frediani

Introduzione

Questo articolo ha per oggetto lo studio di alcuni aspetti connessi all'attuazione del processo di rigenerazione urbana che ha investito, a partire dagli anni '80, l'area urbana e marittima di Haliç ad Istanbul. L'importanza di questo processo urbano si coglie non solo nella centralità delle aree oggetto dell'intervento e nella loro estensione, ma soprattutto nell'essere stato il primo e più vasto intervento di de-localizzazione industriale e di rigenerazione urbana realizzato in Turchia a partire dal secondo dopoguerra.

La riqualificazione urbana sulle sponde di Haliç è già stata oggetto di numerosi saggi, che ne hanno descritto i singoli aspetti sociali, culturali, politici ed economici, sebbene essa resti poco frequentata nel dibattito italiano. Si ritiene perciò utile ripercorre le tappe principali dei vari interventi, per poi soffermarsi sulle modificazioni avvenute nel paesaggio urbano, dalle rappresentazioni storiche della città sino ad oggi, e cercare di mettere in luce degli elementi utili al progetto di riqualificazione complessiva di un'area che non è ancora riuscita a recuperare un ruolo ed un'immagine definitiva nella metropoli turca. Il rapido processo di trasformazione di Haliç dalla metà dell'800 ad oggi ha prodotto, infatti, delle rilevanti conseguenze nella composizione sociale dei quartieri limitrofi ma non è riuscito a ridefinire il rapporto della città con il suo mare interno. Dall'elevata densità edilizia del dopoguerra, causata dallo sfruttamento industriale delle sue sponde, si è passati ad un nuovo paesaggio urbano, strutturato attorno ad alcuni isolati interventi che campeggiano in un'ampia fascia ancora in via di consolidamento. Le ambiziose trasformazioni del *waterfront* urbano, messe in atto dalla mano pubblica e da alcuni gruppi privati, hanno privilegiato una politica di "grandi progetti" che, nonostante il successo di alcuni interventi esemplari, ha finito tuttavia col sollevare molti più problemi di quanti non sia stata in grado di risolvere. A distanza di vari decenni dalle prime demolizioni, il rapporto fra città e mare è ancora tutto da costruire, perché il progressivo riempimento dei vuoti si è sviluppato senza chiare finalità e, soprattutto, senza tenere conto della qualità degli spazi urbani e delle loro relazioni con il denso contesto circostante. È per questo che, oggi, il panorama urbano di Haliç è un prodotto indefinito, in larga parte involontario, fatto di frammenti e dispersioni, di improvvise densità e di giardini vuoti, che si susseguono gli uni agli altri senza riuscire a restituire l'aspetto di una parte funzionante della Istanbul contemporanea.

Memorie

Haliç è mare e città insieme. Nel suo particolare caso, infatti, non è possibile parlare di un normale *waterfront* urbano perché le sue rive e il suo specchio d'acqua si configurano insieme come una parte viva della città. Nella storia antica, per proteggersi da minacce esterne, Haliç veniva chiuso con lunghe catene di acciaio, dichiarando in maniera esplicita l'appartenenza del braccio di mare alla città stessa. Istanbul diventava in quei momenti un tutt'uno di terra e mare. Più che separarla in due parti, infatti, l'acqua ha sempre unito le sue diversità e le sue diverse sponde, quelle della penisola storica e quelle della città europea. Se si guarda la straordinaria veduta di Lorck o i panorami fotografici ottocenteschi presi da Galata, brulicanti di vele, barche e vascelli, la differenza fra terra ed acqua passa quasi in secondo piano. Le presenze, le attività e gli usi, sono così densi su questi fragili confini geografici che è difficile dire dove si collochi la linea di costa e dove esattamente si apra il limite fisico fra la città ed il suo mare interno (fig. 1). Mare e città insieme costituiscono un panorama urbano unitario, vissuto e percorso intensamente.

Oggi, a guardare una pianta di Istanbul, emerge chiaramente, in corrispondenza di Haliç, la smagliatura della trama edilizia che pone in evidenza un vuoto che non ha eguali fra gli altri vuoti della città. La sua forma e la sua dimensione fisica lo avvicinano più alla consistenza di un ampio parco urbano che a quella di un braccio di mare, tanto che la sua importanza nella città è stata paragonata a quella del Central Park a New York. La sponda marina di Haliç ha avuto a lungo una storia tutta sua e una crescita a parte da quella della città murata. Ciò soprattutto a causa della fortificazione bizantina che si è sviluppata senza soluzioni di continuità lungo le rive urbane, includendo anche i bacini di acqua che facevano parte degli approdi naturali. Dalla conquista ottomana in poi, con la scomparsa dei pericoli di attacco militare diretto, Haliç si è andato trasformando in una sorta di "porto esteso", con le sponde liberamente adoperate come attracchi per il carico e scarico di persone, animali e merci.

Immersi nel verde delle pendici della sua vallata hanno cominciato ad essere eretti casini di delizia e ville, che si estendevano con giardini e padiglioni fino alle rive del mare, risalendo la zona suburbana di Eyüp, da un lato, e di Hasköy dall'altro. Le vedute di Melling, realizzate a cavallo fra '700 e '800, restituiscono appieno il fascino di questo paesaggio urbano sospeso quasi magicamente fra città e campagna, terra e mare, popolato di ville e padiglioni, costellato di magazzini e attracchi portuali. Questa è l'immagine mitica e pittoresca di Haliç, quella che ritroviamo costantemente descritta nei racconti dei viaggiatori occidentali dal '700 in poi. È allora che si inaugura la lunga tradizione letteraria dedicata a questi luoghi, che, passando per le descrizioni romantiche di Edmondo De Amicis, arriva sino all'attualità delle intime narrazioni che Orhan Pamuk ha raccolto nei suoi romanzi attorno al tema della memoria della città e dei suoi paesaggi.

Industrie

La trasformazione industriale di Haliç è stata invece brutale. La disponibilità di acqua,

la facilità di attracco e la posizione centrale delle sue sponde lo hanno reso il luogo ideale per impiantare attività commerciali e produttive. La presenza storica dell'arsenale di Tersâne e delle darsene marittime, dislocate sulla sponda sinistra, è stato un fattore decisivo nell'incentivare la nascita di manifatture ed impianti.

A partire dalla seconda metà dell'800 sulle sponde di Haliç sono già concentrate tutte le principali attività industriali della città. La grande industria tessile di Feshane (1833) è forse il primo impianto industriale moderno a sorgere appena fuori dal centro urbano. Ad esso seguono la imponente Manifattura dei Tabacchi di Cibali (1884) e, all'estremità nord, la centrale elettrica di Silahtarağa (1914). Accanto a questi grandi nuclei produttivi si sviluppano in breve tempo numerose lavorazioni industriali, sia leggere che pesanti, che capovolgono nel giro di un secolo l'immagine di Haliç da luogo di delizie suburbane a quello di un distretto industriale, popolato da migliaia di imprese. Lo sfruttamento degli spazi liberi superstiti e lo sversamento diretto degli scarichi reflui nel mare producono, soprattutto nel secondo dopoguerra, una condizione d'inquinamento ambientale incontrollata e preoccupante.

Piani

Quando, nel 1935, il francese Henry Prost viene definitivamente chiamato per redigere i primi piani urbanistici della città, la situazione di Haliç appare chiaramente delineata e, probabilmente, già compromessa. A differenza dei contemporanei studi di Hermann Ehlgötz e Martin Wagner, certamente più sensibili alla complessa natura dei luoghi, Prost disegna un piano urbanistico che fa della modernizzazione della città l'obiettivo principale da raggiungere. Le sue indicazioni urbanistiche, realizzate lentamente per un ventennio fino agli anni '50, prevedono nuove arterie stradali che lacerano i fitti tessuti storici per consentire ad Istanbul di collegare in maniera più rapida ed efficiente le diverse parti del suo articolato territorio urbano. Se per la penisola storica Prost sviluppa studi di notevole interesse architettonico, per Haliç, nonostante la sua fama come luogo simbolico della città, egli si limita a confermare la consolidata vocazione di porto ed area industriale, sottolineata dalla successiva apertura del boulevard e dal secondo ponte sullo stretto, dedicato ad Atatürk, che raggiunge la città europea (fig. 2).

Il forte sviluppo demografico delle aree urbane attorno ad Haliç è sostenuto, dalla fine del conflitto mondiale in poi, dalla forte migrazione rurale interna, attirata dalle prospettive di una vita migliore e dalla richiesta crescente di manodopera nelle manifatture industriali del distretto. Dopo la drammatica espulsione dei greci (1955), i quartieri storici intorno ad Haliç si ripopolano con strati sociali deboli e culturalmente arretrati, che ancora oggi esercitano una notevole resistenza alla trasformazione dell'area. Per le note vicende politiche ed istituzionali che caratterizzano la storia della città e della nazione turca, la situazione di Haliç resta sostanzialmente immutata sin quasi all'inizio degli anni '80 quando, con una serie di provvedimenti legislativi, vengono realizzati alcuni accorpamenti amministrativi nelle principali aree urbane del paese. Da qui nasce la nuova Municipalità metropolitana di Istanbul (IMM), un'autorità locale dagli ampi poteri amministrativi e dalla vastissima giurisdizione che si estende dal Mar Nero a



quello di Marmara.

Fig. 2 - Haliç dalla collina di Pierre-Loti

Risanamenti

All'inizio degli anni '70 una apposita commissione comincia a delineare le prime idee per la riqualificazione di Haliç. Il primo sindaco della grande Istanbul, Bedrettin Dalan, vittorioso in quella che è anche la prima elezione politica locale (1984) del dopo-riforma, dichiara che le acque di Haliç *torneranno azzurre come i suoi occhi*. Utilizzando i nuovi poteri messi a disposizione dall'autorità metropolitana, Dalan amplia lo scenario dell'azione e, scavalcando ogni resistenza, dà l'avvio ad un ampio processo di risanamento ambientale e urbano dell'intero distretto di Haliç. Lo scopo dichiarato è quello di allontanare tutti gli impianti produttivi dalle sue coste per risanarle radicalmente. Questa rapida de-industrializzazione (in parte de-localizzazione) è legata da un lato alle negative conseguenze economiche del congestionamento delle attività produttive ammassate intorno ad Haliç, dall'altro alla visione populista e neoliberista del sindaco che intende così sostenere l'iniziativa privata nello sfruttamento dei suoli liberati. Dalan conia uno slogan accattivante che propone di trasformare il distretto industriale di Haliç in una moderna "Valle della Cultura" rilanciando, con toni enfatici, il ruolo di Istanbul come metropoli globale.

Gli interventi di risanamento si muovono su due fronti: sulle rive, con la demolizione quasi integrale di tutto quanto costruito nel raggio di ca. 100-200 mt dal mare; sulle acque, con l'eliminazione degli scarichi industriali e la rimozione di alghe e detriti. Le sbrigative misure di esproprio creano un vasto contenzioso legale, ma le demolizioni si

susseguono per diversi anni, liberando la costa di Haliç e risparmiando (sebbene a fatica) solo gli edifici di maggiore dimensione ed importanza.

Interventi

Anche a causa della sua politica decisionista, Dalan non viene rieletto alla scadenza del suo mandato (1989), ma il piano di Haliç come “Valle della cultura” viene sostanzialmente accettato e portato a conclusione dai suoi successori. Le vaste superfici recuperate sulle sponde sono sistemate come parchi urbani, mentre sulla *tabula rasa* del risanamento effettuato, cominciano a sedimentarsi progetti ed interessi diversi, soprattutto su iniziativa dei maggiori gruppi finanziari e bancari del paese. Sono questi gli attori principali, assieme alla mano pubblica, delle iniziative di ricostruzione e di riqualificazione che hanno luogo nella seconda fase del processo di riqualificazione di Haliç.

Gli interventi che si sono succeduti negli ultimi anni hanno contribuito a dare corpo alla drastica, quasi militare, azione di liberazione delle sponde avviata da Dalan. La maggior parte di essi sono interventi di riqualificazione che, pur essendo formalmente di iniziativa privata, sono stati realizzati grazie ad una partnership con il pubblico (Santralistanbul, Università e Museo Kadir Has) e, comunque, attraverso l'approvazione -e

Fig. 3 - I ponti fra Beyoğlu e la penisola storica



talvolta la benevolenza- del potere politico istituzionale. Le azioni della mano pubblica, invece, si sono concentrate soprattutto nella realizzazione della parte infrastrutturale, nelle sistemazioni delle aree libere e in alcuni interventi di recupero architettonico su emergenze edilizie di dimensioni considerevoli, come i complessi di Feshane e Sütluçe. Un caso a parte è poi costituito dall'intervento di recupero dell'edilizia storica dei quartieri di Fener e Balat, nel distretto storico di Fatih (fig. 3), dove il coordinamento scientifico ed operativo dell'UNESCO ha permesso la realizzazione di un intervento-guida di notevole interesse, sebbene di limitata dimensione fisica. Nel tempo, altri progetti si sono accumulati lungo le sponde, sfruttando situazioni economiche e politiche contingenti.

Vuoti

Nonostante la presenza di alcuni interventi di notevole interesse architettonico (Santralistanbul, SALT, Tuzambari), oggi le sponde di Haliç sono un territorio urbano in gran parte privo di forma e di funzioni. Un territorio latente, privo di identità, che non ha trovato un suo equilibrio architettonico né raggiunto un compiuto inserimento nella struttura della città. Perché?

La prima possibile risposta è che la politica di demolizioni tenacemente perseguita negli anni '80-'90 ha cancellato troppo radicalmente ogni traccia della storia urbana accumulatasi sulle rive di Haliç. Gli impianti industriali sono stati rasi al suolo senza alcuna valutazione di opportunità economica o di conservazione storica. In questo modo

sono andate perdute anche le tracce di un notevole patrimonio di archeologia industriale. Con una visione tipica delle campagne di liberazione dei monumenti di fine '800, si sono salvati dalla rovina solo i grandi complessi industriali, sebbene anche questi depurati e condotti ad una condizione di solitaria monumentalità che non era certo nelle loro caratteristiche originali. Oggi campeggiano come isolate emergenze su un sostrato ancora fluido e variabile.

Le nuove sponde sono intersecate da ampie arterie stradali, ispirate ai modelli delle *parkway* americane del dopoguerra; le rimanenti aree vuote sono state sistemate a verde con un disegno che riproduce una trama geometrica astratta. Segnati da una rada alberatura, questi giardini non reagiscono in alcun modo alle condizioni del contesto urbano o alla geografia dei siti. Essi sono una sorta di decorazione naturalistica che fa da cornice alla rinnovata modernità urbana, celebrata dalla asfissiante circolazione automobilistica.

Purtroppo, alcuni interventi di carattere prevalentemente commerciale (Delfinario, Miniaturk, Museo Rahmi Koç) si sono già posizionati sulle sponde di Haliç come episodi individuali, slegati da un più ampio disegno di intersezioni urbane e territoriali. Questo ha causato in diversi punti la *interruzione della continuità di accesso pubblico alla sponda marina*. Il caso del gigantesco complesso congressuale di Sütluçe è forse l'esempio più evidente di questa condizione (fig. 5).

Isolamenti

La populistica promessa di Dalan di fare di Haliç la "Valle della Cultura" di Istanbul si è sostanzialmente attuata in un intervento calato perentoriamente dall'alto, in parte ispirato alla politica dei grandi progetti di trasformazione (Bilbao) che hanno caratterizzato parte delle trasformazioni urbane europee a cavallo del nuovo millennio. La presenza di numerose iniziative di carattere culturale lungo le sponde di Haliç hanno confermato quella prospettiva di sviluppo, ma non sono riuscite a risolvere i problemi di relazione col contesto circostante e ad innescare dei più estesi processi di recupero nell'esistente. Persino un intervento di grande qualità e respiro, come Santalistanbul (fig. 6), resta oggi confinato in una sorta di splendido (e ben sorvegliato) isolamento che non riesce a riverberare sul quartiere circostante tutte le positive conseguenze del suo successo di critica e di pubblico. La verità è che nel suo caso, come in quello di altri analoghi interventi, la differenza fra il progetto realizzato ed il contesto socio-economico è così grande da rendere difficile, se non impossibile, una sinergia fra i diversi attori. La municipalità locale di Eyüp è caratterizzata da una popolazione islamica povera e conservatrice, che ancora troppo poco ha in comune con le iniziative di respiro inter-



Fig. 4 - Schema della riqualificazione di Haliç



Fig. 5 - Santralistanbul



Fig. 6 - IM Modern Istanbul

nazionale promosse da Santralistanbul per poter con essa interagire.

Questa è probabilmente la più grande differenza che si coglie fra il caso di Santralistanbul e quello della riqualificazione promossa dall'UNESCO per Fener e Balat, dove un pregio degli interventi di recupero è l'aver prodotto cambiamenti di piccola scala, seguendo quindi una logica diversa da quella dei grandi interventi sulla costa. Il recupero delle abitazioni storiche è stato accompagnato da una serie d'iniziative di sensibilizzazione sociale che, nonostante le difficoltà di operare con una popolazione molto arretrata culturalmente e socialmente, sembra avere gettato buoni semi per il futuro. Il recupero non ha cercato di impiantare dal nulla nuove funzioni, ma ha provato a migliorare aspetti della vita urbana quotidiana che vanno dall'abitare al commerciare, dal vivere insieme al mantenere dei livelli minimi d'igiene urbana. Il limite del piano è stato purtroppo il debole sostegno della municipalità locale di Fatih, che pure lo aveva promosso.

Anche nel caso di Fener e Balat si aprono tuttavia degli scenari preoccupanti per il futuro. L'intervento realizzato sembra aver spinto al rialzo i valori immobiliari di questi poverissimi quartieri popolari, attirando l'attenzione di una serie di imprenditori privati che stanno già cominciando ad intervenire in alcune aree limitrofe con interventi di demolizione e ricostruzione, abilmente muovendosi nelle maglie della normativa turca sulla riqualificazione urbana.



Fig. 7 - Il quartiere di Fener

Connessioni

Una condizione completamente diversa è quella che si registra per quegli interventi (SALT, Istanbul Modern, KHU Kadir Has University) che si collocano in aree più centrali e consolidate. Qui il problema dell'immissione di elementi urbani contemporanei è stato certamente più semplice ed immediato da risolvere. Non esistono, infatti, le forti differenze socio-culturali segnalate negli esempi precedenti, anche perché le aree interessate da questi interventi sono già da tempo inserite, anche se in modi diversi, in zone di interesse turistico e sottoposte agli effetti economici ad esso collegati. Anzi, in alcuni casi le infrastrutture sono nate e si sono sviluppate rivolgendo maggiore attenzione ad un target di pubblico internazionale che a quello locale: Istanbul Modern è, ad esempio, una ambiziosa struttura museale legata al turismo crocieristico, oggi in forte e costante ascesa (fig. 7). Analoga condizione si coglie per i due notevoli edifici del SALT, che sono situati sulla dorsale costitutiva della città europea (ponte di Galata ed Istiklal Caddesi), centro delle attività commerciali, gastronomiche e sede preferenziale della ricettività alberghiera.

Questo asse di penetrazione da Haliç verso l'entroterra è di grande interesse strategico perché delinea chiaramente come la riqualificazione delle sponde urbane potrebbe riverberare in maniera positiva i suoi effetti anche all'interno delle aree urbane circostanti. Un analogo asse di penetrazione è quello che si sviluppa sulla sponda opposta -ponte di Galata ed Eminönü- e si indirizza verso il cuore dell'acropoli, con i grandi musei e le presenze monumentali della penisola storica.

Il paesaggio di Haliç è scandito dai ponti e dal loro sovrapporsi in prospettiva. Il ponte di Galata costituisce ancora, nonostante il degrado delle aree vicine, la grande cerniera di connessione fra città e sponde, terra ed acqua. Lo straordinario successo del ponte,

Fig. 8 - Il ponte di Haliç

nella sua ultima versione (1994) con i livelli sovrapposti, è legato proprio al suo essere un elemento ben connesso alla realtà locale delle rive di Haliç. Gli altri ponti sul mare hanno caratteristiche del tutto differenti: sia quello di Atatürk che quello dedicato ad Haliç sono infrastrutture a scala metropolitana che servono allo smaltimento del traffico veicolare (fig. 8). L'impatto locale di queste arterie ad alto flusso è molto pesante per l'equilibrio delle aree circostanti. Non esistono efficaci sistemi di connessione fra gli assi di traffico e le sponde, dove le testimonianze storico-artistiche soccombono investite dal magma fluido della circolazione automobilistica.

Il discusso progetto -in questo momento in fase avanzata di realizzazione- del nuovo ponte della linea M2 della metropolitana non sembra essere in grado di migliorare la delicata situazione attuale. Anzi; nonostante esso s'inserisca in un contesto ambientale e storico di straordinaria importanza, all'interno dell'area di tutela UNESCO, il ponte con la sua ingombrante soluzione strallata sembra aver ceduto più alle lusinghe dell'esibizionismo tecnico che alla necessità di rispondere alle esigenze del contesto urbano. Non preoccupano, infatti, tanto le distruzioni dei pur interessanti manufatti bizantini venuti alla luce, quanto l'indifferenza dimostrata nell'erigere delle alte torri di acciaio nel panorama delle moschee ottomane e la debolezza delle soluzioni architettoniche studiate per collegare la linea di trasporto con la sponda. Questa debolezza si può notare soprattutto per quanto riguarda la già fragile situazione della sponda di Galata, dove la nuova stazione della metropolitana avrebbe potuto essere il tassello d'avvio per una riqualificazione della riva e suggerire l'eliminazione di alcune funzioni inadatte (commercio dei metalli) accumulate nel tempo. Questa è, infatti, un'area d'importanza strategica perché confinante con l'arsenale, le darsene militari di Kasimpaşa ed il Palazzo dell'Ammiragliato. La riqualificazione di questo territorio, oggi in gran parte in disuso,

potrebbe ricostituire la continuità di uso della riva almeno sino a Sütlüce e, in direzione nord, aprire nuove relazioni con la collina di Beyoğlu e la sua vivace struttura sociale e commerciale.

Conclusioni

La riqualificazione di Haliç conta ormai trenta anni dal suo inizio, ma ancora oggi si dibatte in una condizione di incertezza e di incompiutezza. Questo è in parte dovuto alla notevole dimensione fisica dell'area, ma è soprattutto causato da una strategia di riqualificazione, incerta nelle sue posizioni e contraddittoria nella sua realizzazione, che non è stata sin qui in grado di coordinare pubblico e privato.

Una strategia di re-funzionalizzazione di queste aree è oggi indispensabile e non può fare a meno di prendere in considerazione due punti fondamentali: da un lato la *riconnesione con le zone naturalistiche* già esistenti nelle vicinanze (Parco delle Mura bizantine, collina di Eyüp e Pierre-Loti, vallate dei fiumi), dall'altro la *compenetrazione attiva con i tessuti urbani*, attraverso sistemi di spazi pubblici complessi che attivino funzioni ed usi pubblici. La possibilità di collegare la riconquistata salubrità delle acque di Haliç con un sistema lineare di aree verdi che costituiscano corridoi di continuità naturalistico-ambientale sino alle zone di espansione a nord (Şişli) potrebbe essere il passo iniziale di una efficace strategia di riconnesione a larga scala del territorio metropolitano. In questo senso, i vuoti sulle sponde di Haliç offrono delle grandi possibilità di miglioramento per un tessuto urbano che cresce in maniera aggressiva e squilibrata persino negli insediamenti realizzati dalla mano pubblica o in quelli privati di maggior pregio immobiliare.

Prioritario appare l'abbandonamento della politica del "riempimento a tutti i costi" delle aree disponibili per approdare ad una dimensione metropolitana in cui l'attuale fascia vuota si trasformi in un volano di attrezzature di piccola-media dimensione a disposizione della città e dei suoi abitanti. L'auspicato asse di penetrazione turistica lungo le sponde di Haliç non appare realistico, allo stato dei fatti, soprattutto se paragonato alle potenzialità e all'attrazione esercitate dalle aree archeologico-monumentali.

La costruzione di una nuova centralità ad Haliç è strettamente legata ad una revisione della strategia di produzione della cultura sin qui perseguita. La "Valle della Cultura" si è formata, infatti, principalmente attorno ad una forma di musealizzazione abbastanza tradizionale e/o ad iniziative puramente commerciali. La forma prevalente di sinergia fra le istituzioni culturali si è aperta soprattutto nella relazione con il mondo universitario privato (Santralistanbul - Bilgi University, KHU Kadir Has University), con l'eccezione del SALT che offre una piattaforma di ricerca aperte a cooperazioni diverse. Nonostante il livello qualitativo elevato di alcune di queste istituzioni, prevale in generale una visione istituzionalizzata della cultura nelle sue forme di produzione, diffusione, discussione e comunicazione. È evidente che strutture di questo tipo, nonostante le migliori intenzioni, non possono che generare problemi di relazione con l'immediato intorno urbano, poverissimo ed arretrato, le cui necessità ed aspettative vengono sistematicamente scavalcate dalle iniziative realizzate. Anche quando la riqualificazione si è

esercitata sulla realizzazione di un centro culturale con un più diretto effetto di relazione locale, come nel caso del riuso del complesso di Feshane, il risultato è stato quello di un monumentale fuori-scala che rimane avulso dal contesto e dalle sue necessità. La sua attuale sotto-utilizzazione, e lo stesso vale anche per il centro congressi di Sütluçe, è la conseguenza inevitabile degli errori compiuti nella lenta e controversa realizzazione del piano. Questo è, in definitiva, il motivo principale per cui alla pur notevole trasformazione fisica di Haliç non è corrisposta sinora una proporzionale trasformazione sociale e culturale dei suoi abitanti.

Il paesaggio urbano di Haliç, nonostante tutte le contraddizioni e le debolezze descritte, offre ancora potenzialità notevoli, se solo si riesca a fermare l'aggressione alle aree libere. La grande fascia di verde urbano che corre sulle sue sponde, punteggiata da edifici antichi e moderni, può costituire, nella rete territoriale della metropoli attuale, una struttura lineare di servizi integrati e di corridoi naturali. Le infrastrutture turistiche, che pure risultano globalmente insufficienti, non andrebbero cioè realizzate direttamente sulle sponde ma piuttosto nell'entroterra, riqualificando gli edifici e le aree abbandonate che punteggiano le aree storiche. Questa grande linea verde potrebbe così costituire la base dello sviluppo urbano della penisola storica e di Galata recuperando, almeno in parte, quei caratteri paesaggistici per i quali Haliç è sempre stato celebrato. La sua riqualificazione urbana è, per tutte queste ragioni, un banco di prova importante, forse decisivo, per il futuro assetto di Istanbul; una città che ancora può contare su risorse finanziarie sufficienti per realizzare trasformazioni profonde del proprio tessuto urbano.

Come la spontanea protesta di Gezi Park ci ha infatti dimostrato, la vera sfida nella trasformazione di Istanbul sarà sempre meno quella della realizzazione dei grandi progetti, dei grandi eventi, e sempre più quella della determinazione di regole di governo del territorio urbano ampiamente condivise. Oggi ampi strati della popolazione sembrano non accontentarsi più dello sregolato paternalismo neo-liberista che ha trasformato la città dall'alto. Essi sono più interessati all'apertura di prospettive culturali nuove, sono più sensibili a speranze di democratizzazione reale, piuttosto che alla (ancora una volta mancata) assegnazione delle prossime Olimpiadi. Haliç, con tutte le sue contraddizioni, è in questo senso un luogo rappresentativo della forte conflittualità oggi esistente fra il potere politico conservatore e la società civile; una conflittualità che rischia nuovamente di esplodere al primo variare dei pesi nel difficile equilibrio che Istanbul sperimenta ogni giorno fra comunità islamiche arretrate e ceti sociali progressisti, fra laicismo e religione, affarismo neo-liberale e modelli compatibili di sviluppo urbano.

REFERENCES

- AAVV, Istanbul 1910-2010. City, Built Environment, and Architectural Culture Exhibition”, Santralistanbul, 2010.
- Bakbaşa Ceyda e Töre Evrim, “Private Investment in Urban Regeneration Process: The Case of Golden Horn”, *World Applied Sciences Journal*, 22/2013, pp 523-531.
- Bezmez Dikmen, “The Politics of Urban Waterfront Regeneration: The Case of Haliç (the Golden Horn), Istanbul” in: *International Journal of Urban and Regional Research*, 32/2009, pp 815-844.
- Bezmez Dikmen, “The politics of urban regeneration: the case of the Fener and Balat initiative”, *New Perspectives on Turkey*, 37/2007, pp 59–86.
- Bilsel Cànâ, “Les Transformations d’Istanbul”: Henri Prost’s planning of Istanbul (1936-1951)”, *ITU A|Z*, 1/2011, pp 100-116.
- Butuner Bas, “Waterfront Revitalization as a Challenging Urban Issue”, 42° ISOCaRP Congress 2006.
- Ertuna-Howison e Howison Jeffrey, “The Transformation of Istanbul’s Urban Commons”, *borderlands*, 2/2012, pp 1-14.
- Gültekin Nevin, *Cultural Heritage Management: The Case of Historical Peninsula in İstanbul*, Gazi University Journal of Science, 1/2012, pp 235-243.
- Hastaoglu-Martinidis, *The Building of Istanbul Docks 1870-1910. New entrepreneurial and cartographic data*, *ITU A|Z*, 1/2011, pp 85-99.
- Kuyucu Tuna e Ünsal Özlem, “Urban Transformation’ as State-led Property Transfer: An Analysis of Two Cases of Urban Renewal in Istanbul”, *Urban Studies*, 2010, pp 1-21.
- IMM, *Strategic Plan 2010-2014*, Istanbul Metropolitan Municipality.
- İşikkaya Devrim, “An Evaluation of Urban Dichotomies in the Third World Metropolis Istanbul”, *Intercultural Understanding*, 1/2011, pp 31-38.
- Mansouri Nariman (a cura di), *Transitional Spaces, X-Change*. Culture-Science, Vienna 2012.
- Ozdemir Esin e Eraydin Ayda, “Contesting neoliberal urbanization: contemporary urban movements in Istanbul”, 26° AESOP Congress, Ankara, 2012.
- Özkan Evrim e Frison Öykü, “The Recent Regeneration Process of Istanbul: A Critical Perspective for the Metropolitan Plan 2023”, 48° Congress of the European Regional Science Association, 2008.
- Pinon Pierre e Bilsel Cànâ F. (a cura di), *From the Imperial Capital to the Republican Modern City: Henry Prost’s Planning of Istanbul (1936-1951)*, Araştırmaları Enstitüsü, Istanbul, 2010.
- Tuncer Mehmet, “From Kreuzberg to Fener-Balat. ’12 Principles of conservative urban renewal”, 42° ISOCaRP Congress, 2006.
- Uluşan Haluk, *Contemporary Housing in “post-modern” Istanbul*, M.Sc Thesis, İTÜ, Istanbul, 2011.

IMAGES SOURCES

Tutte le immagini/grafici sono dell’autore.

Gianluca Frediani

Dipartimento di Architettura – Università degli Studi di Ferrara

frg@unife.it

www.unife.it

Born in 1961 in Naples (Italy), Architect PhD. Since 1993 Researcher and (2005) Ass. Professor of Architectural Design at the Faculty of Architecture of the University of Ferrara (Italy). Professorship at the University of Technology, Graz (Austria). His main research interest is in the field of architectural and urban design. He publishes extensively in scientific magazines and has participated in several European research groups as co-ordinator or chief researcher.

waterfront
abstract

Relationship between city-port-waterfront: complexity and complications

Bianca Petrella

Abstract

Water is the basis of human and urban civilization; transport is the basis of trade and therefore of social progress. For many centuries water was by far the most important mode of transport, this is the principle reason why cities with rivers or seaports were predominant over cities without such features.

Initially, industrialization, the construction of the railways, the advent of the car and the beginning of air transport challenged the hegemonic role of the cities-port. However, since the introduction of containers in the mid-1950's and shortly after the construction of inter-ports the role of water transport has been revitalized.

The containers and the enormous ships carrying them need great surface areas and long piers, so ports were moved outside of cities and, thus, the historical relationship between city and port was definitively broken.

The decline of large parts of the urban water front triggered redevelopment initiatives, which over time changed their use from industrial to leisure. These initiatives were often given names such as 'urban recovery', 'renewal', 'regeneration', 'redevelopment',



Barcellona

and so forth.

Enormous leisure areas were the common denominator and often the buildings had an exclusive and, for this reason, homologated architecture designed by “archi-star” (famous architects). The new built-up areas were out of the local character and out of the historical city-port relationship.

Almost always liberated port spaces remain the property of the Port Authority and for this reason the way of making decisions is difficult. Italian law provides for a set of governing bodies to decide how to plan the interventions in the port areas. However, the law does not impose a co-ordination of the border area between city and port. Thus, the good governance of this area is left to chance and the hope that the various bodies can find mutually satisfying agreements.

Some good and bad practices in various cities around the world and in Italy show how the old inner city ports and the relationship between city, port and waterfront have changed.

Relazione città-porto-waterfront: complessità e complicazioni

L'acqua è alla base della civiltà umana e della civiltà urbana; il trasporto è alla base degli scambi e quindi dell'evoluzione sociale. Il trasporto su acqua ha detenuto per millenni il primato sulle altre modalità di trasporto e, pertanto, gli insediamenti umani dotati di un porto hanno svolto un ruolo predominante rispetto alle città che ne erano prive. L'industrializzazione, unitamente all'introduzione della ferrovia, dell'automobile e del trasporto aereo hanno inizialmente modificato il ruolo egemone dei porti ma l'invenzione del container a metà anni cinquanta, seguita dalla costruzione degli interporti ha rivitalizzato il ruolo del trasporto marittimo che, però, ha dovuto spostare la gran parte delle attività lontano dalla città di cui era stato l'elemento generatore, parte integrante e fulcro dell'economia urbana. La dismissione di ampie aree sui waterfront urbani ha dato vita a interventi che, di volta in volta, sono stati definiti di recupero, di rinnovo urbano, di rigenerazione, di riqualificazione, ecc. Il comune denominatore è stato di grandi insediamenti per il tempo libero che se da un lato sono stati proposti quali interventi peculiari, dall'altro lato, il ricorso alla “archi-star” del momento ha determinato una omologazione culturale che, spesso, si è dimostrata non curante del *genius loci*. In Italia, alla complessità progettuale di recuperare, innovando, la relazione città-porto, si affianca la complessità di realizzare un intervento unitario su di una area la cui giurisdizione è in parte dell'autorità portuale e in parte dell'autorità comunale, sulla quale i soggetti decisionali sono molteplici e le gerarchie sono poco chiare. La descrizione di alcuni interventi considerati emblematici, in città straniere e italiane, spiega come è avvenuto il cambiamento della relazione tra la città, il porto e il waterfront.

KEY WORDS:

City-port, homologation, rules, innovations.

Relazione città-porto-waterfront: complessità e complicazioni

Bianca Petrella

Premessa storica

Le città portuali hanno un grado di complessità più elevato di quei sistemi urbani fondati e sviluppatasi lontani da acque navigabili o, comunque, di quegli insediamenti privi di un porto in grado di innescare specifici flussi di relazioni sia con il proprio entroterra sia con le reti degli scambi oramai divenuti globali.

La presenza del terminale del trasporto su acqua aumenta il numero di funzioni e sub-funzioni urbane, incrementa la varietà delle competenze amministrative, di quelle decisionali e accresce e particularizza la molteplicità degli attori economici, degli strumenti di pianificazione, di quelli di programmazione e così via.

Il termine porto non può essere utilizzato genericamente, in quanto i porti si distinguono per tipo, per dimensione, per rango e, caratteristica non trascurabile, per l'intensità delle relazioni che essi strutturano con il resto della città di cui sono stati parte intrinseca e, per alcuni aspetti, sostanziale. L'uso del passato prossimo sottolinea che la comunione città-porto, che in origine arrivava a marcare l'identità di un insediamento urbano, si è dissolta nel tempo fino a strutturare due entità distinte che non solo non sono più intercomunicanti ma che, spesso, intralciano reciprocamente la funzionalità e la percezione semantica dei rispettivi luoghi.

L'accessibilità all'acqua (potabile e navigabile) è alla base dell'evoluzione umana e, pertanto, è alla base della storia urbana che nell'acqua trova la propria risorsa fondativa. Come è noto, gli insediamenti umani hanno origine nelle valli dei grandi fiumi e, fino a quando il trasporto su acqua ha mantenuto la supremazia sulle altre modalità di trasporto, la prossimità a una via d'acqua, naturale o artificiale che fosse, è stata *conditio sine qua non* per la fondazione di una città e anche per il suo sviluppo successivo. Pur se non più garantite dai vantaggi della Lega Anseatica, ancora nel Seicento, le città dotate di un porto continuavano a mantenere l'egemonia politica, militare ed economica, soprattutto se in esse risiedeva una corte e se erano localizzate in posizione conveniente per le rotte oceaniche. La competizione urbana dell'epoca avveniva esclusivamente tra le capitali portuali che si contendevano un predominio, speculando sulla risorsa locale porto. Il trasporto via terra non era ancora competitivo con quello su acqua perché la tecnologia della carrozza non garantiva gli stessi livelli di velocità, resistenza, capacità di carico e comfort che avevano invece raggiunto le navi, i cui i sistemi di velatura e la stru-

mentazione di bordo erano progrediti in modo significativo¹. Solamente a metà Ottocento, con l'affermazione del trasporto su ferro, la navigazione, soprattutto quella interna, inizierà il suo inesorabile declino e, per la prima volta nella storia dell'umanità, accade che una nuova tecnologia (ferrovia) si sostituirà alla precedente (canali di navigazione) senza che quest'ultima abbia raggiunto la naturale saturazione. Per capire l'entità di questo fenomeno basta sottolineare che a fine Ottocento, negli USA, erano stati dismessi i due terzi dei chilometri di canali artificiali, sostituiti da oltre trecentomila chilometri di binari. Va però detto che molti dei canali artificiali dismessi, sia in America che in nord Europa, in tempi recenti, sono stati ripristinati sia per la navigazione turistica sia per il trasporto merci, soprattutto quando collegati a interporti di rango superiore e con configurazioni geografiche che consentono una efficace intermodalità acqua, ferro, strada (Russo, 2007).

Tecniche e tecnologie di trasporto sono tra i principali fattori che determinano, consentono e condizionano le trasformazioni dei sistemi urbani e territoriali. Se gli effetti del processo di industrializzazione producono la prima significativa frattura urbana, sancendo la separazione tra "città storica" e "città moderna", la trasformazione del ruolo della navigazione, unitamente allo zoning, produce la definitiva cesura tra la città e quello che era il suo porto. La città, quella che oggi chiamiamo centro storico, era cresciuta in modo organicamente unitario e questo riguardava anche le città portuali che, non a caso, erano così denominate. Il porto era l'elemento da cui aveva avuto origine la città ed era il luogo urbano nel quale la città si stemperava, congiungendosi alla linea d'acqua che ne costituiva il limite fisico.

Mentre la città moderna andava raffigurandosi quale entità a se stante, disgiunta da quella storica, l'area portuale, complice anche la "industrializzazione" dei porti, perdeva quei caratteri che l'avevano configurata quale luogo urbano e diventava un recinto a se stante, una parte funzionalmente specializzata che, in alcuni casi, allontanava fisicamente e culturalmente la città dal suo mare. B.S Hoyle (1994), uno dei più autorevoli studiosi del rapporto città-porto, ha individuato nei differenti modi in cui la globalizzazione ha inciso sulla città e sul porto, l'ulteriore e definitivo elemento di frattura tra l'area portuale e quella urbana; ciò accade se il porto attiva le necessarie trasformazioni per partecipare al sistema globale di scambi mentre la città non si modifica con la stessa velocità e rimane in un ruolo locale, che la esclude dal global network.

Tali processi investono principalmente grandi città con grandi porti commerciali e industriali mentre interessano molto meno quei piccoli borghi pescherecci convertiti al turismo. Diverse di queste piccole realtà insediative, pur discutibili nella fruizione attuale, sono comunque riuscite a far sopravvivere alcune peculiarità strutturali della relazione città-porto: la vita urbana comprende le aree prospicienti l'acqua e anche lo specchio d'acqua, utilizzato per le tipiche attività ludiche.

Non è un caso che la gran parte degli studi che affrontano tematiche relative alle città portuali si rivolgono a città di importanti dimensioni demo-spaziali ma, soprattutto, di importanti dimensioni economiche. Castells (1996) ha affermato che sono proprio i nodi urbani del tessuto connettivo di reti e flussi ad interpretare un ruolo significativo

nell'attuale competizione urbana; è proprio nel corrente scenario economico mondiale, nella strutturalità della globalizzazione economica e culturale che si apre la riflessione sulla trasformazione delle aree portuali, quali “commutatori” (simbolici e strutturali) tra i grandi flussi internazionali e i territori locali. Tale riflessione non è però del tutto nuova in quanto riprende il concetto di *electric power grid* elaborato da Lewis Mumford (Miller, 1984) adeguandolo al mutamento socio-economico derivato principalmente dall'evoluzione delle tecnologie della comunicazione (Beguinot, 1989).

Ogni tipo di porto richiede un diverso modello progettuale in quanto le differenze di ubicazione, superfici impegnate, tipi edilizi e infrastrutturali, relazioni spaziali endogene ed esogene, componenti percettive, capitale territoriale (Resmini e Torre, 2011), stratificazione storica, ecc. generano rapporti differenti con il resto del sistema urbano che non possono essere generalizzati in una tipologia standardizzata di intervento.

Le scelte progettuali non possono ovviamente prescindere dalla legislazione che regola le possibilità e i modi di intervento nelle aree portuali e che, prevedendo diversi soggetti e competenze, rende poco lineare il processo decisionale delle trasformazioni da esperire.

La normativa

In Italia, il quadro normativo che regola la materia portuale e marittima si impenna sulla Legge 84 del 28/01/1994 e sul Codice della navigazione (modificato nel 2005 e aggiornato al D.Lgs n.111 del 28/06/2012, in attuazione della direttiva 2009/20/CE). Come è noto, il disegno di legge di riforma della legislazione portuale (DDL 1404/2006) che sta compiendo l'iter parlamentare, è già stato approvato dal Senato (12/09/2012) ed è in attesa del passaggio alla Camera per l'approvazione definitiva.

Così come la legge del 1994, anche la nuova riforma sembra non volere superare il settorialismo dell'area portuale e continua a lasciare irrisolto il rapporto funzionale tra lo strumento urbanistico comunale e il Piano del porto. In continuità con la norma in vigore, la legge di riforma assegna all'Autorità Portuale (AP) le competenze amministrative, la regolazione delle attività e le strategie di sviluppo dell'area demaniale portuale, lascia ai soggetti di diritto privato le attività economiche e commerciali e riserva all'Ente locale una presenza scarsamente incisiva nel processo decisionale.

L'unico accenno all'*extraporto*, cioè alla città, prevede un Comitato regionale per le connessioni porto territorio, la cui finalità è, però, quella di portare all'esterno gli interessi della comunità portuale; il percorso inverso, cioè portare all'interno del porto anche gli interessi dell'intera comunità urbana, non è invece previsto e tanto meno regolato. Eppure non c'è bisogno di ricorrere alla teoria generale dei sistemi (von Bertalanffy, 1986) per comprendere che i due subsistemi, città e porto, essendo entrambi aperti, agiscono reciprocamente sui rispettivi cambiamenti di stato; pertanto, il coordinamento tra le scelte strategiche di entrambi che, per forza di cose, richiede di essere agito congiuntamente, non può essere lasciato alla mera buona volontà dei rispettivi

rappresentanti istituzionali.

Così come non è normata la progettualità interattiva tra AP e Ente comunale, la legge di riforma in discussione continua a mantenere distinte e non coordinate anche le competenze dell'AP e dell'Autorità Marittima (AM), incrementando quelle della prima e lasciando alla seconda la sicurezza della navigazione, la difesa dell'ambiente marino, la vigilanza e la gestione delle riserve marine e delle aree marine protette, tra cui anche quelle di interesse archeologico. Anche in questo caso, nonostante le ancora più evidenti, strettissime interrelazioni tra le due competenze, i meccanismi di raccordo appaiono deboli. Ad esempio, si pone in evidenza il conflitto che si potrebbe creare tra AP e AM, qualora la prima decidesse di insediare attività inquinanti nelle acque marine; allo stesso modo, se con la riforma in atto le "acque interne" passeranno alla giurisdizione dell'AP, l'AM avrà sempre maggiori difficoltà ad operare il controllo sulla movimentazione, la sosta ed il trasporto in mare di rifiuti e scorie, così come previsto dal Testo Unico sull'Ambiente (D.Lgs.152/2006). Va posto in evidenza che, per i caratteri naturalistici e storici di gran parte delle aree portuali, entra in gioco almeno un altro soggetto istituzionale: le soprintendenze. Anche in questo caso, la conflittualità generata dalle finalità diverse, e dalla poca chiarezza dei rapporti gerarchici tra i diversi soggetti, complica e rischia di mettere in stallo qualsivoglia processo decisionale.

La natura demaniale dei porti e delle coste in generale merita di essere brevemente ricordata in quanto, come è noto, con le cosiddette leggi di semplificazione e liberalizzazione e, in particolare, con il DLgs. 96/1999 si realizza il passaggio alle Regioni ed agli Enti locali delle funzioni amministrative relative alla gestione dei beni demaniali, ivi compresi quelli marittimi e del "mare territoriale"².

L'area portuale è un'area demaniale e, con quanto previsto dal DdL di riforma, sarà possibile acquisire al demanio (in virtù di necessità relative all'attività portuale) zone di proprietà privata (comprese o attigue alla circoscrizione territoriale dell'AP) ma si potrà anche ascrivere al potere amministrativo dell'AP beni non demaniali. Pur se in questo modo sembrerebbe risolta la problematica delle enclavi comunali nell'area portuale, diviene immediato ipotizzare ulteriori conflitti di interesse e di competenze proprio sulle aree di "transizione urbano-portuale", ovvero su quelle aree di margine che costituiscono il punto focale di interventi di riqualificazione, recupero e rivitalizzazione urbana delle città di mare.

Non regolare in modo chiaro ed efficace, ovvero lasciare irrisolti i potenziali conflitti di interesse e di competenza tra Ente Locale e Autorità Portuale, tra Autorità Portuale e Autorità Marittima e tra Autorità Marittima e Ente Locale, rischia di indebolire ulteriormente non solo il coordinamento ma anche i punti di raccordo tra Piano urbanistico e Piano del porto, e con gli altri piani settoriali.

Ugo Tomasicchio (1998), estensore di uno dei più diffusi manuali di ingegneria portuale e marittima, già in un'edizione degli anni novanta, evidenziava come la scarsa chiarezza del rapporto tra Piano Regolatore del Porto e Piano Regolatore Generale obbligava ad una continua richiesta di pareri giurisprudenziali. Tale rapporto continua a rimanere nebuloso nonostante le successive innovazioni normative (e costituzionali) in

materia amministrativa, portuale, urbanistica, ecc. Infatti, come già accennato, la legge in vigore (e la riforma in itinere), pur prevedendo intese tra Comune e AP e coerenza tra i rispettivi strumenti di pianificazione, non chiarisce in quale modo intese e coerenza debbano essere esercitate e verificate; la non esplicitata gerarchia tra i diversi soggetti rischia di produrre stalli decisionali in presenza di ipotesi di intervento contrastanti.

Un ulteriore elemento di complessità della relazione città-porto è l'eventuale presenza di attività pericolose, sia quelle a rischio di incidente rilevante (RIR), con le distanze necessarie a garantire la sicurezza dei luoghi densamente frequentati (DM 9/05/2001), ma anche quelle attività che, pur non classificate tra le RIR (D.Lgs. 334/1999, D.Lgs. 238/2005), sono a rischio di incendio e quindi soggette alle relative normative di prevenzione e protezione (D. Lgs. 81/08, D.Lgs. 106/2009), non trascurando che le attività che ancora si svolgono nei porti urbani (insieme al traffico veicolare) costituiscono la maggior fonte di immissione di polveri sottili e di inquinamento sonoro.

Gli elementi della trasformazione

La sintetica riflessione sui rapporti tra le diverse competenze istituzionali si conclude evidenziando, altrettanto sinteticamente, quali sono stati i principali elementi che hanno imposto alle aree portuali trasformazioni strutturali radicali e, in virtù dei cambiamenti del porto, quali siano stati e quali invece dovrebbero essere i paradigmi di un progetto teso a ripristinare il rapporto tra la città, il porto e il fronte dell'acqua. Le macro relazioni generate dall'interazione degli elementi dei tre sistemi (urbano, portuale e naturale) sono, evidentemente, di tipo fisico, funzionale, culturale ed economico e il progetto di trasformazione delle aree deve essere teso a massimizzare l'integrazione e la compatibilità delle diverse componenti.

Generalmente, l'intervento di "rigenerazione urbana" in aree portuali si prospetta quando queste vengono "liberate" in conseguenza del mutamento delle attività portuali; viceversa, non accade pressoché mai che l'intervento sia motivato dal concorso di coincidenti esigenze urbane e portuali e ancor meno accade che a innescare la trasformazione sia una esigenza squisitamente urbana.

In questi ultimi decenni, in un crescendo di globalizzazione economica, e non solo, le trasformazioni che hanno caratterizzato gli interventi nelle aree portuali sono dipese essenzialmente dall'introduzione di elementi innovativi che hanno richiesto una maggiore disponibilità di superfici dedicate e una nuova organizzazione della logistica portuale collegata al sistema economico mondiale.

L'inizio della "rivoluzione portuale" si può identificare negli anni cinquanta a New York, dove l'introduzione di nuove tassazioni per il trasporto delle merci dalla stazione marittima a quella ferroviaria, l'inefficace collaborazione tra Port Authority e municipalità e gli interessi delle grandi imprese private conducono il porto di New York verso un veloce declino e, quindi, verso la radicale trasformazione del lunghissimo waterfront convertito a usi urbani (Glanz e Lipton, 2003).

A metà anni cinquanta, però, sarà l'invenzione del nuovo tipo di container (Levinson, 2007) e la nuova dimensione delle navi atte a trasportarli, a rivoluzionare costi, tempi e organizzazione del trasporto su acqua e a richiedere ampie superfici per lo stoccaggio e la movimentazione delle merci (Hein, 2013). L'intervenuta necessità di vaste aree per il deposito e il carico dei container comporta la delocalizzazione di gran parte delle attività portuali, le cui superfici dismesse iniziano ad essere recuperate alle attività urbane.

La deindustrializzazione degli anni settanta, che evidentemente coinvolge anche gli stabilimenti produttivi ubicati nelle aree portuali e lungo i waterfront urbani, libera ulteriori e appetibili aree a ridosso delle città.

L'evoluzione del container porta con sé l'evoluzione dell'intermodalità del trasporto merci che costituisce un ulteriore elemento di trasformazione delle aree portuali e, più in generale, del contesto territoriale e urbano: nodi di scambio intermodale che richiedono una pianificazione di scala continentale e intercontinentale, in grado di garantire la partecipazione ai flussi delle reti del commercio globale. I Paesi asiatici emergenti, gli USA e il nord-Europa³ si sono efficientemente attrezzati in tal senso, mentre nel nostro Paese, degli oltre quaranta porti mercantili (di cui tre sono attivi quali *transshipment*) solamente tre (localizzati nel nord-Tirreno) sono efficacemente collegati a sette dei circa venti interporti effettivamente operanti⁴ (Censis, 2008).

Modalità delle trasformazioni

I modi, le forme e le trasformazioni urbane conseguenti al mutamento delle aree portuali hanno avuto inizi variegati che, nel tempo, hanno teso ad uniformare sempre più la tipologia strutturale dell'intervento, indipendentemente dal contesto urbano di riferimento. Ciò è in parte dovuto al fatto che spesso le trasformazioni delle "aree liberate" sono state attivate in relazione a un cosiddetto grande evento, utilizzato per rilanciare nella competizione urbana quelle città che, da ex portuali, soffrivano la crisi economica più delle altre: fiere mondiali, ruolo di capitale europea della cultura, olimpiadi, ecc., in virtù di ingenti stanziamenti economici, sono diventati l'occasione di processi di rigenerazione urbana e/o di speculazione edilizia (Fonti, 2010).

Di seguito si riportano alcuni esempi di come si sia intervenuto nelle aree che, già portuali, consentono ai cittadini di potere nuovamente esperire i waterfront urbani (figg. 1 e 2).

Anche se il porto vero e proprio è attualmente dislocato a Newark (prima stazione marittima ad attrezzarsi per la movimentazione dei container) il World Trade Center, a partire dalla sua ideazione avvenuta alla fine degli anni trenta e fino ai nostri giorni, ha sempre recitato un ruolo non secondario nel processo delle trasformazioni del porto di New York City. Il WTC non è lontano dal vecchio porto mercantile di South Street, dove sono ancora visibili gli edifici commerciali sette-ottocenteschi, restaurati e adattati



Fig.1, Barcellona: da nord a sud, il waterfront di Barcellona si articola tra porto olimpico, Barceloneta, spiaggia, porto vecchio, turistico, passeggeri, transbordador aéreo, porto crocieristico, commerciale, petrolifero, industriale, fino a Riu Llobregat per uno sviluppo di oltre otto chilometri.



Fig. 2, Barcellona: Le “onde” de la rambla (o carrer) de mar (Albert Viaplana, Helio Piñón, 1994) è tra gli interventi di riqualificazione del waterfront, in prosecuzione con le Olimpiadi del 1992; sullo sfondo: il WTC con il grand hotel della Marina (Pei Coob Fred & partners, 1999-2002) situato sul molo dove è anche la torre della cabinovia (Carles Buigas, 1929-31) realizzata per la expo del 1929.

tati a musei, club-houses e shopping di lusso (Homberge, 2003) mentre è ancora in completamento la riconversione delle aree industriali dismesse che, destinate negli anni novanta a residenze e commercio, rischiano di realizzare una barriera privata impedente la fruibilità di un lungo tratto del frontemare (Angotti, 2008).

Ancora negli USA, Peter Hall (1992) individua nel *Festival Marketplace* di Baltimora, uno degli esempi di rivitalizzazione urbana, quale risposta al declino causato dalla deindustrializzazione degli anni settanta di una città fondata sull'economia portuale. Dopo una prima riuscita fiera estemporanea tenutasi nel 1973, l'*inner harbor* viene trasformato in *marketplace*, ovvero nel luogo dove si concentrano alberghi, padiglioni, ristoranti, negozi, realizzando quella che diventerà una delle più frequentate attrazioni turistiche degli USA e il cui modello sarà replicato anche in diverse realtà europee (Coppola, 2012).

L'area di *Het Eilandje*, antico porto cinquecentesco di Anversa, fu dismessa in seguito alla delocalizzazione del porto commerciale; alla fine degli anni ottanta iniziano a partire le iniziative per il recupero dell'area ma bisognerà aspettare l'inizio del nuovo millennio per giungere a un accordo tra municipalità ed autorità portuale che condurrà al master plan del nuovo distretto urbano che prevede anche la contestata demolizione di preesistenti nuclei residenziali (Ugolini, 2006). Il MAS (*Museum Aan de Stroom* progettato da Neutelings Riedijk Architects, 2010) diventa l'edificio simbolo di un'area nella quale, nuove residenze, attrezzature per i diportisti, per lo shopping, per le attività ludiche, ecc. sono allocate sia negli spazi e negli edifici appositamente realizzati sia nei volumi e nelle infrastrutture

del patrimonio storico che è stato in parte restaurato (Schramme e Segers, 2012).

L'intervento di riuso del porto antico di Genova è stato progettato da Renzo Piano che, pur annoverabile tra le archistar mondiali, è comunque originario e conoscitore della città. L'intervento nell'area, anche se ascrivibile alle trasformazioni decise in funzione dei grandi eventi, è parte del Piano urbanistico generale della città, definito affresco dal progettista. L'insieme dei grandi eventi genovesi si succede nel tempo: l'expo del 1992 (con le celebrazioni per il cinquecentenario colombiano della scoperta dell'America), il G8 del 2001 (regolato dalla legge speciale 149/2000) e il ruolo di capitale europea della cultura assunto nel 2004. All'acquario, diventato il luogo simbolo della riappropriazione dell'area, si affiancano elementi scultorei-funzionali (il Bigo) e una serie di attività museali, espositive, per lo shopping, ecc., in parte realizzate ex-novo e in parte recuperando i vecchi volumi dismessi: i magazzini doganali seicenteschi, il magazzino del Cotone e il magazzino quartiere Millo, entrambi dei primi del Novecento. Nel caso del capoluogo ligure, va sottolineato che, oltre alle realizzazioni nel vecchio porto, al recupero della relazione città-porto ha contribuito il contemporaneo intervento di riqualificazione edilizia ed economica, sia nella città storica dei vicoli che si sviluppa a ridosso di Piazza Caricamento, sia nella città storica maggiormente monumentale (Vallega, 2009).

Salerno è l'altra città portuale che è ricorsa all'opera delle archistar internazionali (Zaha Hadid-la nuova stazione marittima-2000-2013; Ricardo Bofill-il discusso Crescent sul lungomare –attualmente oggetto di indagine giudiziaria e David Chipperfield-il nuovo tribunale – in ultimazione) e che ha cercato di inserire gli interventi in un più complessivo piano di rigenerazione urbana, anch'esso affidato a un professionista di fama internazionale, Oriol Bohigas, che già si era occupato del Piano di Barcellona in occasione delle Olimpiadi del 1992 (Scrofani e Ruggiero, 2011). Il travagliato Piano di Salerno, sulla scorta della strategia urbanistica utilizzata per la città spagnola, era strutturato su una serie di aree strategiche, quali elementi della riconnessione urbana, fronte del mare compreso (Bruttomesso, 2006).

La stessa metodologia progettuale (insieme di approdo peschereccio e turistico, recupero delle aree balneari, promenade, parcheggi, ecc.) sarà riproposta, sempre da Bohigas, con il Piano del 2002, anche per la riqualificazione dell'area portuale di Bari, che si era già avvalsa del grande evento XIII Giochi del Mediterraneo del 1997 (Barbanente, 2004).

Alcune delle archistar già menzionate si sbizzarriscono nella progettazione di originali edifici che, in occasione della XXXII America's Cup (Sudjic, 2007), vogliono contribuire alla rigenerazione di Valencia (figg. 3 e 4). La darsena interna è sostituita da un porto-canale circondato da una vasta area verde nella quale i pre-esistenti opifici e magazzini sono sostituiti da attrezzature logistiche, turistiche e per il tempo libero (Bruttomesso, 2006).

Nella seconda metà degli anni sessanta inizia la chiusura dei settecenteschi docks londinesi che si concluderà nel 1981 mentre, contemporaneamente, tutte le attività portuali verranno trasferite a Tilbury, nell'Essex, che (più prossimo di quaranta km alla foce del Tamigi e con la disponibilità di vaste aree attrezzate) entra nella competizione con i maggiori *hub&spoke* mondiali. Le aree liberate dalla dismissione occupano oltre ventimila ettari (Bruschi e al., 2011) ovvero una superficie superiore a quella di Napoli che, da un lato, imponeva una complessa pianificazione e, dall'altro lato, scatenava l'appetito delle grandi imprese economiche. In effetti, la vicenda urbanistica è un susseguirsi di Piani che seguono la filosofia dei governi (locali e centrale) che si succedono (Barker, 1986). Negli anni settanta le soluzioni prospettate sono fondate sul welfare, sulla partecipazione e sulla trasparenza; non a caso sono ipotizzate cinque differenti soluzioni, per ognuna delle quali si illustrano i vantaggi e gli svantaggi delle varie componenti sociali, nella pragmatica consapevolezza anglosassone che non tutti potranno essere soddisfatti. Con l'arrivo del decisionismo e del liberismo thatcheriano, lo scenario della vasta area a ridosso della city muta totalmente: gli obiettivi economici diventano prioritari su quelli sociali; gli Enti locali vengono esautorati e sostituiti da Agenzie pubbliche di scopo con ampi poteri e che rispondono direttamente al Governo centrale; si procede con progetti di area semplificati (*Area Development Framework*) nei quali è riservato poco spazio alla partecipazione pubblica e



Figg. 3-4, Valencia: lungo il porto canale realizzato per ospitare la 32ma America's Cup si sviluppano gli edifici progettati da Piano, Raymand, Klein e Palmero e il "Veles e Vents" di David Chipperfield con b720 Arquitectos.

molto spazio agli obiettivi degli investitori; le *enterprice zone* replicano l'esperienza di Baltimora e, così come per New York, anche a Londra gran parte dei waterfronts lungo il Tamigi è riservata a edilizia residenziale per i ceti medio-alti. La prima fase della trasformazione può considerarsi conclusa alla fine degli anni ottanta con la costruzione della metropolitana leggera e del city airport, la cui pista è collocata sul fiume tra Beckton Street Park e Thames Barrier Park, non lontana dall'Isle of Dogs e Canary Wharf, nel quale spicca il l'edificio (1991) progettato da Cesar Pelli, specialista in grattacieli. Nella rigenerazione urbana dei docklands, ancora in completamento, si inserisce il grande evento delle Olimpiadi del 2012, per le quali gli architetti sembrano gareggiare in auto-referenziale originalità e in sostenibilità ambientale delle costruzioni, tutte realizzate tra il 2004 e il 2012: Phoenix Heights, con i tetti biologici (Brady Mallalieu); Ravensbourne College of Design and Communication, con finestre circolari e rivestimento in elementi di alluminio (Foreign Office Architects); teleferica urbana (Wilkinson Eyre Architects) di collegamento tra il villaggio olimpico e la Greenwich Peninsula⁵; Excel Exhibition Centre-Phase II, con la spirale gialla, promenade a 15m di altezza (Grimshaw Architects); Canada Water Library, la cui piramide rovesciata si specchia nell'acqua del fiume (CZWG Architects). Più lontane dall'area degli storici docks spiccano, letteralmente e simbolicamente: lo Shard di Renzo Piano (autore anche del coloratissimo complesso polifunzionale di St. Giles); a Wembley sorge il nuovo stadio progettato da Foster e partners; mentre Zaha Hadid è l'autrice del complesso scolastico a Brixton e anche dello stadio del nuoto, ubicato nel villaggio olimpico vero e proprio, nel quale svetta la struttura realizzata da Anish Kapoor e Cecil Balmond, il cui intento è di richiamare turisti da tutto il mondo. Alcuni degli impianti realizzati sul fiume Lea a Stratford sono destinati a permanere mentre gli altri saranno spostati in altre aree della Great London, lasciando il posto a nuovi quartieri residenziali (Bruschi e al., 2011).

Conclusioni

Dagli esempi riportati si evince come gli interventi di trasformazione delle aree portuali dismesse tendano quasi esclusivamente a perseguire operazioni di marketing territoriale, ponendo in secondo ordine i reali bisogni sociali della comunità urbana locale e, ancora di più, trascurano la ricerca di una continuità storica del rapporto tra la città e la sua linea di costa che, nel passato, è stata filtrata da un porto, prima accessibile, poi diventato barriera insormontabile, poi scomparso in quanto delocalizzato altrove.

La capacità di controllo dell'ispessimento delle relazioni città-ex porto-mare va attivata con l'obiettivo di realizzare efficaci "sintonie trasversali" capaci di abbattere le attuali "distonie o idiosincrasie longitudinali" prodotte dalla non risolta "coabitazione longitudinale", nell'accezione utilizzata da Stefano Boeri (Di Santo, 2003). Evidentemente, le sintonie e/o distonie non sono riferibili solo alle forme dei volumi e degli spazi scoperti ma vanno ricercate nell'insieme delle attività che in questi spazi si svolgono e che non possono risolversi esclusivamente in ipermercati del tempo libero e del turismo che non sono in grado di recuperare una reale urbanità.

Set di indicatori per operare tale controllo sono oramai diffusi nella letteratura scientifica e implicano la necessità di operare sulle dimensioni, sulle connessioni, sulle intersezioni e sulle incidenze (Di Santo, 2003); essi sono strutturati per “misurare” la condizione delle relazioni ex-ante e quelle ex-post, prevedono processi partecipativi e predispongono un oggettivo supporto alle scelte di intervento dei singoli attori, investitori pubblici e privati, ma anche e, forse, soprattutto, ai soggetti istituzionali preposti alle scelte, alle approvazioni, ai permessi e alle autorizzazioni (Vallega, 2009).

La conseguenza di un quadro normativo ancora farraginoso e, soprattutto, deficitario nella chiarezza dei percorsi e delle competenze decisionali, rischia di costituire l'alibi per l'immobilismo o, all'opposto, spinge verso scelte di intervento apparentemente forti che si avvalgono del progettista di grido col quale, quasi sempre, si riesce a mettere tutti d'accordo, anche se l'archistar, dovendo rafforzare la propria immagine mediatica, non accetta intrusioni nella sua opera il cui fine è di essere riconoscibile e attribuibile al suo autore (Lo Ricco e Micheli, 2003). Ma non si può trascurare che un manufatto urbano di pregio, quando è esclusivamente autoreferenziale, inibisce i fattori locali e identitari mettendo a repentaglio proprio quel “capitale territoriale” su cui ogni efficace progetto di marketing territoriale dovrebbe invece investire. Se ciò è vero, esso diventa ancora più vero per il fondale urbano e naturale di una città portuale che, essendo un “bene comune proprio del territorio, fisso in esso e non fruibile fuori di esso” (De Matteis, Governa, 2005) si pone quale elemento strategico del capitale e del marketing territoriale (Ridou, 2008).

L'omologazione urbana generata dalla competizione globale, complici lo star system di architetti e il franchising delle multinazionali, sta però iniziando a mostrare qualche segno di cedimento. Infatti alcune città, principalmente nord-europee, anche portuali, (come ad esempio Bristol, Copenaghen, Bergen, ecc.), hanno attivato strategie di comunicazione e di sviluppo territoriale fondate sull'identità locale, non solo di tipo storico ma anche di tipo economico, ad esempio esaltando (quale valore locale) la alta percentuale di esercizi indipendenti nel campo della ristorazione, del commercio, dell'offerta di tempo libero, ecc. (figg. 5 e 6).

Se, come auspicabile, la tendenza alla decrescita responsabile (Arès, 2005) coinvolgerà anche altri settori, allora si potrà sperare di tornare a vedere entrare nei nostri porti navi che somigliano a navi e non più brutte città galleggianti che invadono le città su terraferma.

FOOTNOTES

1 Curata da Singer Charles e al., la “Storia della Tecnologia”, opera enciclopedica edita dal 1956 e ripubblicata recentemente, illustra il progresso di settori tecnologici, ivi compreso quello delle diverse modalità di trasporto.

2 Il “mare territoriale” pur non essendo giuridicamente demanio è a questo assimilato.

3 Il primato spetta, rispettivamente, ai porti di Shanghai, Oakland e Rotterdam.

4 La diffusione degli interporti in Italia è incentivata e regolata dalla L.240/1990.

5 Il Ravensbourne College e l'Emirates Royal Cable termina si affiancano alla Millenium Dome (Richard Rogers 1999) e agli altri “investimenti” previsti nel piano di rivitalizzazione della Greenwich Peninsula: diecimila vani, business District, 150 tra negozi e ristoranti, 48 acri di Parco, ecc. (Babal, 2008).



Figg. 5-6, Bergen ha rivitalizzato l'antico Bryggen (patrimonio Unesco) restaurandone gli edifici e insediandovi attività culturali, commerciali e turistiche. In coerenza con la articolata morfologia del Byfjorden, le attività portuali si sviluppano, quasi sempre, in continuità con le attività urbane.

REFERENCES

- Angotti Tom, New York for sale, L'urbanistica partecipata affronta il mercato immobiliare globale, "Territori", 1, Firenze-Catania, ed.it., 2011, 352 pp
- Ariès Paul, Décroissance ou barbarie, "Dossiers", Villeurbanne, éditions Golias, 2005, 162 pp
- Babalis Dimitra, Urban design. The ecological thinking. A compendium, Firenze, Alinea International editrice, 2008, pp72.
- Barbanente Angela, "Territori dell'innovazione. Pratiche e attori della programmazione integrate in Puglia" Meridiana, Rivista di storia e scienze sociali, Rileggere il territorio, 49, 04/2004, Roma, Ed. Viella, pp121-149.
- Barker Theo, Dockland: An illustrated historical survey of life and work in East London North East London Polytechnic in conjunction with the Greater London Council 1986, 304 pp
- Beguinot Corrado, La città cablata un'enciclopedia, I.Pi.Ge.T.-C.N.R., Di.Pi.S.T.-Università degli Studi di Napoli Federico II, 1989, 1639 pp, 3 vol.
- Bruschi Andrea, Del Monaco Anna I., Giovannelli Anna, Città e olimpiadi. Roma 1960, Barcelona 1992, Beijing 2008, London 2012, Roma, Edizioni nuova cultura, 2011, 125 pp
- Bruttomesso Rinio, Città-porto: Mappe per nuove rotte urbane, Grande Sud, Palermo, Mediterraneo Padova, Marsilio, 2006, 382 pp
- Castells Manuel, The Rise of the Network Society, The Information Age: Economy, Society and Culture, "Information Age", Cambridge, Wiley-Blackwell, 2011, 656 pp – I vol.
- Coppola Alessandro, Apocalypse town, Cronache dalla fine della civiltà urbana, "Saggi Tascabili", Bari, Laterza, 2012, 232 pp
- Censis (eds), Il disegno dell'interportualità italiana. Fattori di crescita, sviluppo della logistica e dinamiche territoriali, Milano, Franco Angeli . 2008, 180 pp
- De Matteis Giuseppe, Governa Francesca, Territorialità, sviluppo locale, sostenibilità: il modello slot, Milano, Franco Angeli, 2005, 236 pp
- Di Santo Pina, Gli indicatori urbani per il monitoraggio della relazione città-area portuale, Napoli, Giannini editore, 2003, 111 pp
- Fonti Luciano, Porti, Città, Territori, Processi di riqualificazione e sviluppo, Firenze, Alinea editrice, 2010, 88 pp
- Glanz James, Lipton Eric, City in the Sky. The Rise and Fall of the World Trade Center, "Times Books", New York, Henry Holt and Company, 2003, 480 pp
- Hall Peter G., Urban and Regional Planning, New York, Routledge, 1992, 281 pp
- Hein Carola, "Port Cities", in Clark Peter, Oxford Handbook of Cities in World History, Oxford (GB), Oxford University Press, 2013, 912 pp
- Homberge Eric, New York City, "Luoghi", Milano, Mondadori, 2003, 283 pp
- Hoyle Brian, S.; Pinder David A.; Husain M. S., Aree portuali e trasformazioni urbane. Le dimensioni internazionali della ristrutturazione del waterfront, Milano, Ugo Mursia Editore, 1994, 272 pp
- Levinson Marc, The Box. La scatola che ha cambiato il mondo, "Cultura d'impresa", Milano, Egea, 2007, 354 pp
- Lo Ricco Gabriella, Micheli Silvia, Lo spettacolo dell'architettura: profilo dell'archistar, "Sintesi", Milano, Bruno Mondadori editore, 2003, 229 pp
- Miller Donald L., Lewis Mumford- a life, "Grove Great Lives", New York, Weidenfeld & Nicolson, 1989, 629 pp
- Resmini Laura, Torre Andrè, Competitività territoriale: determinanti e politiche, "Scienze Regionali", Milano, Franco Angeli, 2011, 336 pp – 47 vol
- Ridoux Nicolas, La decrescita per tutti, Milano, Editoriale Jaca Book, 2008, 145 pp
- Russo Ivan, "Linee di sviluppo per l'internazionalizzazione di nuove piattaforme logistiche. Il caso interporti", Sinergiejournal, 73-74, 05-12/2007, Verona, CUEIM, Consorzio Universitario di Economia Industriale e Manageriale, pp 469-498
- Schramme Annick, Segers Katia, "Creative City, City Marketing, Creative Industries and Cultural Policy: Challenges for Antwerp" in Kanheier Helmut K., Raj Isar Yudhishtir, Cities, Cultural Policy and Governance, London (GB), Sage Publications Ltd, 2012, 472 pp
- Scrofani Luigi, Ruggero Luca, Turismo e competitività urbana, "Quaderni Cedoc", Milano, Franco Angeli, 2011, 260 pp

- Singer Charles, Holmyard Eric J., Williams Trevor I., Storia della Tecnologia, Torino, Bollati Boringhieri Editore, 1956-2013, voll. 1-7.
- Sudjik Deyan, "Dove soffia il vento", Domus, 904, 06/2007, Milano, Mondadori editore, pp 32-41
- Tomasicchio Ugo, Manuale di ingegneria portuale e marittima. Cosenza, Editoriale Bios, 1998, 720 pp
- Ugolini Pietro, Pianificazione territoriale, portualità e infrastrutture. Il caso savonese. Milano, Franco Angeli, 2006, 269 pp
- Vallega Adalberto, Gli indicatori per il paesaggio, Milano, Franco Angeli, 2009, 308 pp
- Von Bertalanffy Ludwig, General System Theory. Development, Applications, New York, George Braziller, 1968, 296 pp

Bianca Petrella

DICDEA-SUN

*Dipartimento di Ingegneria civile, Design Edilizia e Ambiente – Seconda Università degli Studi di Napoli
bianca.petrella@unina2.it, <http://www.dicdea.unina2.it/index.php>*

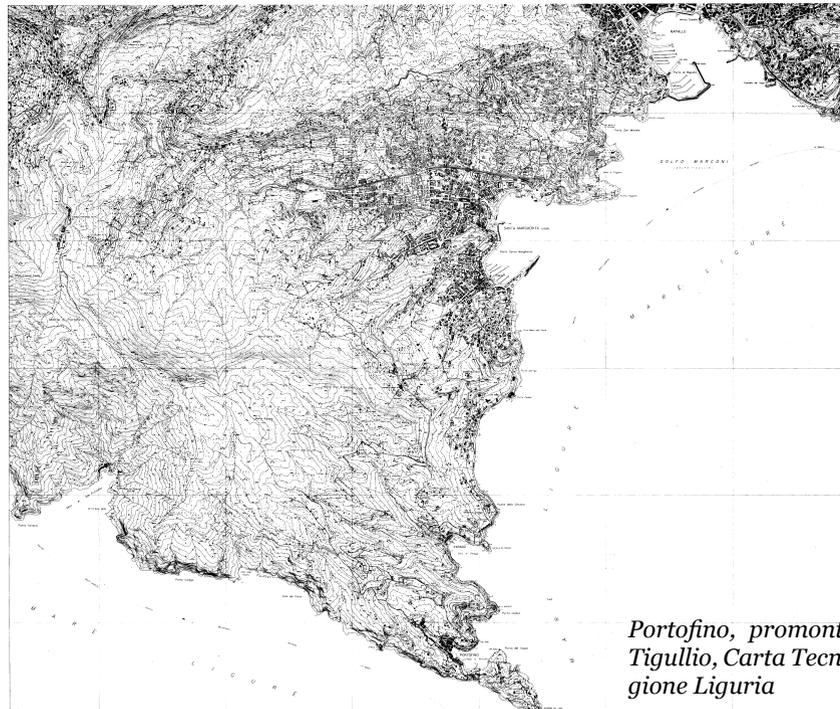
Bianca Petrella was born in 1954. Since 2000 she has been Full Professor of Urban and Regional Planning at Seconda Università of Naples (SUN). 1995-1999, Associate Professor at SUN. 1992-1995, Associate Professor at University of Pavia. 1988-1992, Researcher at Italian National Research Council. 1978-1988 Fellowships and research grants. 1978 Graduate in Architecture at University of Naples. She is the author of over sixty academic publications. She was scientific Unit coordinator for CNR, University, Aldo della Rocca Foundation.

Portofino, between elite tourism and depopulation

Francesco Gastaldi

Abstract

The celebrity of Portofino is not derived from a recent operation of local marketing, but is rooted in solid naturalistic and geographical reasons. In the “boom” years Portofino’s international fame, exclusively for luxury tourism, has developed and established itself as spearhead of all the entire “Riviera del Levante”. Parallel to this development opportunity, which replaced the traditional activities no longer profitable, we are witnessing a gradual and steady residents’ abandonment of the city. The depopulation of the town of Portofino has been the subject of different analysis and evaluations, most of them negative but look at Portofino as a symbol of the power of rich people who are expelling the traditional inhabitants, it is, however, simplistic and reductive in comparison with the complexity of social and economic phenomena. This statement seems rather dictated



Portofino, promontorio e Golfo del Tigullio, Carta Tecnica Regionale Regione Liguria

abstract

by feeling, linked to a picturesque image of Italian villages which historical iconography has bequeathed to us. the paper reconstructs the main events related to the speculation of the sixties and the problems linked to territory management and environment preservation of “Tigullio” area, which still is under strong pressure due to mass tourism. Today in Portofino we are witnessing a common phenomenon to all the hinterland countries: “alive” at during part year and “frozen” during low season, as happens in most of the touristic localities close to large urban areas.

Portofino, fra turismo d'élite e spopolamento

La celebrità di Portofino non deriva da una recente operazione di marketing territoriale, ma affonda le sue radici in solide motivazioni naturalistiche, paesistiche e storico-geografiche. Negli anni del boom economico la notorietà internazionale di Portofino come esclusivo centro turistico di lusso si è sviluppata e consolidata ponendosi come punta di diamante di tutta la Riviera ligure di levante. Parallelamente a questa occasione di sviluppo che sostituiva le attività tradizionali ormai non più remunerative si assiste ad un progressivo e costante abbandono del paese da parte dei residenti. Lo spopolamento del comune di Portofino è stato oggetto di numerose analisi e valutazioni, che per lo più danno giudizi negativi, vedere Portofino come simbolo della potenza dei “ricchi” che espellono gli abitanti tradizionali, appare però semplicistico e riduttivo rispetto alla complessità dei fenomeni socio-economici in gioco. Tale interpretazione sembra dettata da motivazioni piuttosto sentimentalistiche legate ad un'immagine pittoresca dei borghi italiani che l'iconografia storica ci ha tramandato. Nello scritto sono ricostruite le principali vicende legate alla speculazione edilizia degli anni Sessanta del Novecento e le problematiche legate al governo del territorio e alla tutela ambientale di un'area (quella del Tigullio) sottoposta a forti pressioni con il diffondersi del turismo di massa. Oggi a Portofino si assiste ad un fenomeno comune a tutti i paesi più interni dell'entroterra che sono “vivi” in determinati periodi dell'anno e che cadono in “letargo” nei mesi di bassa stagione, come accade in gran parte delle località turistiche italiane vicine alle grandi zone urbane.

KEYWORDS:

tourism, depopulation, environmental protection, Portofino

Portofino, fra turismo d'élite e spopolamento

Francesco Gastaldi

Lo spopolamento del comune turistico di Portofino in provincia di Genova, è oggetto di numerose interpretazioni, che per lo più danno valutazioni sostanzialmente negative fino alla definizione ricorrente di “borgo fantasma”. Leggere Portofino come simbolo della potenza dei “ricchi” che espellono gli abitanti tradizionali appare però semplicistico e riduttivo rispetto alla complessità dei fenomeni socio-economici che in questo scritto si cercherà di approfondire.

Tra la fine Ottocento e la Seconda Guerra Mondiale sono sorte ville di grande pregio architettonico, in genere costruite su scogliere a picco sul mare, in posizione panoramica ed esclusiva. I proprietari di queste dimore erano per lo più stranieri che si godevano il clima mite della Riviera ligure nei mesi invernali; le nuove costruzioni si inserirono nel paesaggio del promontorio in modo armonico.

Non diversamente dagli altri centri costieri Portofino viveva la dualità tra economia marittima e agricola: gli abitanti delle case disposte attorno al porticciolo naturale vivevano di pesca e di trasporto e commercio marittimi, mentre i versanti ripidi attorno al borgo erano coltivati ad ulivo e ad orto domestico e davano sostentamento a numerose famiglie che si organizzavano in piccole frazioni di poche case. Interessante punto di contatto tra i due “mondi” era la presenza nella valletta di Paraggi di un torrente che garantiva la presenza di acqua sufficiente ad azionare numerosi mulini anche nei periodi in cui gli altri corsi d'acqua erano in secca: da tutto il territorio costiero dell'antica Repubblica di Genova giungevano a Paraggi carichi di grano da macinare in questi mulini.

La presenza, fin dal 1935 dell'Ente Autonomo del Monte di Portofino (istituito tramite la legge 1251 del 20 giugno 1935), ha reso impossibile la costruzione di strade carrabili che raggiungessero le frazioni in alto, ha soltanto permesso il riutilizzo di diverse percorrenze pedonali per il passaggio di piccoli mezzi o piccole automobili, solo ai residenti ed in numero limitato.

Tale circostanza ha indubbiamente preservato la bellezza del paesaggio, ma non ha consentito alla residenzialità rurale di avvicinarsi agli standard di vita che si diffondevano nel dopoguerra. E' comunque da rilevare che le prime richieste di una più agevole rete stradale di collegamento delle frazioni collinari erano genuinamente presentate dagli abitanti storici del luogo: solo successivamente ad esse si affiancarono quelle degli immobiliari che volevano avviare processi di speculazione edilizia come già stavano facendo in alcuni centri vicini, primo fra tutti Rapallo.



Fig. 1 - Portofino, Borgo e promontorio
(fonte: comune di Portofino)

La rottura storica avvenuta dopo la seconda guerra mondiale ha modificato profondamente anche i destini di Portofino: le attività marinare ed agricole praticate dai locali sono divenute sempre più marginali e il turismo inventato mezzo secolo prima da intellettuali e nobili nordeuropei allarga il proprio bacino di utenza ed accoglie i nuovi “ricchi”, protagonisti del rilancio dell’economia italiana. Negli anni del *boom economico* la notorietà internazionale di Portofino come esclusivo centro turistico di lusso si è sviluppata e consolidata ponendosi come punta di diamante di tutto il comprensorio turistico del Golfo del Tigullio e del Golfo Paradiso. Parallelamente, a questa improvvisa occasione di sviluppo che veniva provvidenzialmente a sostituire le attività tradizionali ormai non più remunerative, si assiste ad un progressivo e costante abbandono del territorio comunale da parte dei residenti.

Ma non sono soltanto queste le motivazioni dello spopolamento della zona rurale di Portofino. Analogamente a quanto avvenuto nella quasi totalità dei borghi montani dell’entroterra ligure e nelle frazioni collinari dei comuni costieri: nonostante la costruzione delle strade che li raggiungevano, il calo demografico continuava e, addirittura, in molti casi lo accelerava. Non solo: l’appartamento in città era uno *status-symbol* di forte richiamo per chi aveva fino ad allora vissuto in case rurali. I portofinesi “di campagna” non si sottraevano a questo fascino e se gli anziani rimanevano a presidiare il territorio, le nuove generazioni scendevano a valle nelle vicine Santa Margherita Ligure e Rapallo. Le case sul monte, rimanevano progressivamente disabitate e venivano progressivamente acquistate da imprenditori e professionisti, soprattutto milanesi, per farne la propria casa di vacanza.

La speculazione edilizia nel Tigullio

Nel dopoguerra il “boom” economico nazionale agisce da forte propellente per il diffondersi di un nuovo modello turistico in queste aree territoriali assai vicine a quelle del “triangolo industriale” (Gabrielli 1994). Il mutamento degli stili di vita e di consumo fa esplodere il turismo di massa e alimenta la “catena delle seconde case” (Ginsborg 1989). Le denunce di alcuni autorevoli giornalisti, intellettuali e frequentatori del Tigullio, resero impossibile il saccheggio dell’area del Monte di Portofino che era dotata di un Piano Paesistico approvato dal Ministero dell’Istruzione il 3 giugno 1958. Detto piano comprendeva parti dei comuni di Recco, Portofino, Santa Margherita Ligure, Rapallo e Camogli e fu elaborato dalla Soprintendenza ai Monumenti della Liguria. Il lavoro fu portato avanti con grande fatica a causa delle ostilità che i comuni interessati dal piano mostrarono nei confronti della Soprintendenza, la cui azione veniva ravvisata come una ingiustificata ingerenza in materia di edilizia comunale (la legge 1497 del 1939 non prevedeva appropriate forme di correlazione tra gli strumenti di pianificazione urbanistica e i piani paesaggistici). L’esigenza di contemperare i diversi interessi pose il fianco a critiche sia dalla parte più conservatrice, albergatori e appassionati del Monte, che ravvisarono nel piano scarso rigore nelle norme di tutela, sia dalla parte aventi maggiori interessi speculativi, che vide nel piano un eccessivo atteggiamento vincolistico soprattutto riguardo alle aree fabbricabili. Le previsioni di tale piano sono durate a lungo e sono venute meno solo con la definitiva approvazione, con deliberazione del Consiglio Regionale n. 6 del 25 febbraio 1990 del Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico della Regione Liguria.

Va anche detto che per quanto riguarda i piani comunali, in base alla legge 1150 del 1942, non tutti i comuni erano obbligati a dotarsi di PRG, dovevano farlo obbligatoriamente solo quelli inclusi in appositi elenchi diramati dal Ministro dei Lavori Pubblici. Il primo elenco viene diramato l’11 maggio 1954 e comprende tra gli altri i comuni del Tigullio di Chiavari, Rapallo e Santa Margherita Ligure (che a quella data non avevano ancora provveduto a dotarsi dello strumento pianificatorio). Scorrendo l’elenco si trovano esclusivamente capoluoghi di provincia o centri di preminente interesse turistico, ed è evidente la volontà del legislatore di tutelare quelle località che avrebbero potuto avere uno sviluppo urbanistico particolarmente intenso.

Nel 1963 la rivista “Urbanistica” pubblica i risultati di un’inchiesta sulla “formazione, approvazione, attuazione” dei piani regolatori estesa a tutto il territorio nazionale. Nel frattempo gli elenchi emanati dal Ministero dei Lavori Pubblici sono diventati 7 per un totale di 645 comuni. Di questi solo 65 (10%) hanno approvato il loro piano, mentre 130 sono in fase di studio e 180 attendono l’approvazione da parte del Ministero dei lavori pubblici. Per quanto riguarda il Tigullio e il Golfo Paradiso i comuni obbligati sono diventati 12, oltre a quelli già citati troviamo Camogli, Portofino, Recco, Zoagli (secondo elenco del 1956); Sori e Moneglia (quarto elenco del 1960); Santo Stefano d’Aveto, Sestri Levante, Torriglia, Uscio (sesto elenco del 1960). Tutti i comuni della costa sono tenuti a

pianificare il territorio, ma quanti lo hanno fatto? Solamente tre. Il primo in ordine temporale (uno dei primi in Italia) è Sestri Levante che ha un piano approvato dal 1956 (prima ancora di essere inserito negli elenchi), seguono Portofino (1961) e Rapallo (1961).

I comuni di Rapallo e di Santa Margherita Ligure si caratterizzavano alla fine del secolo scorso per condizioni socioeconomiche simili, una popolazione tra gli otto e i diecimila abitanti e un tessuto economico incentrato su attività agricole e marinare. A cavallo del secolo alcuni pionieri (generalmente provenienti da fuori regione) intuiscono per primi le potenzialità turistiche della riviera ligure di levante e pensano di poter ritrasporre in quest'area quel turismo straniero di élite che tanta fortuna aveva già avuto nella riviera di ponente. Questi due comuni, territorialmente confinanti, a partire dal decennio degli anni Sessanta, hanno visto progressivamente aumentato il divario riguardo al loro ruolo e alla loro identità nel campo dello sviluppo turistico e più in generale della tutela e gestione del territorio (Gabrielli 1995).

A Rapallo il verificarsi di particolari spinte di tipo economico, politico e sociale massimizza l'edificazione rispetto alle previsioni del PRG. Mentre la pubblicistica nazionale, fra fine anni Sessanta ed inizio anni Settanta fa assurgere il centro turistico del levante ligure a caso paradigmatico di malgoverno del territorio e speculazione edilizia diffusa, nella città la "rapallizzazione" si sviluppa in un clima di consenso pressoché generalizzato favorendo un'elevata mobilità ed ascesa sociale per larghi strati di popolazione. I gruppi dominanti, in vario modo legati all'attività edilizia e a quelle immobiliari si consolidano ed acquistano un potere politico rilevante. Rapallo subisce un forte snaturamento della propria identità territoriale, ma anche sociale, un uso intensivo del suolo con prevalenza di interessi privati e a discapito degli interessi pubblici (Cederna 1957, Fazio 1959).

A Santa Margherita Ligure, le cose vanno diversamente: va ricordato il ruolo di alcune importanti categorie economiche (albergatori e alcuni commercianti) e di alcune componenti sociali (intellettuali, ambientalisti, parte del mondo cattolico) che, comprendendo le insanabili conflittualità che la speculazione edilizia avrebbe generato tra turismo di massa e turismo d'élite, scelgono per il potenziamento e lo sviluppo di quest'ultimo. Lo scontro fra le diverse opzioni è in certi periodi molto aspro, ma accordi trasversali fra le componenti politiche e una mobilitazione popolare di vaste proporzioni fanno opporsi alle spinte speculative (Lagomarsino 1974, Delpino 1975).

Aspetti pianificatori e di gestione del territorio

Tornando a Portofino che è l'oggetto principale di questa analisi, la sua celebrità non deriva da una recente operazione di *marketing* territoriale, ma affonda le sue radici in solide motivazioni paesistiche e storico-geografiche. L'ubicazione sulla punta di un promontorio che si stacca nettamente dall'arco formato dalla riviera ligure, unitamente alla presenza di un'insenatura ben riparata dai venti, ne ha decretato l'importanza in campo marinaro che ha rivestito fino al XIX secolo e, successivamente, la celebrità

*Fig. 2 - Portofino, Castello Brown
(fonte: comune di Portofino)*



nata agli inizi del XX secolo grazie ai viaggiatori nordeuropei che ne hanno decantato le bellezze naturali. La presenza di radici storiche, anche importanti, ancora leggibili in una struttura urbana non alterata, danno al luogo una propria identità, differenziandolo notevolmente da altre realtà turistiche che hanno assistito, negli anni Sessanta, ad una crescita edilizia invasiva e ad uno snaturamento dei propri elementi di specificità locale. Come abbiamo visto occorre comunque distinguere tra il “borgo” con la famosa “piazzetta” e il territorio rurale circostante. Se il centro è stato da sempre collegato agli altri centri vicini (Santa Margherita Ligure e Rapallo) dove erano e sono le connessioni alle maggiori vie di comunicazione, le parti collinari erano raggiungibili soltanto a piedi percorrendo ripidi sentieri o lunghe scalinate.

Il paesaggio fortemente antropizzato che costituisce l'attuale immagine di Portofino si è, come detto, formato nei decenni a cavallo tra Ottocento e Novecento e i committenti delle residenze erano soggetti illuminati, molto preparati culturalmente. Il risultato che ancora oggi sostanzialmente possiamo ammirare è sorto senza la necessità di rigide e precise normative, ma con semplici regolamenti edilizi. Indicativo è il fatto che anche un architetto razionalista come Carlo Enrico Rava si cimenti nell'esercizio formale di inserire un organismo architettonico moderno a fianco della fitta struttura edilizia del borgo antico, conseguendo un risultato di tutto rispetto come si può verificare nella veduta più famosa di Portofino e cioè quella della schiera che prospetta sulla celebre calata, al termine della quale la villa dell'architetto comasco è percepibile solo da un occhio attento e competente.

Come detto, negli anni Trenta del Novecento viene istituito l'Ente Autonomo del Mon-



*Fig. 3 - Portofino, Borgo e promontorio
(fonte: comune di Portofino)*

te di Portofino: il tempismo è perfetto in quanto con le grandi opere del primo periodo del Fascismo le possibilità di spostamento veicolare si erano ampliate e facilitate e stava iniziando a farsi sentire una certa pressione speculativa formata dalle richieste della classe industriale che sosteneva il regime. E' interessante leggere l'articolo 1 della legge 1251 del 1935 istitutiva del parco: "Tutto il territorio del Monte di Portofino [...], è sottoposto a speciali vincoli allo scopo di conservare le bellezze naturali, di conservare e sviluppare la flora e la fauna, di conservare e restaurare i monumenti di pregio artistico e storico, di sistemare la viabilità, di disciplinare le costruzioni edilizie affinché esse contribuiscano alla bellezza del paesaggio". Il fine dell'ente è principalmente volto alla conservazione del paesaggio in un'accezione principalmente estetica e le costruzioni non sono viste come una minaccia assoluta ma sono considerate un elemento che può contribuire alla bellezza del luogo. pur essendo comunemente indicato fin dalla sua istituzione come Parco di Portofino, tale territorio non fu mai formalmente tale. Infatti detta legge si limitò ad individuare un territorio protetto da speciali vincoli senza mai denominarlo parco naturale.

Sebbene non vi sia un blocco normativo categorico con l'avvento dell'ente, anche a causa della situazione sociopolitica del periodo che stava rapidamente precipitando verso il baratro della seconda guerra mondiale, in pratica si ferma la produzione edilizia di nuove costruzioni; da allora in poi si può dire che i nuovi volumi sono sostanzialmente costituiti da piccoli ampliamenti di case rurali con funzione di adeguamento igienico sanitario e da abusi edilizi sanati dai condoni del 1985 e del 1994 che avevano efficacia anche nelle zone protette.

La normativa dell'ente e il PRG comunale del 1961 regolarono le modificazioni del territorio fino agli anni Settanta. In questo decennio e nel precedente una forte pressione speculativa tornò a minacciare il borgo e il monte e le relative vicende ebbero una certa eco sulla stampa locale e nazionale.

Nel 1986 viene istituito l'Ente Regionale Parco di Portofino (tramite la legge n. 32 del 4 dicembre 1986), che sostituisce il precedente ente derivante dalla legge del 1935 che era stato abrogato nel 1978. Lentamente, nel ventennio successivo, il nuovo ente si dota degli strumenti pianificatori e regolamentativi per il proprio territorio: il Piano del Parco e i relativi Regolamenti attuativi normano precisamente ogni attività di modifica del territorio naturale e antropico di fatto esautorando i Comuni per quanto riguarda il controllo urbanistico. L'intera superficie del Comune di Portofino ricade nella "zona parco", unitamente a vaste porzioni dei Comuni di Santa Margherita Ligure e Camogli.

Il Piano del Parco considera la protezione del paesaggio non solo dal punto di vista estetico, ma anche e soprattutto da quello ecologico. E, a differenza del vecchio piano, anche sulla scorta delle brucianti esperienze del "boom edilizio" dei decenni precedenti, blocca categoricamente ed esplicitamente ogni nuova edificazione residenziale privata. Rimane possibile, sotto l'attenta ed approfondita verifica dei relativi progetti, soltanto il potenziamento della ricettività alberghiera e in quest'ambito si colloca il grosso intervento il cui iter approvativo è in corso e che molto ha fatto discutere: la costruzione di un nuovo volume alberghiero prospettante sul piazzale di arrivo della strada carrozzabile, alle spalle del borgo e della piazzetta. Ma questa vicenda analizzata attentamente rivela che, oltre alla costruzione dell'hotel la cui redditività è limitata, il business principale è costituito dai numerosi box interrati previsti all'interno del progetto. La vicenda, risalente a qualche anno fa, dello sbancamento del versante adiacente al castello di Paraggi (in Comune di Santa Margherita Ligure) per la costruzione di box è ancora più indicativa: nonostante la corposa normativa che minuziosamente regola le tecniche costruttive di ogni più piccolo intervento di modificazione del territorio, la manomissione di zone di altissimo pregio viene comunque permessa in nome della necessità di dotazione di servizi accessori alla residenza, che però, come in quest'ultimo caso, è composta da residenti per una parte pressoché infinitesima.

Dinamiche abitative e la tutela della residenzialità

Il centro di Portofino, come detto, era collegato ai centri vicini ed aveva una sua piccola struttura urbana. Ma anche qui lo spopolamento avvenne in maniera forte e repentina. Il fascino della città con ampia dotazione di servizi era ugualmente sentito e lo spostamento era accelerato e agevolato dalla forte richiesta di alloggi turistici. Gli abitanti storici vendevano le proprie case alla nuova élite economica che poteva così avere la casa al mare, raggiungibile in giornata grazie all'autostrada appena costruita (1967) in un luogo che era anche e soprattutto un simbolo, segno distintivo delle proprie possibilità economiche e di uno status sociale. Allettati dalle alte cifre offerte per gli appartamenti



Fig. 4 - Portofino, Promontorio da castello Brown (fonte: comune di Portofino)

del centro i portofinesì lasciarono il borgo, conservando talvolta attività economiche e facendo i pendolari.

Questo esodo è iniziato negli anni Sessanta ed è proseguito costantemente fino ad oggi. Unitamente ad un basso indice di natalità dei residenti (elemento comune a tutta la Liguria) ha fatto sì che i 1011 residenti del 1961 diventassero 896 dieci anni dopo, 743 nel 1981, 608 nel 1991 e 529 al Censimento del 2001. In quest'ultimo decennio il declino demografico è continuato seppure abbia leggermente rallentato, al primo gennaio 2010 i residenti sono scesi sotto la soglia dei 500, arrivando negli ultimi mesi del 2011 a 453 abitanti (dato definitivo Censimento ISTAT 2011). Questi sono i dati ufficiali: nella realtà, è stimabile che non meno del 30% siano soggetti che hanno la residenza, ma non vivono a Portofino, principalmente per opportunità di natura fiscale di diverso tipo.

Il numero di residenti reali è quindi stimabile in 300: tale livello appare il minimo fisiologico in relazione alla disponibilità di alloggi accessibili da nuclei familiari aventi un reddito "ordinario", che sostanzialmente costituiscono la stragrande maggioranza delle abitazioni occupate in modo continuativo per tutto l'anno. Gli attuali residenti sono per lo più occupati nel borgo, e gestiscono attività commerciali e di ristorazione o sono *skipper* delle imbarcazioni alla fonda nel porticciolo e, in misura minore, sono impiegati nell'attività edilizia. Non è poi da dimenticare che l'attività edilizia di manutenzione e ristrutturazione di alberghi e abitazioni di vacanza avviene principalmente nei mesi invernali ed è in buona parte effettuata da ditte locali generando un indotto sull'economia locale del Tigullio.

Di fatto, le possibilità di lavoro, ben più significative rispetto al numero dei residenti attivi, e richiamano addetti anche dai centri vicini, soprattutto nelle mansioni di più

basso livello del campo alberghiero e della ristorazione, come addetti commerciali nei negozi di abbigliamento. Non trascurabile è poi l'occupazione nella custodia delle ville, nella cura dei loro giardini e nelle collaborazioni familiari e domestiche.

Un numero così ridotto di residenti e la facilità di spostamento verso i centri vicini rendono inevitabilmente difficile il sopravvivere ai negozi che vendono generi di prima necessità; la loro chiusura è stata poi accelerata dalla forte richiesta di spazi commerciali delle più famose *griffe* dell'alta moda e della gioielleria. Recentemente il Comune ha adottato un piano commerciale che limita l'apertura di nuovi negozi di lusso per salvaguardare i piccoli esercizi. E' da rilevare, però, che i negozi dei marchi di lusso presenti non sono soltanto "di rappresentanza", ma hanno un saldo attivo e generano occupazione, anche grazie ai numerosi turisti stranieri che sbarcano dalle navi da crociera che fanno scalo a Portofino.

Conclusioni

Alla luce di quanto esposto si può affermare che Portofino sia un "borgo fantasma"? La definizione, spesso riportata da giornali e organi di informazione pare dettata da motivazioni nostalgiche e sentimentistiche legate ad un'immagine "pittoresca" della costa ligure che l'iconografia storica ci ha tramandato. Lo spopolamento, che prosegue tuttora, è generalmente visto con connotazioni negative, ma tali interpretazioni appaiono troppo semplicistiche. Il Comune di Portofino ed anche lo ex IACP hanno attuato politiche edilizie di contrasto del calo demografico realizzando un buon numero di alloggi convenzionati e sovvenzionati nella zona di minor pregio del centro del paese. Le ultime operazioni in questo campo sono state attuate alcuni anni fa, la costruzione del nuovo Municipio ha permesso la trasformazione a fini residenziali sociali della vecchia sede, discorso analogo per il recupero di un edificio andato a fuoco, posto nei vicoli retrostanti la piazzetta.

All'oggi a Portofino si assiste ad una tendenza comune a tutti i paesi piccoli e piuttosto periferici che sono "vivi" in determinati periodi dell'anno e che cadono in "letargo" nei mesi di bassa stagione. Se nei centri costieri maggiori questa tendenza costituisce un problema economico e le amministrazioni cercano di "destagionalizzare" i flussi turistici, per Portofino il fenomeno è mitigato dall'essere meta di un turismo di élite che sebbene non riempia le strade a causa di una necessaria riservatezza, permette alle maggiori strutture ricettive di avere presenze anche nei mesi invernali. Inoltre, se i primi scopritori della Portofino come luogo di villeggiatura la scelsero per passarvi i mesi invernali, i ritmi di vita ed il turismo più recente la utilizzano principalmente nei mesi estivi e nei fine settimana e festività primaverili. Ciò accade in tutte le località turistiche relativamente vicine alle grandi zone urbane, come è la Liguria rispetto a Milano e Torino. Portofino, data la sua notorietà, può essere considerato il luogo-simbolo di un fenomeno più vasto. Azioni amministrative e politiche comunali potranno in qualche modo incidere, ma in tempi brevi non appaiono ipotizzabili inversioni di tendenza significative.

REFERENCES

- Artom Corinna, “Piani e progetti per il litorale” in Marco Massa (a cura di) *Passeggiate lungo molti mari*, Maschietto Editore, Firenze, 2006
- Battilani Patrizia, *Vacanze di pochi, vacanze di tutti, l’evoluzione del turismo europeo*, Il Mulino, Bologna, 2001
- Cederna Antonio, “Che cosa facciamo per le coste?”, in *Le vie d’Italia* n.12, 1957
- Delpino Marco, “Cemento sconfitto”, in *Bacherontius* n.7, 1975
- Fazio Mario, “Continua la distruzione del paesaggio ligure”, in *Le vie d’Italia* n.12, 1959
- Gabrielli Bruno, “La dilapidazione del territorio”, in Gibelli Antonio, Rugafiori Paride (a cura di), *La Liguria*, Einaudi, Torino, 1994
- Gabrielli Bruno, “La vicenda urbanistica. L’antefatto”, in AA.VV., *La stazione e la città. Progetto per l’area ferroviaria nel centro di Rapallo*, Alinea, Firenze 1995
- Ginsborg Paul, *Storia d’Italia dal dopoguerra ad oggi*, Einaudi, Torino 1989
- Innocenti Piero, *Geografia del turismo*, Carocci, Roma, 1998
- Lagomarsino Luigi, “PRG di Santa Margherita Ligure. Perché il sindaco non si è dimesso”, in *Urbanistica Informazioni* n. 13, 1974
- Logfren Orvar, *Storia delle vacanze*, Bruno Mondadori Editore, Milano, 2001
- Lorenzani Franco, “La pianificazione della costa in Liguria” in Marco Massa (a cura di) *Passeggiate lungo molti mari*, Maschietto Editore, Firenze, 2006
- Pollice Fabio, *Territori del turismo. Una lettura geografica delle politiche per il turismo*. FrancoAngeli, Milano, 2002
- Simonicca Alessandro, *Turismo e società complesse*, Meltemi, Roma, 2004

Francesco Gastaldi*Università IUAV Venezia**e-mail: francesco.gastaldi@iuav.it*

Francesco Gastaldi is researcher in urban planning at the Faculty of Territorial Planning of the Università Iuav di Venezia. He achieved Phd in Spatial Planning and Local Development at the Polytechnic of Torino, practiced research activities at the Polis Department of the University of Genoa and Adjunct Professor at University of Parma and Polytechnic of Torino

you to lose that character identity that connoted, resulting in disorganized urbanization with the inevitable consequence of a poor physical, social, environmental and urban planning today so visibly present throughout the area coastal town of Torre Melissa. Additionally, the causes of erosion that arose in recent years, almost irreversibly threatened the conditions of growth and development that, despite everything, still persist, even if only found in a few isolated examples, and, thanks to its natural vocation and allow you to look to the future with confidence and optimism.

La conservazione e l'innovazione nella rigenerazione urbana. Un caso studio: “La costa ionica da Torre Merlata all’abitato di Torre Melissa”

Obiettivo prioritario del lavoro progettuale qui presentato è la definizione di un master plan, teso ad offrire idee ed ipotesi progettuali al fine di riqualificare dal punto di vista ambientale e urbanistico l’area costiera di Torre Melissa, comune facente parte dell’alto Ionio Crotonese in Calabria. Il progetto è formulato sull’idea d’organizzazione spaziale e funzionale del litorale la cui zona è stretta fra il litorale e la rete ferroviaria, con particolare attenzione alle relazioni e alle modalità di integrazione del progetto con il tessuto urbano circostante.

Il progetto intende perseguire obiettivi di qualità, sia nella sua globalità che nei suoi dettagliati “esercizi progettuali” (definiti progetti pilota), caratterizzati per una forte sensibilità progettuale, tanto quella architettonica, che quella urbanistica, in riferimento all’accessibilità, alla tutela del paesaggio, al riuso funzionale degli spazi aperti e degli elementi fisici del territorio.

Nell’ultimo decennio diversi motivi hanno compromesso la fruibilità del litorale, facendo perdere quel carattere identitario che lo connotava, determinando un’urbanizzazione disorganica con la conseguenza inevitabile di un degrado fisico, sociale, ambientale e quindi urbanistico oggi visibilmente presente su tutta l’area costiera di Torre Melissa. Ulteriormente, le cause erosive determinatesi negli ultimi anni, hanno minacciato quasi irreversibilmente le condizioni di crescita e di sviluppo che, nonostante tutto, ancora persistono, *anche se riscontrabili solo in pochi ed isolati esempi*, grazie alla sua naturale vocazione e consentono di guardare al futuro con fiducia e ottimismo.

KEYWORDS:

Coastal Regeneration, Mediterranean sea, Regeneration, Ionian Coast

La conservazione e l'innovazione nella rigenerazione urbana. Un caso studio¹: “La costa ionica da Torre Merlata all’abitato di Torre Melissa”

Domenico Passarelli, Vincenzo Alfonso Cosimo

1. Obiettivi del progetto

Negli ultimi anni il tema della rigenerazione urbana è divenuto ricorrente e imprescindibile nel dibattito disciplinare e nella pratica urbanistica, sperimentando nuovi approcci e diversi metodi che si configurano come base di partenza per ripensare l'approccio complessivo della pianificazione. Ciò significa passare da un modello di città, fondato sulla riqualificazione di parti di città ad un modello di rigenerazione urbana come resilienza, attraverso la ricomposizione del tessuto connettivo, al soddisfacimento dei criteri esigenziali e prestazionali, alla riorganizzazione della mobilità in una dimensione di sostenibilità ambientale, economica e sociale². Dal punto di vista urbanistico tale approccio riguarda:

- il contenimento del consumo di suolo;
- la rinaturalizzazione dei tracciati idrografici superficiali e l'aumento della copertura vegetale sugli spazi aperti permeabili al fine di contribuire alla sicurezza del territorio;
- l'innalzamento del potenziale di rigenerazione ambientale delle aree costruite;
- la manutenzione, il potenziamento e l'innovazione della dotazione infrastrutturale a partire da quella già esistente.

La sfida del progetto proposto, che si sviluppa nel framework dei principi anzidetti, è quella di ridisegnare il territorio nella frazione Torre di Melissa, restituendo ad essa il carattere identitario e di visibilità rispetto al contesto territoriale, e di riuscire a coniugare la necessità di una grande flessibilità delle funzioni previste e dei relativi spazi con l'opportunità di realizzare interventi che assicurino, nel tempo inevitabilmente medio-lungo, il rispetto della morfologia di impianto e la reciproca compatibilità delle sue architetture; che garantisca un'unità nella diversità e cioè unità morfologica e unità funzionale di alcune componenti dell'architettura, rappresentati nelle diverse ipotesi progettuali.

I singoli progetti proposti all'interno del master plan (progetti/pilota) sono orientati fortemente a restituire identità e visibilità a quelle parti di territorio oggi fortemente compromesse favorendo la sistemazione complessiva di tutta l'area attraverso la valorizzazione e la promozione delle bellezze naturali, razionalizzando i percorsi pedonali, incrementando l'attuale dotazione di parcheggi pubblici complessiva, predisponendo un nuovo sistema di illuminazione pubblica con particolare riguardo agli effetti scenografici (Proiettore Grafico Laser VERDE SC928-G), monitorando la regimazione delle acque meteoriche, individuando percorsi pedonali e/o ciclistico a carattere turistico, il

risanamento e miglioramento del litorale.

La soluzione proposta ha individuato nella progettazione specifica di alcune parti dell'interio territorio oggetto di riqualificazione il principale strumento di controllo, anche nel tempo, della qualità di realizzazione del progetto nella sua interezza, puntando su una fortissima definizione dello spazio pubblico, della fruibilità e della permeabilità degli spazi aperti, una definizione ed un vincolo ad uso pubblico di alcune parti del costruito.

L'approccio progettuale persegue l'obiettivo di garantire il massimo livello di qualità architettonica ed urbanistica, mediante una definizione formale e funzionale marcatamente espressa in particolar modo su alcuni progetti pilota (piazza Meridiana, L'anfiteatro denominato "trireme", La Torre Faro) facendo assumere agli stessi forme e caratteristiche di nuove "centralità urbane". Tali progetti/pilota costituiscono "nell'insieme del progetto" un *continuum*, anche visivo, che viene garantito anche dal raggio di luce laser pensato per restituire alla memoria il valore storico di un luogo che trae la sua origine dalla più nota TORRE denominata e conosciuta, in virtù ed in rapporto al suo radicamento storico-culturale "U torrazzu", unificando percettivamente tutti gli elementi in un "corpo unico".

La progettazione degli elementi strategici del progetto è stata particolarmente accurata, come si evince dagli elaborati riportati nell'abaco degli interventi, ed è stata concepita in forma strettamente relazionale con il contesto territoriale entro cui gli stessi progetti insistono. Infatti per ciascun progetto si garantisce la immediata fruibilità degli spazi, la determinazione di effetti positivi sia dal punto di vista economico che ambientale nonché una adeguata salubrità ed una elevata percezione di benessere sociale.³

In sintesi ciascun progetto pilota è parte integrante del progetto complessivo di riqualificazione e diventa, allo stesso tempo, occasione di valorizzazione della zona su cui interviene favorendo in tal modo un processo continuo e virtuoso che trova significato e valore nei successivi "step" di realizzazione.

In definitiva si persegue l'obiettivo di re-stituire allo sguardo malinconico della poderosa Torre Merlata quest'affascinante tratto di costa ionica assieme all'abitato di Torre Melissa, con dignità e vigore.

2. Criteri metodologici

Se è vero come è vero che le città devono rispondere ai criteri di sostenibilità ambientale, economica e sociale, le strategie urbanistiche devono mutare in modo sostanziale, assicurando che:

- non si inneschino irreversibili fenomeni di degrado;
- non si sperperi il capitale naturale;
- si garantisca una equa distribuzione dello spazio ambientale, cioè una equa disponibilità delle risorse ambientali e storiche-identitarie.⁴

Il progetto, qui presentato, si ispira ad alcuni criteri guida quali, la fattibilità, il "pragmatismo" delle soluzioni e la sua efficacia, la intrinseca flessibilità nei caratteri spaziali

e funzionali e la considerazione delle varie e diverse fasi di attuazione nel tempo. Questi criteri assumono carattere di strategicità solo se tengono conto della complessità del fenomeno urbano (degrado fisico e funzionale, discontinuità nei percorsi pubblici e della passeggiata a mare, assenza di aree per parcheggi pubblici, di servizi ed attrezzature e di verde urbano, punti di aggregazione sociale, sistema di illuminazione soddisfacente ed altro ancora) e della capacità di attivare processi innovativi caratterizzati da efficienza: finanziamenti pubblici e dell'eventuale concorso di risorse finanziarie private, rapidità delle decisioni amministrative, etc. etc.

Per sincronizzare questi elementi il progetto di riqualificazione urbanistica ed ambientale dell'area costiera di Torre di Melissa, nella sua globalità, propone di adeguarsi alle modifiche ed alle trasformazioni susseguenti alle opere di difesa costiera e al ripascimento arenile già in fase di attuazione, senza alterare o modificare i principi-guida della sua iniziale concezione.

La dimensione e la complessità del progetto nella sua globalità implica un attento controllo dell'intero processo, dalla fase di pianificazione e progettazione (e della valutazione degli effetti e degli impatti economici ed ambientali degli interventi proposti), fino alla successiva fase delle opere realizzate, dalla gestione al mantenimento dei livelli di qualità urbana e ambientale.

La qualità urbana intesa come risultato dell'interdipendenza di diverse componenti: fisico-ambientale (caratteristiche morfologiche, architettoniche, edilizie, di organizzazione dello spazio, specifiche dell'ecosistema), del funzionamento o dell'apporto del governo pubblico (l'interesse generale o il bene collettivo, la regolamentazione), del comportamento dei cittadini (economico, sociale e culturale).

E' evidente come le diverse componenti e pertanto la qualità urbana, non sono unicamente dipendenti dalla pianificazione urbanistica, ma piuttosto il risultato della convergenza di più politiche e condizioni.

Nella sua "complessità" il progetto cura anche gli aspetti che a primo impatto possono apparire di secondaria importanza e che invece, "vivendo il luogo", le sue "abitudini" e le sue "tradizioni", assumono importanza cruciale e che si *impongono* alla base dell'approccio conoscitivo-valutativo e progettuale rintracciabili nelle vocazione dei luoghi e nelle potenzialità ad oggi inesprese.

Il progetto si ispira alla necessità di integrare la tutela del paesaggio con le trasformazioni urbanistiche, come riportata nella tavola 3. In particolare al fine di tutelare e migliorare la qualità del paesaggio, il progetto definisce per ciascun ambito di intervento previsioni specifiche in riferimento:

- a) al mantenimento, ove possibile, delle caratteristiche degli elementi costitutivi e delle morfologie dei beni e dei "luoghi" sottoposti a tutela, tenuto conto anche delle tipologie architettoniche, nonché delle tecniche e dei materiali costruttivi;
- b) all'individuazione delle linee di sviluppo urbanistico ed edilizio compatibili con i diversi livelli di valore riconosciuti e con il principio di minor consumo del territorio, e comunque tali da non diminuire il pregio paesaggistico di ciascun ambito;
- c) al recupero e alla riqualificazione degli immobili e delle aree compromessi o de-

gradati, al fine di reintegrare i valori preesistenti, nonché alla realizzazione di **“nuovi valori”** paesaggistici coerenti ed integrati;

d) all'individuazione di altri interventi di valorizzazione del paesaggio, anche in relazione ai principi dello sviluppo sostenibile.

L'area costiera di Torre di Melissa è stata studiata con approccio critico-descrittivo in virtù delle caratteristiche e delle funzioni espresse dalle condizioni attuali (vedasi tavola 1).

I criteri che hanno accompagnato la stesura della tavola 2 si originano dalle potenzialità presenti e dalla “rimozione” delle criticità che frenano lo sviluppo qualitativo del territorio.

Lo studio è stato condotto evidenziando i tracciati viari che, una volta recuperati, consentono una migliore fruibilità ed accessibilità soprattutto verso il lungomare e quindi la spiaggia. Nella tavola sono presenti alcune indicazioni metodologiche sul ripristino estetico e funzionali degli edifici che si trovano in uno stato di conservazione fatiscente ed altri elementi individuati come potenziali da cui avviare il processo di riqualificazione.

La terza tavola, il Master plan, racchiude in sé le soluzioni progettuali proposte nelle diverse aree di intervento, concepite in una **“visione d'insieme”**. A ciascuno dei progetti-pilota viene assegnato quel carattere di funzionalità che appartiene ad un progetto maturo, definendo nei dettagli gli aspetti strutturali e funzionali che consentono la fattibilità e la necessaria sinergia con gli elementi spaziali ed a-spaziali del territorio circostante.

Non mancano quei riferimenti “di dettaglio” che completano l'immagine unitaria dell'intera costa che vengono rappresentati nella cura dei materiali utilizzati anche con l'inserimento di vegetazione ed elementi di arredo urbano di tipo decorativo ed artistico. Il tutto viene “illuminato” da un sistema di luci che assume carattere di “ricomposizione” dell'insieme e di “esaltazione” degli “scorci” resi suggestivi dall'intervento. L'intera costa viene attraversata da un “raggio di luce” che partendo dalla Torre saracena “Torrazzo” si collega percettivamente mediante illuminazione artistica alla Torre Faro, posizionata sul terminale del pontile, fino ad arrivare ad intercettare l'anfiteatro “Trireme” e proseguire lungo il litorale..... fino a Cirò marina.

Il progetto di riqualificazione rappresenta un complesso di interventi finalizzati alla valorizzazione dell'area costiera caratterizzata da peculiari situazioni economiche, sociali culturali ed ambientali, per le quali appaiono necessarie proposte di recupero, per la cui realizzazione è richiesta l'azione coordinata ed integrata di più soggetti pubblici e privati.

3. Descrizione delle tavole di progetto

L'elaborazione cartografica del presente lavoro si è ispirata ad una nuova strategia di rigenerazione urbana, concepita non più sotto l'ottica della dimensione quantitativa

bensì di quella qualitativa che si palesa attraverso:

- la rigenerazione del patrimonio edilizio ed urbanistico esistente, mediante la conservazione e valorizzazione degli elementi identitari e la sostituzione di quelli degradanti;
- la rigenerazione delle aree dismesse, abbandonate o interstiziali;
- la rigenerazione dello spazio pubblico con l'incremento di funzioni compatibili;
- l'uso del suolo per il contenimento dello spreco energetico;
- la riconsiderazione degli standard urbanistici, dal punto di vista qualitativo.

Questa tavola è stata concepita in forma analitica descrittiva, da cui si evincono i rischi e le minacce, ma anche le opportunità e le condizioni di sviluppo; tale tavola è stata elaborata descrivendo i caratteri salienti dell'area evidenziandone le criticità presenti. In primo luogo il litorale è stato suddiviso in tre parti in funzione delle caratteristiche morfologiche e funzionali. In questa tavola vengono evidenziati gli elementi strutturali che caratterizzano Torre di Melissa: la Torre, la s.s. 106, la ferrovia e quant'altro utile per restituire l'immagine di un'Area che oggi soffre la sua "perifericità".

Allo stesso modo sono stati individuati gli elementi "puntuali" su cui innervare le proposte d'intervento: piazza degli Scogli, piazza Meridiana, aree ad uso pubblico (indicate con le lettere A, B e C) da destinare prevalentemente a parcheggi e/ o luogo di aggregazione, le cui condizioni oggi si presentano in forma prevalentemente degradata e utilizzata in modo "spontaneo"; punti nevralgici di attraversamento (nei cui punti si prevedono interventi di risistemazione veicolare e pedonale) al fine di garantire continuità percettive e funzionali di tutta l'area oggetto di intervento.



Fig. 1 - L'area di studio presenta situazioni di criticità che pregiudicano la fruizione e la funzionalità della fascia costiera.
Tavola 1: Lettura critica dell'esistente.

Nella seconda parte (area centrale del litorale denominata area Pontino), vengono descritte le attività ricettive turistiche e gli edifici privati ad uso residenziale che presentano forme di fatiscenze elevate oltre che degli spazi ad essi adiacenti.

In virtù di tali condizioni, tale zona necessita di una sistemazione generale entro cui si ipotizzano interventi come di seguito specificati: la progettazione di ponti in legno lamellare, la risistemazione di un'area da adibire a parcheggio pubblico, la costruzione di un anfiteatro all'aperto pensato in direzione del secondo passaggio a livello che garantisce una rinnovata funzionalità della parte a mare offrendo l'occasione di rivitalizzare, dal punto di vista turistico-culturale un'area oggi priva di capacità attrattiva.

Su questa tavola si evidenzia il degrado fisico e paesaggistico che interessa la discesa a mare, con i particolari di cui agli accessi abusivi in stato di degrado e in contrasto con il contesto ambientale.

Nella terza parte del litorale (area nord del litorale denominata Miramare) vengono descritte le maggiori criticità: la forte erosione della costa, il degrado formale e strutturale dell'attuale pista ciclabile, l'abbandono del fronte a mare, la mancanza di una rete di illuminazione, l'irrazionale sistema di circolazione veicolare e la carenza di servizi ed attrezzature per le attività balneari, ed altro ancora. Tali criticità vengono affrontate attraverso la risistemazione del percorso pedonale, di quello ciclabile, di una rampa per le imbarcazioni oltre che naturalmente di un nuovo sistema di illuminazione e della riorganizzazione di una fascia verde attrezzata, e quant'altro utile per garantire la riqualificazione urbanistico-ambientale del tratto di costa.

In questa tavola vengono evidenziati le strade principali e secondarie, con particolare attenzione alle trasversali che hanno sbocco sul lungomare evidenziandone le criticità

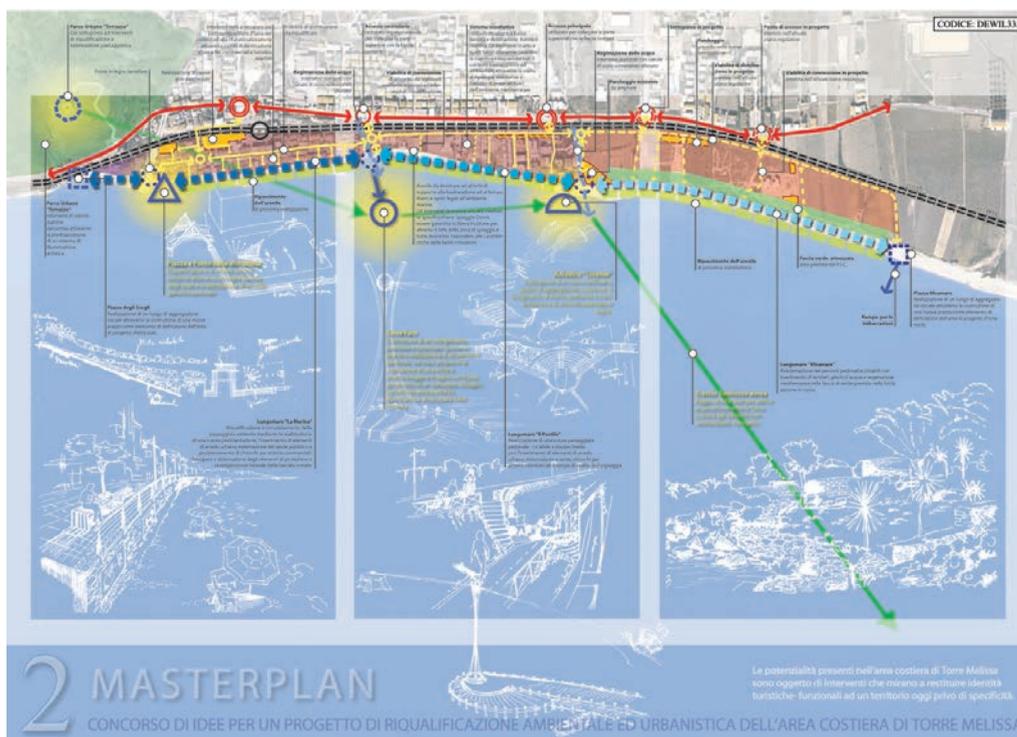


Fig. 2 - Le vocazioni urbane e territoriali suggeriscono interventi tesi alla riqualificazione ambientale ed urbanistica.

Tavola 2 : Criticità e potenzialità

e le potenzialità. Emergeranno le aree di sosta “spontanee”, i percorsi pedonali attuali con punti di forza e punti di debolezza, ivi compresa la cosiddetta passeggiata a mare e/o pista ciclabile. Vengono individuati i servizi e le attrezzature presenti nonché i punti critici di cui alla regimazione delle acque.

In questa tavola emergono le condizioni di degrado del patrimonio edilizio in riferimento alla conservazione delle facciate nonché alle condizioni estetiche. Si evidenzia l'attuale sistema di illuminazione pubblica al fine di indicarne l'insufficiente illuminazione e proporre quindi soluzioni alternative allo scopo di migliorare l'aspetto estetico del territorio e del paesaggio con particolare attenzione a quei punti di interesse rappresentati dai luoghi di sosta e dai percorsi di pedonalizzazione oltre che dagli elementi rappresentativi della scena urbana.

Sulla stessa vengono descritte le capacità ricettive relative all'utilizzazione della spiaggia, o parti di essa. Particolare attenzione è data alla evidenziazione della barriera costituita dal muro che separa la spiaggia dalla parte alta del lungomare evidenziandone le criticità dal punto di vista della sicurezza, dell'estetica, della inibizione che la stessa determina nei confronti di possibili punti di aggregazione.

Sulla stessa vengono evidenziate le aree a verde e/o l'inserimento di vegetazione ed elementi di arredo di tipo decorativo o artistico, le piante singole presenti su tutta l'area.

La tavola 3 rappresenta la sistemazione complessiva dell'area costiera di Torre Melissa, delineando lo scenario futuro che l'area stessa assumerà a seguito delle realizzazioni previste dal progetto. Nella tavola vengono visualizzate le idee-progettuali che caratterizzano le trasformazioni del territorio inserite nel contesto attuale e valutate in termini di sostenibilità economica ed ambientale.



Fig. 3 - Interventi che mirano a restituire identità, turistiche-funzionali, ad un territorio oggi privo di specificità. Tavola 3: Master plan

Proposte d' intervento:

1. La “Torre” di Melissa (Punto luce laser);
2. Area Meridiana;
3. Ponti in legno lamellare;
4. Aree ad uso pubblico da adibire a parcheggio (in modo totale o parziale);
5. Recupero lungomare esistente (con individuazione di punti di aggregazione sociale);
6. Porta di accesso al pontile;
7. Pontile (punto luce laser);
8. Area Anfiteatro;
9. Fascia pista ciclabile/percorso pedonale (doppio livello);
10. Rampa imbarcazioni (punto luce laser);
11. Evidenziare area di cui al rinascimento;
12. Utilizzazione della spiaggia o parte di essa (tempo libero e gli sport legati all’acqua e all’ambiente marino);
13. Interventi per la regimazione delle acque;

Si evidenziano attraverso le “zummate” gli interventi proposti per ciascuna area, strettamente legati all’assetto fisico e viario, alle aree a verde, ai percorsi pedonali e ciclabili, alla circolazione dei mezzi pubblici e privati, alla nuova e suggestiva illuminazione.

Quest’ultimo “elemento” assume notevole importanza. La luce artificiale può divenire uno strumento critico di conoscenza della città, per riscoprire le linee portanti della sua struttura ed i caratteri distintivi della sua morfologia. Così come si è riscoperto il

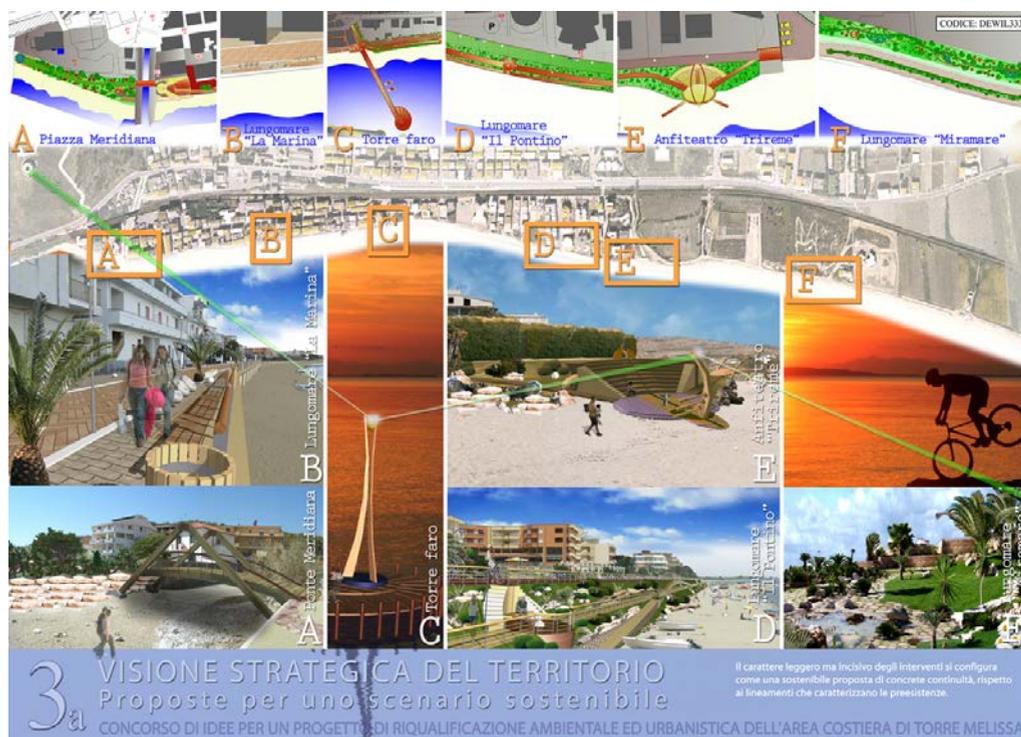


Fig. 4 - Proposte per uno scenario sostenibile.
Tavola 4: Visione strategica del territorio.

senso e il ruolo delle pavimentazioni nella costruzioni degli spazi aperti e nel restauro ambientale dei luoghi storici, è importante considerare lo studio della luce artificiale come una componente sostanziale degli interventi di riqualificazione, proprio per la sua capacità di esaltare i particolari e di ricomporre gli insiemi, di ricostruire la suggestione dimenticata dei luoghi e di riproporre le gerarchie di senso originarie, spesso difficili da leggere nella percezione diurna. La luce artificiale è un mezzo adatto a “costruire” e non soltanto a mostrare o a decorare ciò che già esiste.

Sono contemplati circa 300 corpi luce tra quelli da sostituire e quelli previsti, a basso impatto ed integrati nel paesaggio.

Nella stessa tavola vengono indicati orientamenti ed indirizzi progettuali e/o normativi ai fini del recupero estetico di cui al patrimonio edilizio messo in evidenza nella tavola precedente.

Per quanto riguarda la **regimazione delle acque** sono previsti due interventi, uno ubicato all'inizio della zona Pontino e l'altro nella zona “Miramare” in prossimità del previsto anfiteatro, denominato torrente San Giacomo, realizzati con canale di scolo sotterraneo sifonato con griglia e tubazione in calcestruzzo vibrocompresso del diametro di 1000 mm interrati e con sbocco in mare per una lunghezza di circa 100 m dalla battigia.

4. Abaco degli interventi pilota

1. Torre

Note descrittive

La torre Aragonese rappresenta una delle torri costiere difensive e di avvistamento dl litorale ionico, anticamente utilizzata per preservare questo territorio dagli attacchi delle flotte turche. Unica per la sua forma in tutto l bacino del mediterraneo, presenta una forma tronco-conica che rimanda ad origini normanno-sveve (XII sec.). Con il suo aspetto poderoso che lascia pensare ad un piccolo castello piuttosto che ad una torre, un tempo fu sede di villeggiatura delle tante famiglie feudatarie melissesi.

Indicazioni progettuali

Nel parco urbano denominato “U Turrazzu” sono previsti interventi di valorizzazione percettiva attraverso la predisposizione di un sistema di illuminazione artistica.

2. Piazza degli scogli

Note descrittive

Attualmente l'area destinata ad uso pubblico si presta ad una disorganica organizzazione.

Rappresenta la porta d'accesso a sud del lungomare.

Indicazioni progettuali

La piazza, viene concepita come elemento di definizione dell'area di progetto (Porta sud) ma soprattutto come luogo di aggregazione sociale, lambita da scalinata per consentire la discesa a mare. Tale spazio viene arricchito da punti di arredo urbano com-

prensivi di fontane.

3. Piazza della meridiana

Note descrittive

La Meridiana é un eccezionale strumento in grado di fornire dati astronomici e calendariali sorprendentemente precisi: per attivarla, è d'obbligo la presenza del Sole. L'ora rilevata con questo mezzo non è tuttavia la medesima indicata dai nostri comuni Orologi meccanici o al quarzo. Prima di iniziarne la descrizione, è perciò necessario chiarire le motivazioni astronomiche e geografiche che generano tale divario. Uno strumento solare indica il TEMPO LOCALE: detto anche TEMPO VERO, in quanto rappresenta l'unica realtà temporale per quel punto geografico. Se ad esempio esso segna le ore 12, e il momento di Mezzodì per quel luogo, il Sole si trova esattamente in direzione Sud, raggiunge la sua massima altezza sull'orizzonte per quel giorno, e divide esattamente in due parti l'arco di tempo che va dall'Alba al Tramonto. In quello stesso momento si dice che il Sole "transita sul Meridiano del luogo": un semicerchio immaginario che congiungendo il Polo Nord e quello Sud attraversa l'osservatore.

Indicazioni progettuali

Il monumento trattato è a Quadrante Orizzontale e Gnomone a "Vela", cioè di forma triangolare. Quest'ultimo, collocato secondo l'asse Nord-Sud, fa sì che la sua ipotenusa "O-A" - atta a generare ombra sul Quadrante - miri alla Stella Polare, formando con l'orizzonte un angolo pari alla Latitudine locale.

4. Ponte in legno lamellare

Note descrittive

Sono strutture leggere in legno lamellare trattato con vernici navali, concepite con diverse tipologie: 2 ad arco, 1 a vela (forma triangolare).

Indicazioni progettuali

5. Area parcheggio

Note descrittive

Sono state progettate due aree parcheggio posizionate una (A) nei pressi dei capannoni dimessi ex cantina "Ippolito" (in cui è stata rispettata la prescrizione ad uso completamente e/o ristrutturazione edilizia definita come zona b) e l'altra (B) nella zona in prossimità della chiesa "Madonna del Carmelo", la cui capacità complessiva è di circa 130 posti auto. Altri posti per la sosta dei mezzi pubblici e privati (pullman, auto, ed altro) vengono localizzati su altre zone disseminate lungo la fascia costiera.

Fig. 5 – Piazza Meridiana

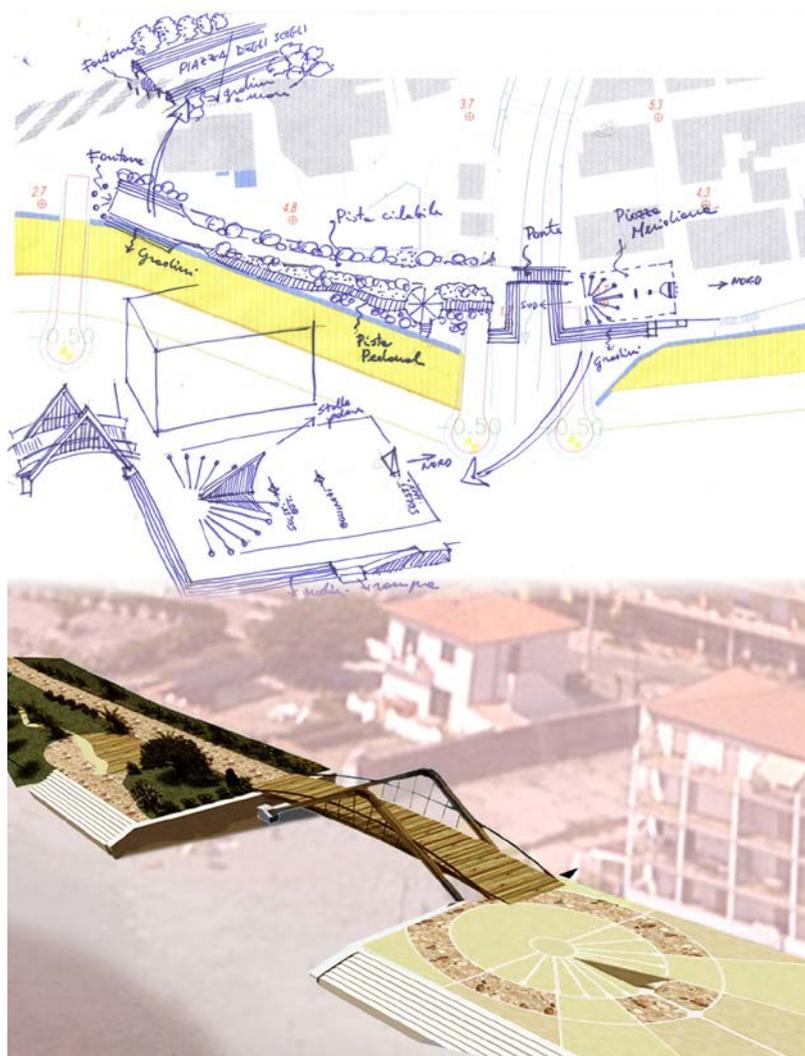
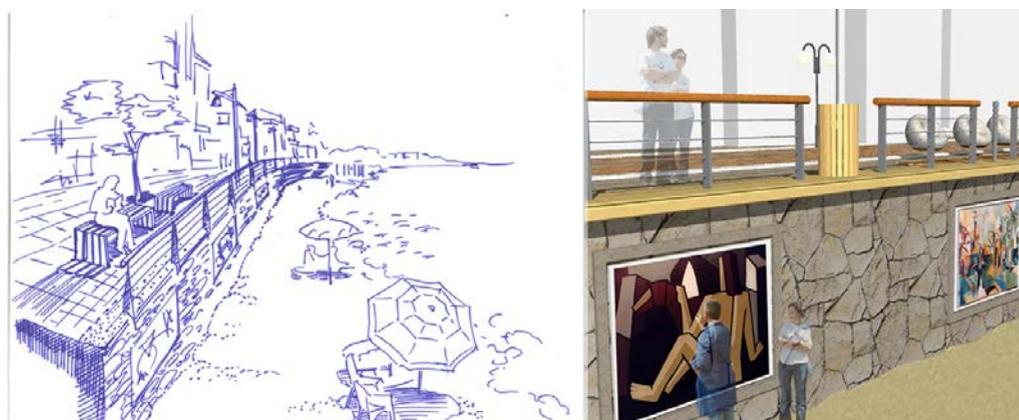


Fig. 6 – Ponte d'attraversamento



Fig. 7 – Riqualificazione del lungoma-



6. Lungomare “LA MARINA”

Note descrittive

Elemento cardine del progetto è la riconversione del lungomare intesa come sede di molteplici attività

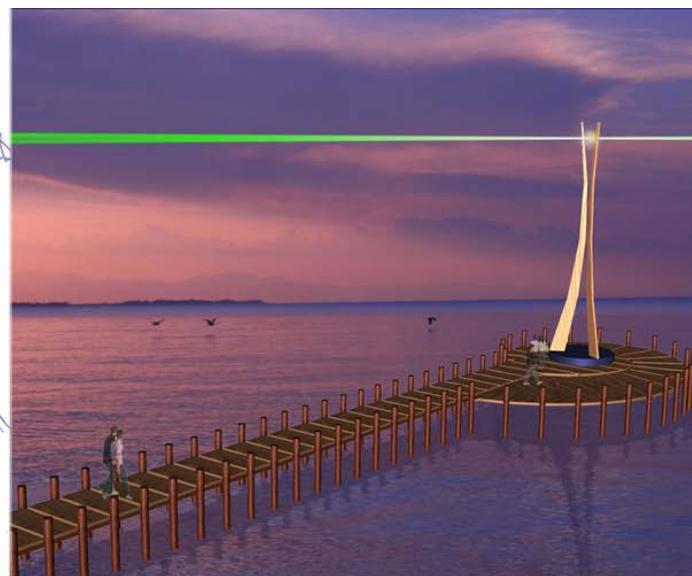
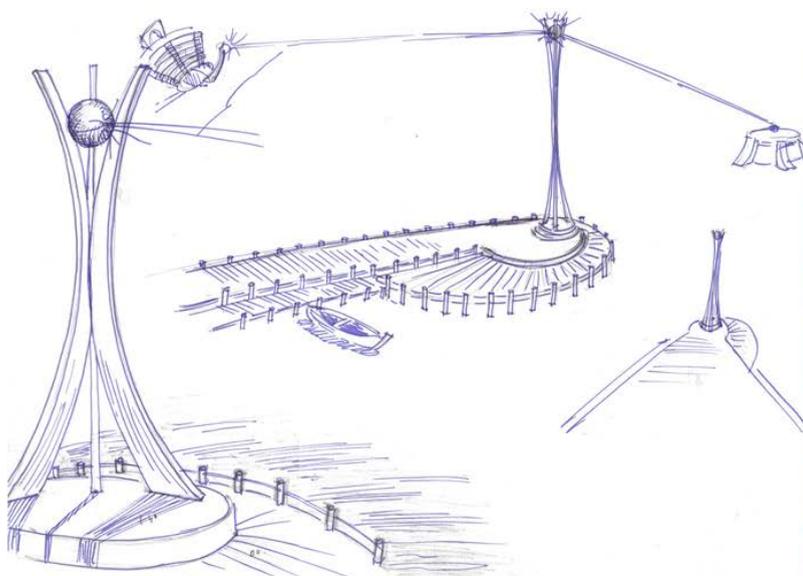
Indicazioni progettuali

Riqualificazione e completamento della passeggiata esistente mediante la realizzazione di una nuova pavimentazione, inserimento di elementi di arredo urbano, di sistemazione del verde pubblico e posizionamento dei chioschi per attività commerciali. Recupero e sistemazione degli elementi di protezione e ricomposizione formale delle facciate a mare.

7. Torre faro

Indicazioni progettuali

Costruzione di un collegamento pedonale e funzionale (ponte in legno) e realizzazione di un percorso pedonale sul mare attraverso la ostruzione di un pontile a struttura leg-



gera in legno con il posizionamento di un belvedere collegato percettivamente al mare, e l'illuminazione artistica alla torre saracena.

Fig. 9 - Lungomare "IL PONTILE"

8. Lungomare "IL PONTILE" (percorso pedonale e pista ciclabile)

Note descrittive

Questa area è completamente sprovvista di servizi. Il margine di intervento è molto ristretto. Dalla considerazione di molteplici variabili è scaturita l'idea progettuale e la relativa articolazione funzionale.

Indicazioni progettuali

Il progetto di riqualificazione del lungomare denominato "il Pontino" relativamente alla proposizione progettuale della Nuova passeggiata e pista ciclabile, del tratto compreso tra Piazza degli Scogli (Area sud del litorale) e la rampa delle imbarcazioni (Area nord del litorale), viene concepito in modo adeguato alle molteplici esigenze-domande-attese poste dal bando al fine di assicurare la sicurezza, il confort ambientale, la leggibilità di percorrenza, la godibilità di itinerario. L'idea guida del progetto è caratterizzato da un andamento non rettilineo la cui struttura delinea il senso progettuale tra i caratteri funzionali (pedonale e ciclabile) dei percorsi e le relazioni rispetto al contesto urbano e territoriale. A tali percorsi si assommano valori prestazionali, funzionali, quelli di valorizzazione morfologico-insediativo-infrastrutturale, quelli della sostenibilità paesaggistica ambientale, con l'inserimento di elementi di arredo urbano, sistemazione a verde e quant'altro utile al fine di rendere godibile l'intero percorso, garantito da un nuovo ed efficiente sistema di illuminazione.



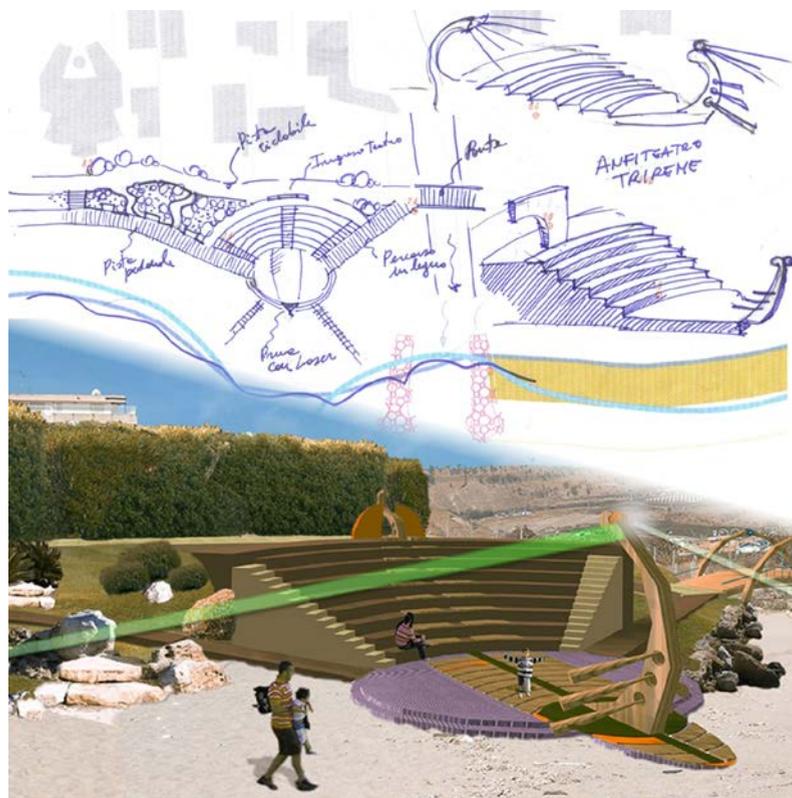


Fig. 10 - Anfiteatro "Trireme"

Nell'ambito di tale sistemazione è possibile definire gli obiettivi di sfondo che definiscono sinteticamente il carattere complesso della infrastruttura e il suo "valore aggiunto", obiettivi ricondotti a tre grandi famiglie tematiche: 1) Ottimizzazione delle prestazioni funzionali della rete; 2) Sostenibilità ambientale del rapporto infrastruttura viaria – risorse primarie (Aria, acqua, suolo, habitat, benessere, etc.); 3) Valorizzazione del patrimonio paesaggistico.

Per rispondere agli obiettivi su menzionati, si è deciso di realizzare il lungomare su due livelli, quello superiore adibito a pista ciclabile pavimentato con mattonelle di calcestruzzo vibrocompresso, del tipo già in opera sulla pista esistente, quello inferiore adibito a passeggiata con pavimentazione in mattoni a faccia vista; in particolare, per avere il minor impatto ambientale e per la valorizzazione del patrimonio paesaggistico, si è optato per la formazione di scogliere del tipo già utilizzato nelle barriere frangiflutti, intervallati da lingue di verde ornamentali.

9. Anfiteatro "TRIEME"

Indicazioni progettuali

Nome originario della nave da cui l'ispirazione per dare forma ellittica all'anfiteatro. Sulla pavimentazione viene rappresentata la forma di una nave con la messa in evidenza della prua, i tre remi, con funzione di torre per il proiettore della traccia luminosa aerea, in legno lamellare. La costruzione di un nuovo anfiteatro, consente di realizzare uno spazio di aggregazione sociale per lo svolgimento di eventi, spettacoli e manifestazioni e di un ponte pedonale in legno.

10. Utilizzazione spiaggia

Indicazioni progettuali

Arenile da destinare ad attività di supporto alla balneazione ed al tempo libero e sport legati all'ambiente marino. Gli interventi dovranno attuarsi mediante specifico piano spiaggia e si dovrà garantire la libera fruizione per almeno il 30% della zona di spiaggia e tutte le strutture dovranno rispondere alle caratteristiche della facile rimozione.

FOOTNOTES

1 Il presente articolo, nasce sulla scorta di un'esperienza progettuale il cui team di lavoro risaltava essere così composto: PASSARELLI Domenico (coordinatore), COSIMO Vincenzo Alfonso (progettista), CRITELLI Francesco (progettista), DE ROSE FRANCESCO (progettista), ERRIGO Maurizio Francesco (progettista), LETO Giuseppina (progettista), LETO Vincenzo Wladimiro (progettista), MARINO Sergio (progettista), MAURO Gino Cesare (progettista), TUCCI Nicola David (progettista), SCRIVANO Daniele (collaboratore).

2 Concetti appresi da: Carmona, Matthew; Tiesdell, Steve; Heath, Tim; Oc, Taner; Public Places - Urban Spaces. The Dimensions of Urban Design; Elsevier, Oxford, 2010 (ed. orig. 2003).

3 Concetti appresi da: Florio Riccardo, Città storiche città contemporanee. Strategie di intervento per la rigenerazione della città in Europa, Napoli, Clean, 2012, 194pp.

4 Carley Michael, Spapens Philippe, Condividere il mondo. Equità e sviluppo sostenibile nel XXI secolo, Edizioni Ambiente, Milano, 1999;

REFERENCES

- Busquets, Joan, La construcción urbanística de una ciudad compacta; Ediciones del Serbal, Barcelona, 2004, 471 pp.;
- Carley Michael, Spapens Philippe, Condividere il mondo. Equità e sviluppo sostenibile nel XXI secolo, Edizioni Ambiente, Milano, 1999;
- Carmona, Matthew; Tiesdell, Steve; Heath, Tim; Oc, Taner; Public Places - Urban Spaces. The Dimensions of Urban Design; Elsevier, Oxford, 2010 (ed. orig. 2003).
- Colantonio Andrea, Dixon Tim, Urban Regeneration & Social Sustainability: Best Practice from European Cities, London, Wiley-Blackwell, 2010, 336 pp;
- Cosimo Vincenzo Alfonso, “Pianificazione territoriale e politiche di rinnovo urbano una sperimentazione nelle realtà meridionali” in (In)certezze di ricerca. Atti del IX Convegno Nazionale della Rete interdotto in urbanistica e pianificazione territoriale e ambientale a cura di Benelli F., Biscotto E., Brunetti S., De Ioris D., Guida M., Nguyen Xuan A., Roma, Inu Edizioni, 2012, 3 pp;
- Erba, Valeria (a cura di), «Il piano dei servizi», Territorio, n.27, 2003;
- Florio Riccardo, Città storiche città contemporanee. Strategie di intervento per la rigenerazione della città in Europa, Napoli, Clean, 2012, 194pp;
- Franz Gianfranco, Trasformazione, innovazione, riqualificazione urbana in Italia, Franco Angeli Editore, Milano, 2001, 240 pp;
- Fusco Girard Luigi, Forte Bruno, Città sostenibile e sviluppo umano, Franco Angeli, Milano, 2000, 352 pp;
- Fusco Girard Luigi, Nijkamp Peter, Le valutazioni per lo sviluppo sostenibile della città e del territorio, F. Angeli, Milano 1997, 520 pp;
- Jakob Michael “Il Paesaggio”, Il Mulino, Bologna, 2009, 168 pp;
- La Camera Francesco, Sviluppo sostenibile. Origine, teoria e pratica, Editori Riuniti, Roma, 2003, 412 pp;
- Musco Francesco, Rigenerazione urbana e sostenibilità, F. Angeli, Milano, 2009, 208 pp;
- Passarelli D. (a cura di), AMBIENTI SENSIBILI programmazione, pianificazione e progettazione, Iiriti Editore, Reggio Calabria, 2005;
- Reho Mathelda, Valutazione e decisione per lo sviluppo sostenibile, F. Angeli, Milano, 2000, 208 pp;
- Scandurra Enzo, L’ambiente dell’uomo, Etas, Milano, 2001, 304 pp;
- Whiston Spirn Anne, Resilience in Ecology and Urban Design, edited by Steward Pickett, Mary Cadenasso, and Brian McGrath (Springer, 2013), 2012;

Domenico Passarelli

Dipartimento PAU, Università Mediterranea di Reggio Calabria
domenico.passarelli@unirc.it;

Domenico Passarelli (1963), Associate Professor of Urban Planning, Degree in Urban Planning, Master of Science in Economic Policy & Planning, PhD in Regional Planning, Professor (1999), the 2001, he provided research and teaching at the University Mediterranea of Reggio Calabria. President of the Degree Course in PTUA (2005-08), is the holder of several courses and workshops. Designer Municipal Building Plans and urban planning sectors. And ‘the author of numerous publications on national and international journals and has edited books and monographs.

Vincenzo Alfonso Cosimo

Dipartimento di Ingegneria per l’Ambiente e il Territorio e Ingegneria Chimica, Università della Calabria
vincenzocosimo@yahoo.it

Vincenzo Alfonso COSIMO (1982), PhD in Technology and Environmental Planning at the University of Calabria. Degree in Civil Engineering with Honours, Postgraduate Courses in Environmental Management Systems and Innovative Energy Systems. Consultant expert of the Calabria region in environmental issues. Designer and consultant of Municipal Structural Plans and Strategic Environmental Assessments. He is the author of books and publications in national and international journals

Urban rinaturactivation in Mediterranean: new strategy from ancient genome

Emanuela Nan

Abstract

The landscapes design and management depend no longer today only on the needs of its inhabitants but also, and increasingly, on the perspectives and exchange identification and understanding of logics imposed by new needs. The main objective of the transformation actions carried out in recent years is to increase 'appetite', to create expectations and ease of enjoyment for a growing number of non-based persons. A new geography of desire is altering so fast the development processes to produce crisis itself, so, it becomes important, therefore, an understanding of expectations and demands posed by users not easily definable, at first glance, as a result of the high mobility reached, because today the number of permanent inhabitants becomes always more negligible benefiting new figures: seasonal workers, commuters...

The coastal mediterranean areas, for their stratification and complexity of human and



Fig. 1 - Crumpled City. Immagine pubblicitaria che rappresenta la molteplicità urbana odierna.

abstract

natural contexts, are used more and more as a 'laboratory' where find out new logics urban recycling. The historic flexibility and willingness to hybridization of the Mediterranean territories gives rise in these contexts in a continuous self-redefinition formal and conceptual spaces and geographies. Today these dynamics translate into new strategies of transformation that can be defined of rinaturactivation because based on the rediscovery of the historical interactions between nature and human artifice in all scales.

Rinaturattivazione urbana nel Mediterraneo: nuove strategie da antichi genomi

Il progetto e la gestione dei paesaggi non dipende più oggi solo dalle necessità dei suoi abitanti, ma anche, e sempre più, dall'individuazione e comprensione delle prospettive e dei cambi di logica che vengono imposti dalle nuove esigenze. Obiettivo principale delle azioni di trasformazione poste in essere negli ultimi anni è aumentarne l'appetito, creare aspettative e facilità di godimento per un numero sempre crescente di soggetti non insediati. Una nuova geografia del desiderio che sta alterando così in fretta i processi di sviluppo da produrre crisi essa stessa. Sempre più fondamentale, pertanto, diviene di fatto la comprensione delle aspettative e delle istanze poste dagli utenti la cui stessa definizione a seguito dell'elevata mobilità raggiunta non è così facile come può apparire ad un primo sguardo, in quanto oggi il numero degli abitanti stabili diviene sempre più irrisorio a vantaggio di nuove figure: stagionali, pendolari, contingenti ...

Le zone costiere mediterranee, per la stratificazione e la complessità dei contesti umani e naturali, vengono utilizzati sempre di più come un 'laboratorio' per indagare nuove logiche e strategie di trasformazione o oggi è meglio dire di riciclaggio urbano. La storica flessibilità e predisposizione all'ibridazione dei territori mediterranei dà luogo in questi contesti a una continua auto-ridefinizione sia formale che concettuale degli spazi e delle geografie. Oggi queste dinamiche si traducono così in nuove forme e tattiche di progetto definibili di *rinaturattivazione* perchè basate sulla riscoperta delle storiche interazioni tra natura ed artificio umano in tutte le scale.

Keywords:

rinaturattivazione, territorio, mediterraneo, nuove logiche

Rinaturattivazione urbana nel Mediterraneo: nuove strategie da antichi genomi

Emanuela Nan

Multinet-Dreams Territory

Il rapporto tra i concetti di spazio, cultura e movimento è oggi sempre più mutevole; le stesse idee di dimensione e di tempo richiedono città nuove in grado di assorbire e farsi assorbire dalle persone che le vivono e le percorrono riuscendo a rapportarsi sia a scala locale che globale con utenti, sempre più differenziati e specializzati, che cercano nel territorio nuovi riferimenti, seduzioni ed esperienze.

Città e territori, in questo senso, sono spinti tanto ad affermare quanto a ridiscutere la propria storica natura e struttura per riconvertirsi in inedite e compresenti letture. Differenti visioni del territorio non solo come una catena di eventi, ma come un insieme di *cluster* o livelli specializzati che si vanno a sovrapporre rendendo ricca la trama urbana e fluido il muoversi al suo interno.

Se come scrive Cacciari, tuttavia, lo spesso troppo veloce e incontrollato sviluppo delle reti e dei sistemi urbani, in un passato non troppo lontano, ha fatto sì che oggi “abitiamo territori indefiniti in cui le funzioni vi si distribuiscono all’interno al di là di ogni logica programmatica, al di là di ogni urbanistica.” Per cui “il territorio post-metropolitano è una geografia di eventi, una messa in pratica di connessioni che attraversano paesaggi ibridi... Il limite dello spazio post-metropolitano non è dato che dal confine cui è giunta la rete delle comunicazioni... Le logiche tipiche della sistemazione urbana e metropolitana sono tutte saltate... le stesse funzioni si possono ritrovare ovunque” (Cacciari, 1998). La nuova spinta alla trasformazione dei territori urbani mira, oggi, a ricostruire coerenza e continuità, sempre più, per sistemi di sequenze, per successioni ritmiche, per punti e rete, nella definizione di una maglia sensibile di percorsi tematici e cognitivi con valenza conoscitiva e ricreativa prima che dimensionale e scalare.

A determinare le geografie territoriali non sono più, di fatto, dunque, tanto i fattori spazio-temporali quanto quelli *informazionali* e relazionali rispetto ai quali le mappe urbane si distorcono per compressione e dilatazione secondo configurazioni, non concluse e immutabili, ma, al contrario, variabili ed aperte¹, sempre più derivazioni, non del posizionamento delle funzioni, ma dell’interazione tra soggetti, realtà e spinte sociali, culturali, politiche ed economiche ...

I territori urbani, così, se già da tempo hanno assunto l’accezione di sistemi integrati, oggi appaiono sempre più simile a una miscellanea, composita e variabile, alla cui definizione concorrono molteplici dispositivi e la cui comprensione e gestione operativa sembra trovarsi non più nella perimetrazione di registri e contesti formali, ma nell’indi-

viduazione di regole e tattiche logiche capaci di guidare e prevedere gli esiti e le evoluzioni delle differenti dinamiche e vocazioni.

In questo contesto, la comprensione e la gestione degli scenari non dipende più tanto dal tracciare mappe e stabilire tempistiche futuribili, quanto dall'individuare e comprendere i cambi di logica rispetto a cui, in risposta alle nuove esigenze e sensibilità, progressivamente mutano, componendosi e intersecandosi, i dispositivi che concorrono via via a trasformare e rinnovare le città, interfacciando permanenze, immanenze e nuove necessità.

New logics e nuove direzioni di sviluppo urbano

“Società Ambiente e Paesaggio sono i grandi temi del confronto etico, economico e politico del dopo la crisi.

In pochissimi anni la crisi globale ha fatto maturare un senso diverso dei valori sociali ed economici che cambia gli obiettivi del mutamento” (Ricci, 2012).

Questa condizione dà luogo a una proliferazione e declinazione d'istanze di riciclo, riuso e recupero spaziale e non solo, producendo netti cambi nella definizione dei rapporti e degli equilibri a tutte le scale. Si assiste così al passaggio da:

- Logica di Separazioni a Logica di Intrecci

Sia all'interno delle singole urbanità, che nei rapporti tra i diversi sistemi e conurbazioni, che nella relazione con tutto ciò che si dice inurbano si assiste ad un cambio di definizione del territorio passando da una logica di separazione e zonizzazione in parti e per funzioni a una logica basata sempre più sulla complessità delle interazioni attraverso la trasposizione, ibridazione e declinazione degli scenari.

- Logica del Complemento a Logica dell'Articolatore

Inevitabilmente i cambiamenti del rapporto tra pieni e vuoti trasformano i ruoli e il verde dall'essere solo un complemento urbano, infiltrato e spesso quasi accidentale, diviene un importante e articolatore, un dispositivo di organizzazione e modulazione spaziale capace di interagire e interfacciarsi con peso e superficie percentuale al costruito modulandolo.

Il sistema naturale rafforzato, non solo diventa così una potenziale alternativa al sistema infrastrutturale a vantaggio di una mobilità alternativa, sia essa nella macro-scala ferroviaria, tranviaria, metropolitana ... o nella micro-scala pedonale, ciclabile o comunque alternativa all'automobile, ma in modo ancor più interessante assume il ruolo di mitigatore e diaframma capace di sostituire a limiti e tensioni, empatia e scambi.

- Logica della Giustapposizione a Logica dell'Ibridazione

Si rompe il confine tra spazio ed edificio, sia in termini di superficie che di permeabilità e si impone una nova dimensione spaziale in cui l'ibridazione si impone come un nuovo paradigma.

Contrasti e contraddizioni urbane si risolvono così in commistioni e sovrapposizioni, sia spaziali che formali, che prefigurano realtà urbane fatte di spazi e sistemi polivalenti

trasformabili e fruibili, anche contemporaneamente, in modo differente, capaci di essere al contempo edifici, infrastrutture, spazialità sociali e fonti energetiche.

- Logica di Spazi definiti a Logica di Scenari variabili

Si moltiplica la definizione delle spazialità che divengono piattaforma per la scelta autonoma dell'utente che può in ogni momento non solo scegliere e modificare, ma addirittura tracciare e definire, a proprio uso e consumo, secondo le proprie personali e intime aspirazioni e inquietudini, attraverso il proprio agire e sentire, nuove geografie urbane senza per questo mettere in crisi il sistema complessivo.

Mediterraneo: nuove strategie da antichi genomi

Il Mediterraneo, in questo ampio quadro, costituisce un contesto unico. Crogiolo caleidoscopico, grazie alla sua particolare configurazione protetta, di bacino calmo, in posizione nodale, congiunzione di tre continenti, è stato, infatti, favorito per secoli come luogo d'incontro e scambio.

Questi presupposti fisico-geografici, hanno fatto sì che le coste mediterranee giocassero un ruolo esclusivo e di primo piano nell'evolversi delle civiltà, diventando il luogo della costruzione di manufatti eccezionali, unici per ricchezza, stratificazione e complessità. Le città-porto mediterranee sono oggi, di fatto, un elaboratissimo prodotto, coniugazione di un processo che sintetizza i retaggi di un passato che risale sino ai primordi, le proposizioni incostanti e multiformenti del presente e le prefigurazioni di un futuro imminente.

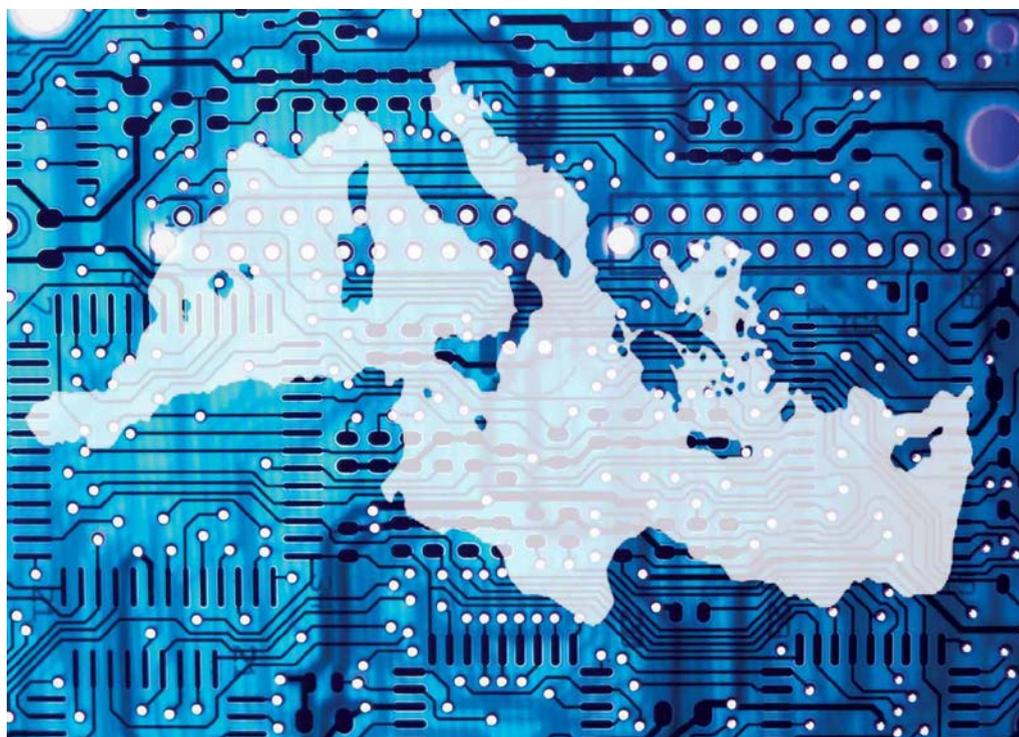


Fig. 2 - Network-Med. Rappresentazione del Mediterraneo come un circuito di connessioni

Il carattere fortemente connotato di queste urbanità non è, tuttavia riconducibile solo a conseguenza, prodotto, dell'interazione tra la morfologia del territorio e l'evoluzione di una singola civiltà o succedersi di differenti dominazioni, ma piuttosto, ed in modo più intrigante, è l'effetto di contaminazioni e di meticciami per la maggior parte avvenuti spontaneamente e pacificamente, grazie ai contatti, agli scambi, agli incroci tra le diverse popolazioni e culture del bacino. A ragione di questi processi temporali e relazionali ogni città-porto mediterranea ha elaborato la propria individualità, in identità, al contempo, ciascuna assolutamente distinguibile da tutte le altre ed altresì indiscutibilmente e innegabilmente, alle stesse, legata, connessa, come inscindibile parte di un unico sistema.

Per secoli la definizione di queste relazioni tra i diversi agglomerati urbani si è risolta nella descrizione di differenze ed analogie tra caratteri e stili e spazialità peculiari, oggi tuttavia, di fronte alle continue e rapide trasformazioni attuali, la questione sembra doversi leggere in un'ottica differente che rispecchia una dimensione assai più complessa. I nessi impliciti e immanenti, comunemente percepiti e riconosciuti, tra le urbanità costiere mediterranee non possono, infatti, essere rimandati e ridotti esclusivamente al reiterarsi di modelli tipologici o formali, che per altro si ritrovano facilmente anche in altre realtà estranee al bacino mediterraneo, nè a una semplice, se pur reale, proposizione geografica, ma al contrario sembrano sottendere ed esprimere logiche ben più significative, permanenti anche di fronte agli stravolgimenti attuati dai processi odierni.

Se l'intensificarsi delle reti d'interscambio sia fisico, che economico e culturale hanno portato a un progressivo accorciamento delle distanze, ambiti e mappe si definiscono, oggi, sempre più per compressione e saturazione, per cui, a fronte di queste dinamiche, tese alla strutturazione e definizione del territorio come una rete globale, il Mediterraneo, e le sue urbanità costiere, avrebbero dovuto geograficamente perdere il ruolo di baricentro dell'Europa diventando un'area periferica. Al contrario, proprio in virtù della particolare realtà sistemica che definisce e regola questo bacino, unico insieme ed, al contempo, molteplice corollario di individualità peculiari, quest'area ha confermato, se non addirittura, rafforzato la propria posizione divenendo il maggior bacino di afflusso di tutte le correnti migratorie sia di tipo turistico, che stanziale e lavorativo.

La crescente pressione umana, concentrata sugli ambiti litoranei e in particolare nei centri nodali costieri, le città-porto e nelle loro conurbazioni, ha prodotto e produce una sempre crescente espansione, più o meno incontrollata, delle reti e degli agglomerati. Il progressivo riempimento delle pause, distanze, tra differenti polarità costiere struttura, con sempre minor discontinuità, una successione del costruito, tale da tendere a riconoscersi sempre più come un unico insieme. Una progressiva colonizzazione urbana i cui confini sembrano voler coincidere con quelli fisico naturali dell'intero territorio. Ad aggiungere complessità a questo contesto è l'esigenza di fronteggiare e sopperire alle necessità del vivere contemporaneo: l'immigrazione, una sempre più veloce mobilità, la crescente eterogeneità e al contempo rapida variabilità numerica, culturale e religiosa delle popolazioni urbane, il prosperare dell'industria del turismo di massa, di cui il Mediterraneo e in particolare modo le sue coste costituiscono meta privilegiata, la crescen-

te attenzione al tema della sostenibilità ... inducono continui adeguamenti, aggiunte e sostituzioni nella definizione dei sistemi urbani.

Benché, dunque, la pressione culturale e sociale spinga a una tale rapidità le trasformazioni e gli aggiornamenti che la tendenza generale è quella di annullare le differenze, le città-porto mediterranee sembrano resistere a questi processi di omologazione, non solo conservando le antiche valenze e peculiarità, ma addirittura arricchendosi, nell'evoluzione ed adeguamento alle nuove istanze, nella proposizione di nuove connotazioni e specificità spaziali e sistemiche.

D'altra parte se Febvre² sottolinea come le città-porto si distinguano storicamente dalle altre urbanità perché costruite, sin dalla loro origine, nella reinterpretazione osmotica e non del confronto oppositivo tra differenti civiltà, nella definizione di un sistema di nessi, basato su logiche sistemiche flessibili ed alternative, si evince, dalla varietà di geografie critiche che descrivono e definiscono il bacino mediterraneo, come, di fronte alla nuova dimensione "avanzata"³ dei territori odierni, esasperata nell'interfaccia e relazione con la rete globale, la riconoscibilità e peculiarità delle città-porto mediterranee si esprima e conservi in una doppia trasversalità logica:

- da un lato nella interazione ed intreccio di una rete evolvente di marche genomiche spazio-sistemiche definita da quell'insieme di nessi radicati nella storia e dalle loro successive evoluzioni in ciascuna città-porto;
- dall'altro nella proposizione e reinterpretazione in ciascuna città-porto di un insieme di *brand* e relazionalità spazio-dispositive connotanti le dinamiche, oggetto di interpolazione di modelli configurativi del passato e delle sollecitazioni, e nuove vocazioni proposte e imposte dalle istanze presenti.

Da sistema di dispositivi relazionali a sistema di trans-dispositivi, dispositiviⁿ (dispositivi di/tra/fra/con/in dispositivi), il Mediterraneo si mostra, oggi più che mai, come il teatro degli eccessi, un intricato sistema di corrispondenze in cui ciascuna città-porto mostra in se la declinazione di logiche relazionali che coinvolgono e connettono per prossimità o lontananza non spaziale, ma internazionale, tutte le scale, l'intero bacino e il sistema globale.

In questo senso acquisisce assoluta rilevanza ed interesse la definizione del sistema di sotto e sopra insiemi genomici mediterranei, la cui diffusione e intreccio esprime, di fatto, la complessità dei nessi della rete e i gradi più o meno, espliciti, latenti e sottesi delle relazioni intercettate tra le urbanità. Per cui il Mediterraneo si configura come un cortocircuito nella rete globale, uno scenario la cui specificità, dà luogo ad un'accelerazione e simultaneità, spaziale e temporale, di complicazioni, deformazioni, degenerazioni ed evoluzioni delle logiche dinamiche ed interattive odierne.

Tuttavia riferirsi al Mediterraneo come ad un modello archetipo sarebbe sbagliato, come evidenziato da Pace "l'eccessiva varietà e frammentazione dei caratteri delle differenti città mediterranea rende, infatti, impossibile determinare un archetipo mediterraneo urbano", ma se è estremamente difficile, per non dire impossibile, una definizione unitaria assoluta, al contrario sembra certo possibile, e sicuramente più interessante rispetto alla dimensione odierna, "individuare un codice fatto di poche costanti e di

molti elementi particolari” (Pace, 1995).

Differentemente da città come la New York e la Singapore di Koolhaas o la Las Vegas di Venturi o la Parigi di Benjamin... che si fanno interpretazione di archetipi, assiomi concettuali e spaziali univoci, le città-porto mediterranee nella loro complessità contraddittoria e sovraccarica, si configurano più come laboratori evoluti della commistione e deformazione di quei fenomeni e di quelle dinamiche esplicitate dalle città archetipo.

Benchè, infatti, come affermato da Ciorra, innegabile è che “l’iperglobalità odierna spinge, alla diffusione di un unico modello panmetropolitano e descrive le città di tutto il mondo come affette da un unico virus in forma di *sprawl*, il cui ‘disegno’ (o ‘non disegno’) deve poco alla specificità del luogo e delle sue condizioni geografiche e molto ai rapporti tra infrastrutture e poli dello scambio, all’ipercomunicazione, ai flussi di popolazione immigrante o di passaggio, allo svuotamento dell’idea modernista di ‘abitare’ e di “quartiere residenziale”. Per cui anche la città mediterranea-contemporanea, oggi si comprende molto di più attraverso gli studi di Rem Koolhaas sulla ‘città generica’ piuttosto che grazie ai continui e documentati richiami di Joseph Rykvert alle specifiche origini comuni e all’idea di mediterraneità come pietra filosofale dell’architettura dell’era moderna” (Ciorra, 2013); è altresì evidente che la condizione delle città-porto mediterranee è sempre e comunque una condizione spuria.

E’ questa qualità e/o difetto “a partire dal ‘nuovo mondo acquatico’ come elemento conduttore della Modernità di cui ci parla Peter Sloterdijk, passando per la ‘liquidità’ come categoria interpretativa della Contemporaneità secondo Zygmunt Bauman, fino alla ‘talassoeconomia’ che lega indissolubilmente il capitalismo delle reti allo sviluppo locale, come sostenuto da Aldo Bonomi, si propongono entro una visione attiva e creativa come potenti ‘commutatori territoriali’ capaci di intercettare le energie materiali e immateriali che viaggiano lungo le grandi reti, di trasferirle al contesto urbano e di tradurle in risorse territoriali, prezioso alimento per la qualità del progetto” (Carta, 1999), che fa dei territori costieri mediterranei i contesti ideali, rispetto ai fenomeni e processi in atto, per riconoscere e declinare nuovi paradigmi spaziali.

Le città-porto mediterranee, in tal senso, proprio perchè non legate semplicemente da similitudini formali (o di forma), ma, in modo più sotteso ed intrinseco, individuate e definite, nell’analogia logica e sistemica del bacino mediterraneo con un organismo biologico, rispetto ad alcuni concetti chiave, quali: interazioni, scambi e dipendenze, si rivelano, rispetto a questo cambio di prospettiva, dei perfetti laboratori spazio-sistemici, la cui complessità dei nessi, più o meno espliciti, definiscono il Mediterraneo stesso come un modello fenomenologico relazionale che riassume le logiche e i rapporti della rete globale.

I territori mediterranei, di fatto, per la loro strutturale complessità e mixicità interna e forte interattività, nel e rispetto al sistema bacino, da un lato, e per la loro forte volontà di autoaffermazione e protagonismo, nel e rispetto al piano globale, mostrano di intercettare ed assorbire a pieno, senza perdere di senso, le differenti modificazioni logiche e fruizionali imposte dalle dinamiche odierne e altresì in questo processo si rivelano capaci di suggerire, elaborare e proporre in risposta alle nuove istanze e sollecitazioni,

scenari e tattiche paradigmatiche articolate nella congiunzione, conversione, armonizzazione e integrazione del preesistente, con valenza patrimoniale e non.

D'altra parte già Lopez⁴ nei suoi studi sulla città mediterranea evidenzia come ciò che più accomuna, nella dimensione del bacino, e al contempo distingue, nella dimensione globale, le città-porto, sin dalla loro origine, rispetto alle altre urbanità, sia il definirsi non rispetto ad un posizionamento di edifici sul territorio, ma all'accostamento e tensione di e tra spazialità: la piazza pubblica, il suq o bazar, le terme ... spazi pubblici fortemente connotati, mai esclusivo prodotto di una singolarità culturale, quanto piuttosto risultato dell'incontro ed incrocio di differenti istanze e sollecitazioni ed a tal punto fondanti, nelle loro declinazioni e evoluzioni, da definire e caratterizzare le città-porto come sistemi relazionali, inclusivi, osmotici.

Questa condizione ha, da un lato, sostenuto questi territori proponendoli e lanciandoli come mete turistiche, scenari suggestivi della memoria delle civiltà del passato, ma dall'altro ha prodotto enormi danni nelle azioni sconsiderate di adeguamento a quei parametri imposti dalla contemporaneità secondo logiche progettuali a-contestuali e speculative.

Il Mediterraneo, come un piccolo mondo o una grande città, si configura e definisce, così, oggi, rispetto alla dimensione della ricerca sui territori urbani, nuovamente, come un prezioso laboratorio di studio ed analisi fenomenologico-sistemica.

Le città-porto, in questo senso, con la loro duplice esistenza, da un lato, quali sistemi urbani storicamente stratificati, dall'altro, come dispositivi di elaborazione, condivisione e scambio informazionale non si limitano a porsi in analogia alle grandi megalopoli mondiali, ma vi competono attivamente, proponendosi ed imponendosi di fatto, proprio in virtù delle spazialità ibride derivate da quel retaggio storico, come riferimento.

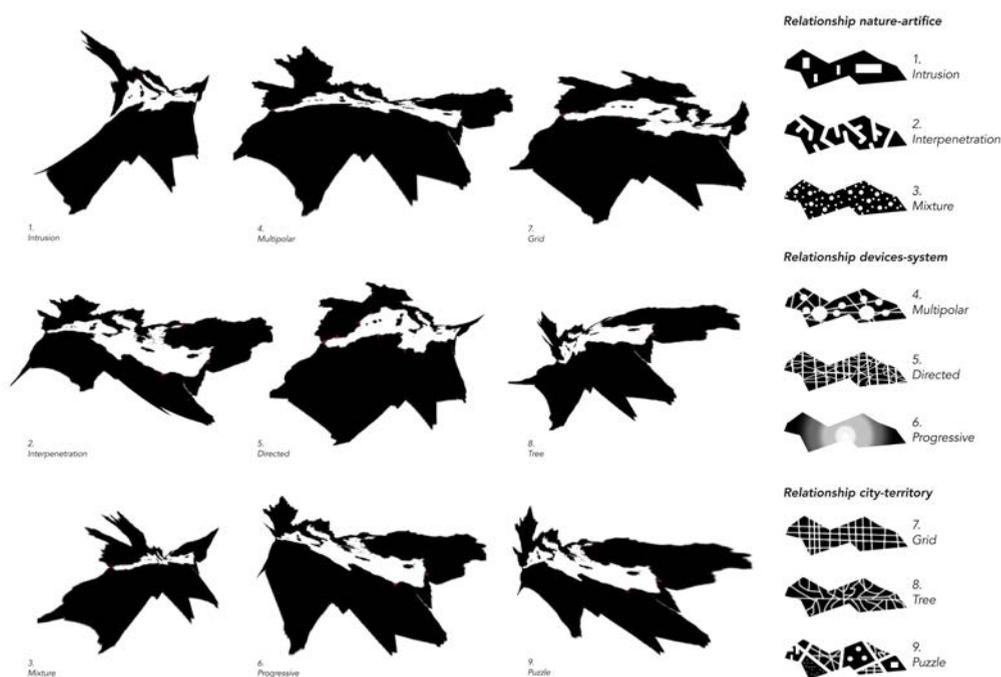


Fig. 3 - Deformazioni mediterranee. Bacino deformato secondo ridondanze urbane e territoriali.

Spazi e scenari che, solo poco tempo fa, sembravano non avere più senso, essere solo una reminiscenza di un lontano passato, improvvisamente, non solo hanno riacquisito interesse e significato, ma si scoprono riferimento e modello per l'elaborazione di nuove azioni e tattiche d'intervento sui territori; è la riscoperta della dimensione relazionale dei territori e delle città.

I processi di ibridazione e stratificazione hanno così dato luogo a scenari di grande complessità, la cui articolazione offre spunti e delinea strategie per la risoluzione e conversione delle odierne problematiche di territori e città che ritrovano mescolate e sovrascritte nature positive e negative configurandosi come un generatori ed al contempo il campo di azione di forze agenti su differenti livelli, distanze e tempi, commutatori in cui la caleidoscopicità e pluralità degli scenari, in tal senso, non è altro che l'espressione della complessità delle interazioni nel dialogo tra locale e globale.

Di fronte, così, ad un sistema che va definendosi sempre più come un network globale le città-porto mediterranee ed il bacino mediterraneo, come sistema nel suo insieme, sembrano trovare la loro reale dimensione di sviluppo.

La maglia relazionale, sequenze di punti e contrappunti, in cui si definiscono i territori odierni trova, di fatto, diretta corrispondenza in quel sistema di nessi che definisce gli intrecci tra le città-porto mediterranee, che in questa nuova condizione scoprono nuovi orizzonti connettivi tendendo progressivamente a dilatare la dimensione logica del bacino mediterraneo rispetto agli ambiti globali e delle stesse città-porto rispetto ai territori.

I rimandi, da scenario a, in, tra scenario, tipici connotanti del sistema di nessi che lega tra loro le città-porto mediterranee si moltiplicano ed esasperano arrivando a proporsi come scenari paradigma, alternativi alle vecchie città archetipo.

In questo senso, si evidenziano, in particolare, le ricerche condotte sull'area dell'Arco Latino, in particolare in relazione al fenomeno del turismo e all'uso differenziato dei territori possiamo citare ad esempio *Tourism XXL. The European Megalopolis* portato avanti da Intelligent Coast o lo studio sulla *Città Adriatica* dell'Università di Camerino, oppure rispetto al tema del riciclo e alla riattivazione degli spazi spontanei: *Cosangeles*, condotta dall'Università di Cosenza, sulla costa ligure o *La città dell'eccezione*, sulle periferie napoletane, dell'Università di Napoli.

Ciò che, infatti, accomuna e rende interessanti tutte queste letture è l'approccio in cui la scala urbana di ciascuna città-porto presa in esame si integra completamente con quella del suo territorio di riferimento.

Spazi e territori urbani mediterranei si trovano così definiti in questi progetti, in una dimensione quasi frattale, rispetto a cui gli uni si rispecchiano negli altri, in un reciproco e continuo rimbalzo di richiami e riferimenti logici.

Questa modalità di approccio che configura città e territori come la doppia faccia del medesimo scenario di gioco, in cui a trasporre, dallo spazio al sistema, sono le regole e non le forme, si riverbera anche nella relazione del bacino con scenario globale.

Rinaturattivazione

Le città-porto mediterranee si configurano, oggi, dunque, in questo contesto logico e sistemico, come realtà in continua trasformazione e di continua produzione, non tanto materiale quanto più culturale e concettuale, attraverso l'esplicitazione e la comprensione delle dinamiche in atto e allo svelamento di sempre nuove configurazioni, preposizioni e geografie evolventi ed alternative, in una dimensione 'aumentata' del progetto che travalica gli scenari, astraendosi in tattiche e strategie, per divenire e proporre modelli reiterabili in altri territori e contesti.

PICity⁵, città Menu⁶, città Liquida⁷, multi-città⁸ ... sono, così, di fatto, tutti indirizzi che si connotano per il riferimento e l'azione sulla compresenza e sulla interazione di differenti dispositivi, scenari e dinamiche tran-scalari e inter-scalari, più legate dunque alla fenomenologia che alla forma dei contesti.

Principi logici, dunque, che è più corretto riconoscere come marche tattiche che programmatiche, tanto che spesso assumono valenza di "spot" e "slogan" dei progetti che le esplicitano, e che sono riferibili e applicabili indifferentemente rispetto alla scala a tal punto che lo scarto tra la dimensione dello spazio urbano, della città e del territorio spesso nell'applicazione di queste logiche si perde e si mescola.

D'altra parte, queste auto-rappresentazioni sono ciò che, da sempre, conferisce alle città-porto mediterranee quella dimensione onirica che le rende riconoscibili sul piano globale come un intricato e affascinante compendio di scenari e anche ciò che oggi consente loro di assumere valore di sistema di riferimento per la formulazione di nuove tattiche di "riattivazione qualitativa ... la sintesi virtuale locale di possibili strategie globali" (Gausa, 2012).

Simultaneamente e sinergicamente, all'interno degli scenari delle città-porto mediterranee, tutte le nuove definizioni non solo corrispondono ma producono, nell'intreccio con le permanenze e le stratificazioni consolidate dalla storia, nuove configurazioni in "una matrice complessa di 'punti' e 'contrappunti' – di dita che s'intrecciano – riferiti a norme basiche, flessibili ed intermittenti, sempre aperte a possibili evoluzioni" (Gausa, 2009) rispetto a cui il verde e il costruito, le permanenze e le nuove progettualità si incontrano ben al di là delle tradizionali categorie di naturale e artificiale o di urbano e agrario.

Non si tratta semplicemente di un particolare modo di percepire e decifrare il o i paesaggi, ciò che si evidenzia con forza dallo studio dei contesti mediterranei e delle dinamiche evolutive e proiettive che su di essi si svolgono è un vero e proprio cambio di paradigma nella progettazione dei territori tarato sulla sostituzione di un approccio votato alla strutturazione dei contesti a uno basato sulla *rinaturattivazione* degli stessi.

Si tratta di un cambiamento più che significativo perché come ben esplicita Gasparini "parliamo di un approccio progettuale qualitativo di tipo strategico-adattativo volto alla rigenerazione degli spazi che prende le mosse da un ripensamento tecnico e procedurale del 'progetto di bonifica' per superare le pratiche settoriali tradizionalmente utilizzate e identificarlo quindi come un sostrato irrinunciabile di un più complessivo progetto urbano e di paesaggio ecologicamente orientato. Questo processo ideativo e costruttivo a geometria variabile incrocia nel tempo e nello spazio sguardi interpretativi e azioni pro-

gettuali differenziati in grado di muoversi dinamicamente fra le scale con un continuo attraversamento bidirezionale, mutuando molti strumenti e pratiche dalle discipline paesaggistiche. Si tratta di affermare un'idea di progetto che è, contemporaneamente, stratigrafico/relazionale nello spazio e resiliente/adattativo nel tempo e che deve essere in grado di interpretare i rapporti dinamici prodotti dal riciclo nello spessore tridimensionale suolo / sottosuolo / soprassuolo, mettendo a punto una concatenazione non lineare di azioni trasformatrici e gestionali” (Gasparini, 2011).

La *rinaturattivazione* è, di fatto, dunque, un processo di riscoperta delle potenzialità e opportunità intrinseche nella commistione e intreccio stratificato di naturalità e antropicità. Si tratta, di fatto, dell'esaltazione di dinamiche alla base della definizione di tutti i territori che, tuttavia, sono state per lo più dimenticate e negate per secoli nel nome del progresso e dell'avanzamento tecnologico.

In questo senso la resistenza al cambiamento delle coste e delle città mediterranee in generale, radicalmente e inscindibilmente fondate sull'intreccio tra stratificazione naturale e antropica, fa sì che oggi questi contesti si configurino come ipertesti di riferimento della *rinaturattivazione* come strategia attiva di ri-conversione territoriale alle nuove esigenze di sostenibilità e eco-rinnovamento urbano e territoriale.

FOOTNOTES

1 Il concetto di territorio aperto si riferisce alla capacità dei territori odierni di assorbire e trasformarsi in base ai flussi e sollecitazioni che agiscono su di essi. Questa definizione è esplicitata da Gausa Navarro M in *Open. Espacio Tiempo Información*, ACTAR, Barcellona, 2010

2 Febvre nel *La Terre et l'évolution humaine. Introduction géographique à l'histoire*, Albin Miche, Parigi, 1949 sviluppa un'interessante analisi sulla differenza tra le dinamiche e i processi di costituzione e sviluppo delle città mediterranee rispetto a quelle continentali.

3 I territori avanzati sono territori che hanno saputo reinterpretare ed adeguarsi alle dinamiche contemporanee. Questo concetto fa riferimento a quello di territorio aperto ed è approfondito da Gausa Navarro M. in op. cit.

4 Lopez R.S si concentra sullo studio delle strutture delle città mediterranee cercando di individuare dei minimi comuni multipli in matrici. In particolare Lopez individua tre matrici (greco-romana, arabo-islamica, bizantina) dalla mescolanza delle quali si sarebbe originata la complessa varietà degli insediamenti del bacino.

5 Studio relativo alla costa ligure condotto da Prati F., Peluffo G., Ricci M., esposto alla Biennale di Venezia, 2011

6 Studio relativo alla costa adriatica condotto da Ciorra G., 2009

7 Studio relativo alla relazione tra porto e città nelle città-porto Mediterranee condotto da Carta M., 2008

8 Studio relativo alla dimensione odierna della città condotto nell'ambito di Metapolis da Gausa Navarro M., 2003

REFERENCES

- AAVV., Città Mediterranee, in *Mediterraneo. Città, territorio, economie alle soglie del XXI secolo*, Cresme, Roma, 1995
- Cacciari M., *Geofilosofia dell'Europa*, Adelphi, Milano, 1998
- Carta M., *L'armatura culturale del territorio : il patrimonio culturale come matrice di identità e strumento di sviluppo*, Franco Angeli edizioni, Milano, 1999
- Ciorra P., *Mediterraneità adriatica*, in Gausa M., Ricci M., Canessa N., Marengo M., Nan E. (a cura di), REPO1 Med.Net.IT, Trento/Barcellona, 2013
- Febvre L., *La Terre et l'évolution humaine. Introduction géographique à l'histoire*, Albin Miche, Parigi, 1949
- Gausa Navarro M., *Operazioni di induzione*, in Mont in Coast, Corso Internazionale, Montpellier, 2012
- Gausa Navarro M., *Open. Espacio Tiempo Información*, ACTAR, Barcellona, 2010
- Gausa Navarro M., *Multi-Barcelona. Hiper-Catalunya*, List, Trento/Barcellona, 2009
- Gasparrini C., *Città da riconoscere e reti eco-paesaggistiche*, PPC n. 25/2011
- Lopez R.S., *Una società Mediterranea*, Bompiani, Milano, 2002
- Pace G., *The Metropolitan Cities Within Mediterranean Area*, relazione al Seminario Scientifico Napoli-Istanbul: A Comparative Research presso la Yildiz Technical University, Istanbul, 1995
- Ricci M., *New Paradigm*, LIST, Trento/Barcellona, 2012
- Violi P., Lo Russo A. M., *Effetto Med. Immagini discorsi, luoghi*, Fausto Lupetti, Milano, 2011

Emanuela Nan

PhD (Scuola Politecnica Università degli Studi di Genova)

mail: emanuela.nan@gmail.com

She graduated in 2006 from the Faculty of Architecture in Genoa, she was PhD with European qualification in 2012 with thesis entitled "Megalomaninteligent. Mediterranean cities between ancient genomes and new paradigms", it was part of the research Med.Net funded by the Compagnia di San Paolo of Turin.

She works in the Scuola Politecnica di Genova in several research projects and teaching courses on urban planning and architecture.

Abstract

Impacts of renewable energy on landscape. Alternative of offshore wind in marine areas

Francesca Moraci, Celestina Fazia

Abstract

The effects determined in the landscape by plants powered by renewable sources represent some unresolved issues in terms of visual and landscape impact mitigation in general. These aspects relate to the landscape are recognized in all types of impact with due attention to the various components and dynamics involved identifiable in the landscape of reference.

The wind power plants, in particular, while making unquestionable environmental benefits thanks to the production of energy from renewable sources, but imposes a significant cost to the landscape with the installation of wind turbines in contexts necessarily favorable to impact, interrupting the skyline, creating territorial discontinuities, “subtracting” and altering the landscape in the absence of effective mitigation works.

The environmental compatibility of the proposed solutions depends primarily on the location of wind farms.



Fig. 1 - Eolico On-shore in Calabria

Is necessary indicate an overall strategy, a shared model of planning and land management, as in other European countries such as Denmark, Germany, France and the United Kingdom where the choice of locating wind farms has resulted in a new draft territory, construction and redesign of the landscape.

There is also a change dictated by alternative solutions relative to the location of wind farms. They are offshore wind in marine areas that have interesting benefits in terms of reducing the impact.

Impatti delle energie rinnovabili sul paesaggio. Eolico, alternative offshore in ambiti marini

Gli effetti determinati nel paesaggio da impianti alimentati da fonti rinnovabili rappresentano alcune questioni ancora irrisolte, in termini di mitigazione dell'impatto visivo e paesaggistico in genere. Tali aspetti sono riferibili sia al paesaggio giuridicamente riconosciuto che a tutte le tipologie di impatto con dovuta attenzione alle diverse componenti e dinamiche coinvolte individuabili nel contesto paesaggistico di riferimento.

Gli impianti eolici, in particolare, pur apportando vantaggi ambientali indiscutibili grazie alla produzione di energia da fonte rinnovabile, impongono al paesaggio un costo importante legato all'inserimento degli aerogeneratori in contesti necessariamente favorevoli all'intervisibilità che interrompendo lo *skyline*, creano discontinuità territoriali "sottraendo" e alterando il paesaggio in mancanza di opere di mitigazione efficaci.

La compatibilità ambientale delle soluzioni proposte dipende soprattutto dalla localizzazione degli impianti eolici.

Emerge la necessità di una strategia complessiva, un modello condiviso di pianificazione e gestione del territorio, come avviene in altri paesi europei quali Danimarca, Germania, Francia e Regno Unito dove la scelta di localizzare impianti eolici si è tradotta in un nuovo progetto di territorio, di costruzione e riprogettazione del paesaggio.

Si registra inoltre un cambiamento dettato da soluzioni alternative relativamente alla localizzazione dei parchi eolici. Sono gli impianti *offshore* che presentano interessanti vantaggi in termini di riduzione dell'impatto.

Keywords:

landscape- offshore wind- impact- alternative solutions- mitigation

Impatti delle energie rinnovabili sul paesaggio. Eolico, alternative offshore in ambiti marini

Francesca Moraci, Celestina Fazia'

1. La dimensione “paesaggio” e la valutazione degli impianti eolici in Italia. Le linee Guida del 2010

In Italia, le Linee guida per l'autorizzazione degli impianti alimentati da fonti rinnovabili (DM del settembre 2010), che hanno il fine di controllare gli effetti sul paesaggio, hanno dato mandato alle regioni di individuare aree e siti non idonee all'installazione di specifiche tipologie d'impianto, prevedendo un'apposita istruttoria avente come oggetto la ricognizione delle disposizioni volte alla tutela del paesaggio, dell'ambiente, del patrimonio storico artistico, delle tradizioni agroalimentari locali, della biodiversità e del paesaggio rurale, che identifichino obiettivi di compatibilità non coniugabili con l'insediamento in determinate aree di specifiche tipologie d'impianti/dimensioni i quali determinerebbero un'elevata probabilità di esito negativo delle valutazioni in sede autorizzative.

Una questione fondamentale che entra in gioco nella valutazione degli impatti -soprattutto visivi- sul paesaggio è, a seconda dei paesi interessati, l'imprinting culturale, la connotazione storico-identitaria del contesto sociale e territoriale: la percezione e l'accettazione di un'opera umana all'interno del paesaggio dipende, infatti, dall'interazione di numerosi fattori, in particolare culturali e sociali.

Alcune regioni, come la Calabria, avevano già legiferato in materia, prima dell'emanazione delle Linee Guida richiamate. La DG 55/2006 conteneva già alcuni elementi utili alla valutazione degli effetti degli impianti eolici sul paesaggio, soffermandosi nello specifico sulla verifica del cumulo progettuale.

Sulla questione del cumulo

Il cumulo progettuale è quello riferito sia alla contiguità territoriale con i parchi eolici autorizzati, ai sensi del Dlg 152 del 2006 e s.m.i., che alla presenza di altri impianti a risparmio energetico ed è volto a definire il carico sul paesaggio in termini di depauperamento di valore. Secondo la normativa vigente succitata (DGR 55/06 comma 2 punto 3.2 *Aree di attenzione nella localizzazione di impianti eolici “presenza di altri parchi eolici già autorizzati e/o in corso di autorizzazione”*), il cumulo va riferito anche agli impianti in corso di autorizzazione. La situazione in Calabria è, da questo punto di vista, particolare. Si registra, infatti, l'esistenza di circa 55 impianti in terraferma autorizzati

in Calabria dal 2005 al 2012², che riguardano quasi sempre gli stessi territori (comuni di Catanzaro e di Lamezia).

Anche l'impatto visivo dipende dalle caratteristiche del paesaggio, naturale o antropizzato, in cui la l'opera si inserisce; la definizione della zona da cui l'impianto può essere visto, "intervisibilità complessiva dei parchi eolici" è un momento fondamentale della procedura di valutazione dell'impatto generato da tali impianti.

L'individuazione delle aree e dei siti non idonei mira non già a rallentare la realizzazione degli impianti bensì ad offrire, secondo le Linee Guida nazionali, un quadro di riferimento certo e chiaro, orientato alla congrua e ottimale localizzazione dei progetti sulla base dei criteri tecnico-oggettivi; tale localizzazione non può riguardare porzioni significative del territorio o zone soggette a tutela, né tradursi nell'identificazione di fasce di rispetto di dimensioni non giustificate da specifiche e motivale esigenze di tutela.

Si deve tener conto sia di elevate concentrazioni di impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili nella medesima area vasta prescelta per la localizzazione, sia delle interazioni con altri progetti, piani, programmi posti in essere o in progetto nella medesima area (allegato 3, par. 17 Linee Guida 2010), delle aree sensibili/vulnerabili, quali:

- i siti inseriti nella lista del patrimonio mondiale dell'Unesco, le aree e i beni di notevole interesse culturale, di cui alla parte II del Dlg 42/04 e ai sensi dell'art. 136;
- zone all'interno di coni di visuale la cui immagine è storicizzata in termini di notorietà internazionali e di attrattività turistica;
- zone situate in prossimità di parchi archeologici e nelle aree contermini ad emergenze di interesse culturali, storico e/o religiose;
- le aree protette ai diversi livelli (nazionale, regionale, locale) ai sensi della L. 394/91;
- le zone umide;
- le aree incluse nella Rete Natura 2000;
- le Important Bird Areas (IBA);
- le aree che svolgono funzioni determinanti per la conservazione della biodiversità, aree di transito di specie faunistiche ecc.;
- le aree agricole interessate da produzioni agricole-alimentari (DOP, IGP, DOC..);
- le aree caratterizzate da dissesto idrogeologico;
- le zone individuate all'art. 142 del Dlg 42/04.

Rispetto a questo punto occorre sottolineare che è sempre prevista, in fase di valutazione della compatibilità ambientale in sede di VIA, la partecipazione di un componente del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo ai sensi delle Linee Guida del 2010, degli Indirizzi Operativi redatti dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 22 aprile 2013 e dell'art. 25 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. Quindi l'attenzione sul paesaggio è altissima³.

Sulla questione dell'impatto visivo

Altro punto è l'impatto visivo sul patrimonio culturale e paesaggistico che prevede una dettagliata analisi.

Infatti, pur essendo gli impianti eolici finalizzati alla produzione di energia *green*, il

sacrificio imposto all'ambiente può risultare fortemente sbilanciato in termini di costo ambientale poichè potrebbe produrre incidenze negative in termini di impatto visivo ed effetto cumulo con livello di saturazione nell'uso del territorio e conseguente consumo di suolo agricolo, anche se temporaneo. È pertanto fondamentale la presenza di vincoli e regole chiare nella progettazione e nella localizzazione degli impianti, al fine di evitare le proliferazioni selvagge di "smisurati torri" in grado, altrimenti, di distruggere paesaggi e identità.

Nelle Linee Guida del 2010, al punto 1 *Premessa* vengono "evidenziate le modalità dei possibili impatti ambientali e paesaggistici e le misure di mitigazione di cui tenere conto sia in fase di progettazione che in fase di valutazione di compatibilità dei progetti presentati". Al punto 3, "Impatto visivo ed impatto sui beni culturali e sul paesaggistico" si legge: "l'impatto visivo è uno degli impatti considerati più rilevanti fra quelli derivanti dalla realizzazione di un campo eolico"⁴.

L'analisi dell'interferenza visiva passa attraverso numerosi punti (definizione del bacino visivo, ricognizione dei centri abitati e dei beni culturali, descrizione dell'interferenza visiva -ingombro schermo, intrusione, sfondo- dei coni di visuale ed alterazione del valore panoramico del sito). Anche al paragrafo 3.2 "Misure di mitigazione" si legge che *"si dovrà esaminare l'effetto visivo provocato da un'alta densità di aerogeneratori, relativi ad un singolo parco eolico o a parchi eolici adiacenti: tale effetto deve essere in particolare esaminato e attenuato rispetto ai punti di vista o di belvedere accessibili al pubblico, di cui all'art. 136, comma 1 lettera d, del Codice (Dlgs 42/04), distanti in linea d'aria non meno di 50 volte l'altezza massima del più vicino aerogeneratore"*.

La definizione di un'area di attenzione per l'intervisibilità e il cumulo di circa 10 chilometri di raggio misurato dall'aerogeneratore più esterno dell'impianto, è stato recepito in molte regioni, tra cui la Puglia. Tale criterio corrisponde ad una profondità pari a 50 volte l'altezza massima degli aerogeneratori in progetto, che normalmente si attestano sui 110-140 metri.

Il cumulo può essere considerato "presente", se:

-all'interno di tale area d'attenzione sono esistenti o previsti impianti realizzati, autorizzati o con autorizzazione in corso contenenti già un certo numero di aerogeneratori che andranno a sommarsi a quelli previsti nel progetto. Il cumulo di aerogeneratori all'interno di un'area di 10 KM di raggio è un dato importante ai fini della valutazione che dovrà essere rapportato anche ad altre considerazioni (contiguità, vicinanza, effetto visivo prodotto dal cumulo...) e allo studio sull'impatto visivo -attraverso ad esempio, il metodo dell'impatto dagli assi cinematici, utilizzato dalla Regione Lombardia-, che tenga conto di fattori quali la distanza dai centri abitati, il tipo di paesaggio intercettato dai coni di visuale che si aprono nella direzione degli aerogeneratori (nel rispetto dei principi fondamentali della Convenzione Europea del Paesaggio). Gli impianti, in condizioni climatiche favorevoli sono visibili anche all'esterno di un'area di 10 km di raggio (fig.1). Su questo punto le Linee Guida del Settembre 2010, sono abbastanza chiare.

L'impatto visivo, pertanto, dipende dalle caratteristiche del paesaggio, naturale o antropizzato, in cui la l'opera si inserisce. Un metodo utile è quello di definire la zona da cui l'impianto può essere visto ("zona di influenza visiva"). Lynch (Lynch, 1960)⁵, ad esempio, propone anche rappresentazioni grafiche sintetiche per lo studio della successione dei diversi elementi nelle diverse posizioni del campo visivo⁶. Il metodo di simulazione e analisi delle visuali dagli assi cinematici prima richiamato, ad esempio, è molto efficace e può prestarsi a un più agevole utilizzo con l'automazione di alcune sue fasi applicative (come applicato in Regione Lombardia). Tali analisi dettagliate presuppongono:

- la valutazione di ipotesi alternative tese a individuare i panorami da salvaguardare, analizzarne i coni di percezione e individuare gli elementi gravemente intrusivi o alteranti lo *skyline*, analizzarne i coni di percezione dai tracciati base e definire le azioni per una loro eliminazione e mascheratura;
- la realizzazione di un quadro conoscitivo e diagnostico della percezione del territorio dal suo sistema cinematico;
- la valutazione delle conseguenze visive determinate dalla posizione degli elementi di progetto;

L'analisi degli impatti, pertanto, deve essere riferita all'insieme delle opere previste per la funzionalità dell'impianto. La localizzazione di parchi eolici caratterizzati da un notevole impegno territoriale, l'inevitabile modifica della configurazione dei luoghi e della percezione dei valori ad essa associati, tenuto conto dell'inefficacia di misure volte al mascheramento, la scelta della localizzazione e la configurazione progettuale dovrebbero difatti essere volti alla creazione di nuovi "valori" coerenti con il contesto paesaggistico, cioè più attenti al modo in cui l'impianto viene percepito all'interno del bacino visivo.



Fig. 2
Paesaggi visibili dalle colline di Pizzo
Calabro (V.V.)

Il paesaggio costituisce dunque un insieme indivisibile e complesso, nel quale gli elementi naturali e culturali si influenzano reciprocamente. L'inserimento di un'opera importante come un impianto eolico, altera le caratteristiche estetiche del territorio attraversato, determinando un impatto visivo su coloro che vivono nell'area o sono semplicemente *outsider*. Oppure può risultare in contrasto con i caratteri antropici, storico-testimoniale del paesaggio, consolidati nel corso dei secoli e divenuti parte integrante del paesaggio naturale.

2. La soluzione *offshore* in ambienti marini

Lo scorso anno l'eolico *onshore* e *offshore* ha aggiunto globalmente circa 46,6 GW all'offerta energetica. Si prevede che l'eolico aumenterà del 17% entro il 2030. In Italia la produzione industriale realizzata grazie all'apporto di energie rinnovabili ha toccato il livello del 27% centrando in anticipo l'obiettivo del 26,4% fissato per il 2020.

Secondo gli ultimi dati diffusi dal Gse, il Gestore Servizi Energetici, nel nostro Paese l'obiettivo del 26,4% di energia elettrica da fonte rinnovabile prefissato per il 2020, è stato raggiunto con bene otto anni di anticipo. Secondo l'ultimo rapporto di REN21 (Renewable Energy Policy Network for the 21st Century) presentato a Bruxelles, nel 2012, il nostro Paese, con una capacità di 29 GW, si è posizionato al quinto posto della classifica mondiale.

Sono pertanto 29 i gigawatt di potenza "green" installati in Italia, come rivela l'ultimo rapporto internazionale sulle rinnovabili elaborato da REN21.

La potenza "green" può anche generarsi dall'eolico installato negli specchi d'acqua.

L'eolico *offshore* è una "variante" dell'eolico che se dal punto di vista della tecnologia utilizzata (vengono utilizzate infatti le macchine tripala e ad asse orizzontale, e sono privilegiate quelle di grande taglia fino a 7 MW) non presenta differenze sostanziali dall'eolico installato sulla terraferma, in realtà produce impatti diversi e mitigabili. Ciò che cambia è la presenza delle fondazioni marine, a cui vanno ancorati i generatori, e di linee elettriche subacquee per il trasporto dell'elettricità sulla terraferma. Questi due elementi hanno un costo notevole, incidendo per circa il 50% sull'investimento complessivo di un impianto *offshore*. Questa differenza non scoraggia l'installazione *offshore* in quanto, secondo quanto previsto dal Dm 6 luglio 2012, l'elettricità prodotta da impianti eolici *offshore*, entrati in esercizio in data successiva al 1° gennaio 2013, ha diritto a beneficiare del meccanismo della Tariffa incentivante.

Anche se i mari del Nord e in generale gli oceani beneficiano di un maggiore disponibilità eolica, tuttavia anche il nostro paese ha un grande potenziale.

In totale, l'Italia dispone di ben 11.686 km² di superficie marina adatta all'eolico *offshore*; le zone candidabili sono soprattutto quelle dell'Italia centro-meridionale, la Puglia è in testa.

Il potenziale *offshore* italiano è purtroppo scarso in zone marine a bassa profondità,

dove risulterebbe più agevole l'installazione e l'ancoraggio delle turbine al fondale. In ogni caso, installazioni eoliche troppo vicine alla costa potrebbero non essere compatibili con l'ambiente a causa dell'importante impatto visivo. Per sfruttare e captare l'energia di venti più forti, risolvendo il problema dell'impatto visivo delle turbine, ci si dovrebbe spingere più al largo, dove i fondali superano i 50 metri di profondità.

Sono in fase di studio piattaforme galleggianti ancorabili a fondali profondi anche più di 100 metri; queste piattaforme consentirebbero l'installazione di impianti eolici *offshore* fino a 20 km di distanza dalle coste⁷; secondo i calcoli effettuati sulla intevisibilità nel paragrafo precedente, i 20 km sono infatti sufficienti ad evitare l'impatto visivo.

Tra le applicazioni si segnala: l'impianto *Bard 1*, vanta una potenza installata di 400 MW ed è stato inaugurato e presentato come una prodezza tecnologica e logistica. Le 100 turbine posizionate 100 chilometri a largo delle coste dell'isola di Borkum formano un impianto eolico che al momento produce l'80% dell'elettricità ottenuta dall'*offshore* della Germania.

Il parco eolico *offshore* di Kårehamn, situato nel Mar Baltico presso l'isola svedese di Öland. Le 16 turbine, ciascuna dalla capacità di 3 MW, sono in grado di generare l'energia sufficiente a soddisfare il fabbisogno annuo di circa 28.000 nuclei domestici. Negli ultimi anni sono stati realizzati otto impianti nel Mar Baltico e nel Mare del Nord. Tra questi il London Array, il più grande parco eolico *offshore* al mondo, situato presso la foce del fiume Tamigi, dalla capacità di 630 MW. Attualmente la stessa società è



Fig. 3
Paesaggi delle colline di Reggio Calabria, interessate da progetti di impianti eolici onshore.

impegnata nella realizzazione del parco Amrumbank West, nel Mare del Nord tedesco: progetto per la realizzazione di un impianto dalla capacità complessiva pari a 288 MW. Nel 2015, quando entrerà in funzione, sarà in grado di fornire energia elettrica a circa 300.000 utenti ed evitare l'emissione annua di oltre 740.000 tonnellate di CO₂.

Con 100 turbine eoliche, alte 115 metri ciascuna, e una capacità produttiva di 300 MW il Thanet è il più grande parco eolico marino attivo a livello mondiale. Inaugurato nel settembre 2010, il progetto di Vattenfall costituisce un passo importante per permettere al Regno Unito di raggiungere rapidamente gli obiettivi nazionali in materia di energia rinnovabile: ottenere il 15% del fabbisogno energetico del Paese da fonti *green* entro il 2020. Situato a 12 chilometri al largo di Point Foreness, la parte più orientale del Kent, l'intero parco eolico copre 35 chilometri quadrati di mare e produce energia elettrica sufficiente ad alimentare oltre 200.000 utenti. Il sostegno della Banca Europea per gli investimenti arriva a seguito di una serie di valutazioni ambientali globali, inclusa quella del potenziale impatto su pesci e uccelli⁸.

3. Conclusioni

Onshore o offshore in Italia?

Paesaggio è tutto ciò che ci circonda, ambienti e paesaggi marini e costieri non necessariamente assumono importanza secondaria rispetto a tutto ciò che interessa la terraferma.

Le città costiere sono praticamente diffuse in tutto il territorio italiano. Anzi, in Italia, la complessità è dettata sia dalla dimensione del fenomeno territoriale (17 milioni di abitanti vivono nelle coste italiane, ben 640 sono i comuni costieri, con una densità di circa 400 ab. per kmq) che dalla quantità/qualità di componenti ambientali presenti e di fattori sociali ed economici interessati. Quasi sempre *vulnerabili*, da tutti i punti di vista.

Ma qual è il limite fisico? I venti chilometri sono sufficienti per evitare l'impatto visivo, ma gli altri fattori che influenza avrebbero dall'installazione di impianti *offshore*? Lungo le coste corre la fascia che è una cornice di regioni geografiche ognuna delle quali è caratterizzata da un insieme d'attività economiche, politiche e sociali, in stretta connessione con la distribuzione e disponibilità delle risorse naturali. Aspetti ambientali, valori naturali e strumenti di controllo e tutela che implicano studi, valutazioni e strumenti di controllo e gestione diversi.

E quale è il confine tra terraferma e mare? L'*offshore* diventerebbe una quinta intermedia. Non esistono confini netti, o meglio, ogni confine possiede un certo grado di vaghezza, una certa misura *fuzzy*.

Considerazioni, queste, che richiedono uno sforzo interpretativo volto a considerare il paesaggio costiero non oggetto di una statica contemplazione estetica, ma come il prodotto di un processo dinamico di contaminazione e acquisizione di nuovi equilibri,

interazioni e ruoli, in cui l'impianto *offshore* si inserisce. Ma non incontra un sistema di facile gestione. Le risorse e le aree protette marine e costiere, le trasformazioni sia spontanee che pianificate lungo la costa, l'intensificazione-espansione delle aree edificate, la costruzione di infrastrutture costiere e marine, hanno attuato ed attuano una incisiva modificazione del paesaggio e del territorio, con ricadute ecologiche e sociali piuttosto rilevanti. Questi forse i limiti dell'*offshore*.

L'*onshore*, di contro, per sopravvivere deve tradurre il bisogno di energia in un'opportunità di rilancio di territori degradati e compromessi e creare un nuovo progetto di territorio, di costruzione e riprogettazione del paesaggio, del tipo:

- interventi di ricostruzione del paesaggio, prevedendo spazi di tipo ludico-ricreativi e tematici. Trasformare le aree a terra in "brani di ecocittà", dove le aree naturali possano collocarsi come spazio di transizione tra l'artificializzazione/innovazione tecnologica e il rurale;

- conservazione degli orti storici interclusi. Valorizzazione del paesaggio con progetti di ri-costruzione attorno alle aree residue;

- l'attuazione di progetti di "filiera" definendo un *cluster* di azioni secondo aree di impatto strategico con altri settori coinvolti nel processo di trasformazione/ricostruzione, promuovere il rafforzamento dei legami con il territorio, vale a dire mettere in connessione la pluralità di soggetti dislocati nella filiera delle tecnologie.

L'approccio all'inserimento paesaggistico quindi è un'operazione complessa. Come sono evidenti i vantaggi derivabili da un attento studio dei processi localizzativi sia in terraferma che in mare.

Bisogna ribaltare i punti di vista, non immaginare solo opere compensative –tra l'altro non obbligatorie- o misure di mitigazione non efficaci (spesso anche improponibili). Occorre definire un documento operativo-strategico che possa individuare le misure per la fattibilità paesaggistica e il nuovo progetto di paesaggio, mirato sia all'inserimento dell'impianto nel contesto che alla sua dismissione.

FOOTNOTES

1 Il saggio è il prodotto dell'attività di ricerca svolta dai due autori nell'ambito del LabSTUTeP, diretto dalla prof. F. Moraci, del DArTe, dell'Università Mediterranea di Reggio Calabria. Si attribuisce a F. Moraci la cura dei paragrafi "La soluzione offshore in ambienti marini", "Conclusioni"; a C. Fazio quella dei paragrafi "IT Abstract", "EN Abstract", "La dimensione paesaggio e la valutazione degli impianti eolici in Italia. Le linee Guida del 2010".

2 Si veda il sito della Regione Calabria, portale Dipartimento Politiche dell'Ambiente.

3 Le regioni, nell'ambito degli strumenti territoriali paesaggistici assumono e rafforzano tali principi. In Calabria, ad esempio, rientrano tra le aree soggette alla tutela del QTRP (adottato il 15 giugno del 2013) le riserve, la Rete natura 2000 e le altre aree di rilevanza naturalistica e ambientale. Rispetto a tali Beni Paesaggistici, per effetto dell' art. 27, Disposizioni per i Beni paesaggistici-Corretto inserimento, direttive, (comma 1), "I Beni paesaggistici di cui al precedente articolo (Beni paesaggistici di cui all'art. 3 punto 4, aree tutelate per legge) sono oggetto di conservazione e tutela, pertanto qualunque trasformazione è soggetta ad autorizzazione paesaggistica e alle procedure di corretto inserimento degli interventi di cui a seguire. La valutazione di rilevanza (comma 3) dell'intervento sotto il profilo paesaggistico è attribuita all'autorità che autorizza l'intervento, con argomentazioni adeguatamente motivate....In ogni caso tutti i progetti relativi agli interventi sottoposti a procedura di VIA ai sensi del D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.e.i. sono dichiarati paesaggisticamente rilevanti. ..Qualora la verifica riguardi trasformazioni rilevanti ricadenti nei Beni paesaggistici di cui all'art. 136, all'art. 142 e delle aree e immobili di cui all'art.157 del Codice, le elaborazioni di cui al presente articolo integrano la Relazione paesaggistica di cui al DPCM 12 dicembre 2005, art. 3."

4 Le Linee Guida prevedono, al punto 3.1 “Analisi dell’inserimento paesaggistico”, che:
“Le analisi del territorio dovranno essere effettuate attraverso un’attenta e puntuale ricognizione e indagine degli elementi caratterizzanti e qualificanti il paesaggio effettuata alle diverse scale di studio (vasta, intermedia e di dettaglio) in relazione al territorio interessato alle opere e al tipo di installazione prevista... le analisi debbono non solo fornire l’area di visibilità dell’impianto ma anche il modo in cui l’impianto viene percepito all’interno del bacino visivo...Le analisi visive debbono tenere in opportuna considerazione gli effetti cumulativi derivanti dalla compresenza di più impianti. Tali effetti possono derivare dalla co-visibilità, dalla sequenzialità o dalla reiterazione...l’analisi dell’inserimento nel paesaggio dovrà quantomeno prevedere: l’analisi dei livelli di tutela, l’analisi delle caratteristiche del paesaggio nelle sue diverse componenti, naturali e antropiche, l’analisi dell’evoluzione storica del territorio, l’analisi dell’intervisibilità dell’impianto nel paesaggio... andrà analizzata, a seconda delle sue caratteristiche distributive, di densità e di estensione, attraverso la rappresentazione fotografica dello stato attuale dell’area d’intervento e del contesto paesaggistico ripresi dai luoghi di normale accessibilità e da punti e percorsi panoramici dai quali sia possibile cogliere con completezza le fisionomie fondamentali del territorio..In particolare dovrà essere curata la carta dell’area d’influenza visiva degli impianti proposti..”

5 Si rinvia a Appleyard D., Lynch K., Myer J. R., The view from the road, Massachusetts Institute of Technology, Cambridge (Massachusetts) 1964.

Lynch K., L’immagine della città, Marsilio Editori, Venezia, 1964.

6 Si veda il Piano Territoriale Paesistico della Regione Lombardia, in particolare i Piani di Sistema: Tracciati base paesistici: http://62.101.84.82/direzioni/cd_pianopaesistico/piani/tracciati/parte2/valutazione/index.htm.

7 Si veda: http://www.nextville.it/Eolico/552/Eolico_offshore

8 Si veda: <http://www.rinnovabili.it/energia/eolico/la-bei-finanzia-il-piu-grande-parco-eolico-offshore-del-mondo6156/>

REFERENCES

- AAVV, Greenitaly, *Un'idea di futuro per affrontare la crisi*, Symbola, Roma, Unioncamere, 2010.
- AAVV, Atti del 2° Convegno Nazionale Città Energia, 20-21 gennaio 2012- Università degli Studi di Napoli Federico II Napoli, Brienza, Le Penseur 2012.
- AAVV, *Energie rinnovabili ed efficienza energetica*, Quaderni innovazione, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2012.
- Appleyard D., Lynch K., Myer J. R., *The view from the road*, Massachusetts Institute of Technology, Cambridge (Massachusetts), 1964.
- De Pascali P., *Città ed energia. La valenza energetica dell'organizzazione insediativa*, Milano, Franco Angeli, 2008.
- Lynch K., *L'immagine della città*, Venezia, Marsilio Editori, 1964.
- Moraci F., Fazia C., Alessandria F., *Città costiere e danni ambientali*, Reggio Calabria, Iiriti editore, 2004.
- Moraci F., Fazia C., *Le città smart e le sfide della sostenibilità /The smart cities and the challenges of sustainability*, Journal of Land Use, Mobility and Environment TeMA 1, Napoli, 2013.
- Rubini L., Sangiorgio S. (a cura di), *Le energie rinnovabili*, Milano, Hoepli, 2012.
- Villari A., Arena M.A. (a cura di). *PAESAGGIO 150. Sguardi sul paesaggio italiano tra conservazione, trasformazione e progetto in 150 anni di storia*, Atti del Convegno, Reggio Calabria 5, 6, 7 Ottobre 2011. ROMA, Aracne, 2012.

Francesca Moraci

DArTe, Università Mediterranea di Reggio Calabria, LabStutep.
fmoraci@unirc.it

Architetto, Professore Ordinario di Urbanistica presso la Facoltà di Architettura dell'Università Mediterranea di Reggio Calabria. Ph.D internazionale e Master Of Science in economic policy and planning (NU-Boston). Borsa di studio Fulbright (a.a 1984-85;1985-86..) per attività di ricerca presso la Northeastern University e altre Istituzioni Americane. Ricopre incarichi accademici e istituzionali con responsabilità di coordinamento. Responsabile scientifico del Laboratorio di Strategie Urbane e Territoriali per la Pianificazione, LabSTUTEp, del DArTe, dirige progetti di ricerca nazionali e internazionali su bandi competitivi. E' autrice di numerose pubblicazioni scientifiche nazionali e internazionali, tra monografie e saggi in volumi e riviste specializzate.

Celestina Fazia

DArTe, Università Mediterranea di Reggio Calabria, LabStutep.
celestina.fazia@unirc.it

Architetto, PhD in Territorial Planning, possiede una pluridecennale esperienza nel campo della pianificazione urbanistica, territoriale e ambientale, sia in ambito di ricerca che in quello professionale. Assegnista di ricerca presso il DSAT dell'Università Mediterranea di Reggio Calabria e già professore a contratto presso la Facoltà di Architettura e Ingegneria dell'Università Mediterranea, insegna a Master e Corsi di Formazione. È componente di numerosi gruppi di ricerca nazionali e internazionali. E' consulente di Enti pubblici e società. È autrice di numerose pubblicazioni scientifiche nazionali e internazionali, tra monografie e saggi in volumi e riviste specializzate.

TRIA

LIVERPOOL @ SHANGHAI

The waterfront as a *brandscape* in Liverpool Waters case study

Annie Attademo

Abstract

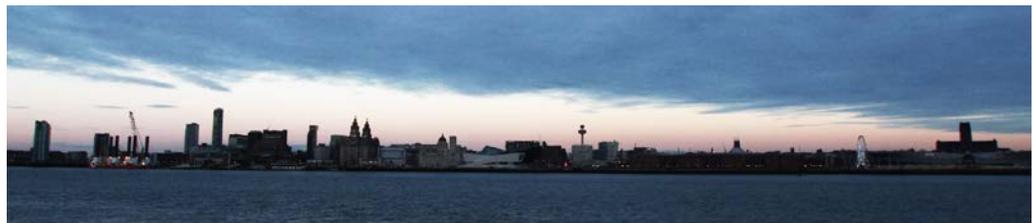
Since the 18th century, Liverpool was an important maritime city. In the 20th century, this economic model declined and the waterfront started shrinking, eroding the core centre of the city. Since then Liverpool administration started stimulating new investments: the symbolic marine background, a *central place* of the *city of production*, was turned into a benchmark of the *city of consumption*.

The waterscape was transformed into a *brandscape*: Liverpool created a twin-city relationship with Shanghai (China), trying to attract new investors to accelerate the regeneration. With the “One city, Nine towns” plan (2001), Shanghai created a branding strategy and an efficacious urban planning perspective all at one time, using well-known European styles to realize its expansion areas along the waterfront.

Working on this model, Liverpool Waters project proposes a Shanghai-alike waterfront skyline, with disproportionate towers, refusing the city waterscape heritage, listed as World Heritage Site by UNESCO. The main landmark of the area - a skyscraper called Shanghai Tower, is not an attempt to embody Shanghai cultures or its urban environment, but rather to line up to its lifestyle and social-economic conditions, to put the city onto the global market with a positive etiquette.

The overall proposal establishes a generic relation with the water, neglecting Liverpool marine heritage, moving the attention from the historic waterscape (with its centre in the Pier Head) to a new town brandscape. The entire city dematerializes, as a mere background of the new proposal.

The paper tries to evaluate the balance between branding strategies and related re-



Liverpool waterfront skyline

generation actions, also according to an analytical verification through a project: the proposal for a new tower in Shanghai waterfront, aimed to create a balance between the proposition of a successful and vibrant brandscape and the respect of geographical and historical factors.

LIVERPOOL @ SHANGHAI

Il waterfront come un brandscape nel caso studio di Liverpool Waters

Sin dal XVIII sec. Liverpool è stata un'importante città portuale. Nel XX sec. questo modello economico è entrato in crisi e le aree portuali sono state abbandonate, corrodendo così il cuore pulsante del centro città. Da allora le amministrazioni locali hanno cercato di stimolare gli investimenti, valorizzando le testimonianze del passato mercantile, trasformandole in capisaldi per il commercio ed il tempo libero.

Il paesaggio portuale lascia il posto ad un *brandscape*, e Liverpool ricerca nella città di Shanghai un gemellaggio per attrarre investimenti cinesi ed accelerare la rigenerazione urbana. La città cinese si è fornita a partire dal piano "One city, Nine towns" del 2001, sia di una strategia di city branding che di un'efficace prospettiva pianificatoria, attraverso la realizzazione di zone di espansione lungo il waterfront, imitando stili di architettura europea.

Basandosi su questo modello, Liverpool propone il progetto Liverpool Waters, riproducendo Shanghai attraverso uno skyline di torri abnormi, a discapito dei vicini frammenti del passato portuale, classificati World Heritage Site dall'UNESCO. Il caposaldo principale, la Shanghai Tower, è progettato per raggiungere il livello socio-economico della città cinese, per assicurare a Liverpool una permanenza solida nel mercato globale delle città più forti e competitive.

In generale, il progetto individua un rapporto generico col mare, trascurando l'eredità portuale, spostando l'attenzione dal passato paesaggio portuale (che aveva il suo centro nel Pier Head) ad un nuovo brandscape. La città scompare alle spalle della nuova immagine proposta.

Questo articolo cerca di valutare in parallelo le strategie di branding e le connesse azioni di rigenerazione urbana, avvalendosi inoltre di una verifica progettuale, fornita dalla proposta di una nuova torre per il waterfront di Shanghai, che costruisca un equilibrio tra la costruzione di un brand di successo e il rispetto delle immanenze geografiche e storiche.

Keywords: *brandscape, waterscape, heritage, towers*

LIVERPOOL @ SHANGHAI

The waterfront as a *brandscape* in Liverpool Waters case study

Annie Attademo

The first urban regeneration *wave*

In 2008 Liverpool (UK) hosted the *European Capital of Culture* (hereafter abbreviated to ECoC), becoming a peculiar *best practice* of regeneration. Although there was no much transformation *for* the event, the event was a reflection of the regeneration of the waterfront and the core city, meant to build the *brand* of Liverpool as a *competitive* and *innovative* city (Jones, Wilks-Heeg, 2004).

Liverpool was an important mercantile city since the 18th century; its wealth was based on trades, connections with other places and cultures. Liverpool docks were connected by lock gates, along the River Mersey for 12 Km. There was basically no distinction between public and private spaces: the waterfront was a mixed pattern of maritime uses; exotic trades and foreign people encouraged multi-culturalism and integration of practices (McBane, 2008).

In the 20th century this economic model declined quite sharply and urban areas around the waterfront started shrinking: most of the docks were closed in the '70s, because of the introduction of containers in the stocks of goods, and the port itself was moved to the Seaforth Dock, north of Liverpool, where it was transformed into a container terminal. The *thriving* city, that reached almost one million inhabitants before the Second World War, became a *shrinking city* with a population in decline (McBane, 2008; Parkinson, 1985). This condition changed the look of the city, uncovering a series of abandoned areas and brownfield lands.

Since then Liverpool administration started stimulating new private investments, firstly through *flagship projects* (Jones, Wilks-Heeg, 2004), like the Albert Dock, the Victorian dock complex, whose restoration was characterized by a deep respect of the old maritime remains as a new strong *brand*. When the Local Government, Planning and Land Act (1980) was launched, the administration started purchasing abandoned waterfront areas, not put to profitable uses, on a compulsory base. Later the administration sold those lands to the private sector (Jones, Wilks-Heeg, 2004). A crucial moment was a change in urban authority in 1996, with the Liberal Democrat taking power and embracing an entrepreneurial model of government, directing energies in the attraction of investments, positioning Liverpool, in a symbolical way, as a renovated city everyone could do business with.



Fig. 1 - The shrinking waterfront hinterland.

With the designation of the Merseyside Objective 1 region and the arrival of the European structural funds (1993-99 and 2000-06), Liverpool started a transformation process, guided by Liverpool Vision, the first Urban Regeneration Company in the UK, which developed the *Strategic Regeneration Framework* (1999), a 20-years-long strategic plan, promoting a new image of the city (Garcia, 2010). Meanwhile some docks started to be filled in to create land for new buildings at Pier Head, Kings Docks, Harington Docks and Herculaneum Dock.

In 2004 Liverpool waterfront was designated as UNESCO *World Heritage Site*, as a testimony of the times of the great British merchant fleet. The re-evaluation of the old *genius loci*, in addition to the new opportunities provided by the waterfront lands losing their previous destination, led to a complex re-design of the waterfront itself, whose core centre remained the traditionally meaningful Pier Head, dominated by three great historic Edwardian buildings, *the Three Graces*, in combination with the design of the new Liverpool Museum.

The new heart of the waterfront is a post-modern congested commercial complex, called *Liverpool 1*, a whole new neighbourhood exemplifying a brand new *public realm economy*, i.e. an economy based on open spaces and connections, as it was in the ancient times within the docklands.

The slogan used for the 2008 ECoC was “*Liverpool, The World in One city*”¹, working on the idea of the port city, shaped by exterior fluxes and interior multiculturalism. As a window open to the exterior, the waterscape worked as a signal and a complex landmark, reflecting the transformation of the entire city (Bayley, 2010). The regeneration of the city, following a *concentric* structure, due to the city specific morphology, started from brownfield sites all along the waterfront, followed by the systematic redevelopment of public spaces and the realization of a new business and financial development at Princes Dock. Beyond the waterfront, the regeneration wave hit old

Fig. 2 - Re-designing the waterfront: the Pier Head as the core centre of the regeneration.



warehouses neighbourhoods, boosted as new *cultural quarters*, gradually demolishing and replacing old housing with new buildings (Allen, 2008). In the meantime housing market collapsed, leading to the approval of the national program called Housing Market Renewal (2003-2011), aimed to raise property values. Following a precise branding strategies, regeneration privileged *middle class* models of development, trying to attract vibrant young professionals. Overall the regeneration of these areas was carried out through open disputes with communities of residents, unable to re-establish themselves in new expensive settlements (Fitzpatrick, 2009): recent regeneration actions in Liverpool, from the waterfront to the inner areas, produced just a landscape of unsold *brand new neighbourhoods* (Nevin, 2010).

The Shanghai experience

Since 1999, Liverpool entrepreneurial administration had been working on a strong and innovative brand to present the city. The slogan of multiculturalism and vibrancy were just the first step to transform the old waterscape into a *brandscape*. The next step was the twin-city relationship with the city of Shanghai in China: it began in 1999, when the UK city administration started a search for new investors from China. The choice of the Chinese city was above all motivated by its being the designated city to host the 2010 World Expo (Caswell, Taylor, 2011). Nevertheless, the choice was not just provoked by the Expo, but it was also a natural evolution to transform Liverpool previous maritime waterfront into a business destination, with commodification of public spaces and a brand new skyline (Bayley, 2010).

Liverpool started basically replicating Shanghai new towns. These towns were a decentralized planning model of classic Western European Post-war new towns (den Hartog, 2010), born to give an answer to the unsustainable pressure of increasing population

and to prevent the countryside from urban sprawl. Shanghai proposed the “One city, Nine Towns” plan in 2001, based on the idea of a shift from the central city model to a multi-polar plan. What was new in the model was that each town was drawn to aesthetically replicate a European country, in the attempt to start a thematic identity and create a landscape by using well-known international brands (Xiang Ming, 2003).

Therefore, the sisterhood between the two cities became not only a guarantee of a privileged way for investments, but moreover a unique and combined interpretation of urban regeneration as a tool to achieve a new identity (*stolen* from other thriving identities).

With regards to the waterfront, Shanghai has always been an embanked riverfront, with its core centre in the area of the so-called Bund, an historic ensemble of buildings and docks, today one of the most important tourist destinations within the city. It is a reminiscence of Shanghai’s colonial period, and the result of the work of a group of European architects, mixing Western alike architectural styles: three of these ancient buildings were built in resemblances to Liverpool Three Graces.

In the last twenty years the city has expanded itself on the other side of the river, starting the development, still ongoing, of Pudong waterfront, a sort of modern mirror for The Bund. In a few years this part of the city has seen a mushrooming of skyscrapers, changing the perception of the old marine Chinese city in a new business-like capital: strong, competitive and successful. New Pudong waterfront is a brandscape designed to attract investment, tourists, and to strengthen the image of the city as a serious contestant in the global market, even in the attempt to clean up the image of the city from the incumbent perception of an old style dictatorship (den Hartog, 2010). In Pudong waterfront, as in the other developments of the “One city, nine towns” plan, Shanghai city launched competitions to achieve great architectural results. In each of these competitions, there was a total absence of contextual references. The only element which was used as a restraint and a reference, was the geographical one: the water, the river and its banks (Cagnardi, 2003).

Liverpool is just one of 70 sister-cities of Shanghai, but it was the only UK city, except for London, to participate to the 2010 Shanghai Expo. As Mike Taylor and Jonathan Caswell, respectively the Deputy Chief Executive and Head of Public Relations of Liverpool Vision, states: ‘Liverpool made a bold decision, to sell itself on the biggest stage of all, the 2010 World Expo, in the most economically dynamic city, Shanghai, in a country whose economy is growing faster than any other’ (Caswell, Taylor, p. 1). The patent purpose of the exhibition was to attract Chinese investors, showing them a paradigm of competitive and strong city, with a brand new business and financial centre, peculiarly influenced by the Shanghai waterfront and skyline.

During the 2010 Expo, the sensory-driven Liverpool pavilion was widely recognized, winning several awards and being one of the most popular among the public. The theme for the World Expo exhibition pavilion was “Better City, Better Life”, describing the effort of the UK city to regenerate its urban core while preserving its historical heritage. During the exhibition a clear sister-city relationship was presented, merging Liverpool

and Shanghai's waterfront, with the UK city becoming like a natural extension of Shanghai brandscape. Overall, Liverpool was presented in the international event through three key words (*Visit, Study, Invest*), carrying on the concept of a vibrant and competitive city, quite distant from the genuine legacy of the *maritime and mercantile city*.

Brandscaping Liverpool: Liverpool Waters redevelopment plan

Although the 2010 Expo resulted in an increase of visits of Chinese investors in Liverpool (Taylor, Caswell, 2011), issues can be raised about the kind of image conveyed on the back of the exhibition, influenced by an aggressively entrepreneurial policy. This image is currently best summarized in the project of *Liverpool Waters*, the re-design of several brownfield areas in the north of Liverpool waterfront. The masterplan for a large scale £5.5 bln development has been drawn by the Peel Group with the assistance of the London-based architectural firm Chapman Taylor. A new container terminal will be realized by Peel Group, in addition to Seaforth, with the function of handling the large container ships coming from Panama Canal to the North West. In this regards, there's a huge expectation² for the city to reclaim its role of UK premier port.

The proposal will create new commercial and residential spaces. In this model, the private interest leads an unsustainable transformation, particularly risky in a *shrinking city* because it proposes the doubling of the current housing stock, even if the existing new housing is largely unsold.

The prospect is completed by the Liverpool Waters' sister project, over the river Mersey, in Birkenhead. This city is a stunning *terrace* overlooking Liverpool waterfront,

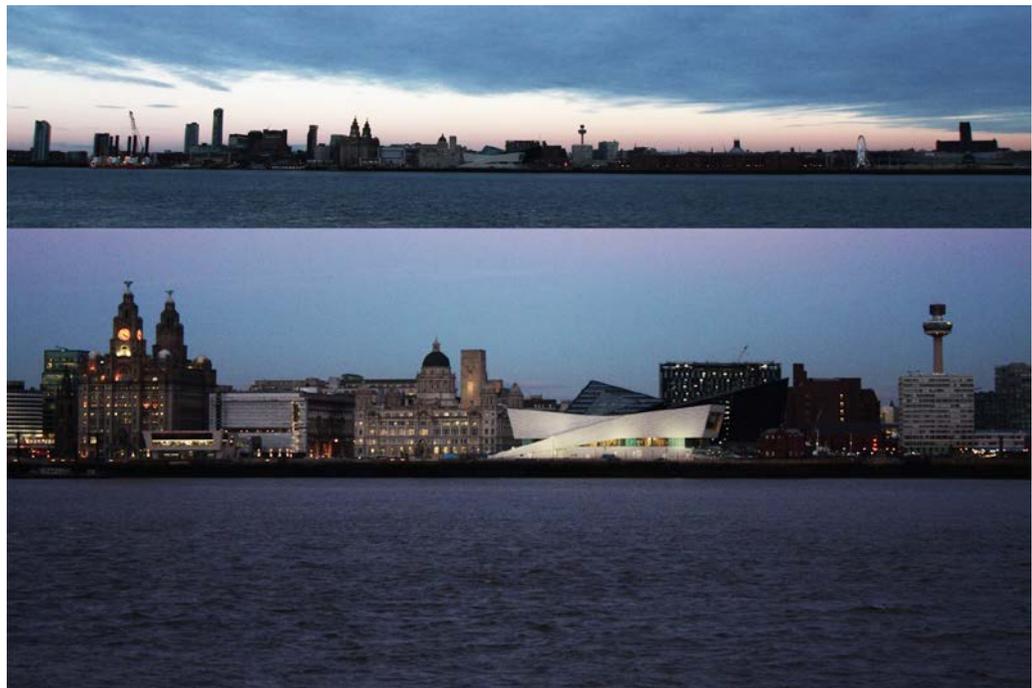


Fig. 3 - Liverpool waterfront skyline and the Pier Head, seen from Birkenhead.



Fig. 4 - Liverpool Waters skyline (The Pier Head is on the right). Draft of the Shanghai Tower in Liverpool.

and it will be the scenario of the Wirral Waters redevelopment plan. This project will be even larger in scale than Liverpool Waters proposal, consisting in a new business start-up hub, aimed to attract foreign investments, especially from growing countries such as China, India and Brazil, each looking for a privileged route for trades into Europe.

In Liverpool Waters proposal, the design of the waterfront skyline will be in close contact with the historic Pier Head of Liverpool, nevertheless it will consist of Shanghai-style towers, over 50 storeys high. The overall proposal seems to seriously contradict the preservation of the historical values of Liverpool waterfront. Therefore UNESCO delegates put Liverpool waterfront under a watch-list, because of the fear of a serious loss of historic authenticity³. Nonetheless, in March 2013, the Liverpool Waters project was approved by central government.

The explicit reference for the project is the paradigm provided by Chinese international style: the main landmark of the area will be a skyscraper called Shanghai Tower, in a clear exploitation of the associated brand. It is planned to be at least 200 meters high and the tallest tower in North West England. It is designed to contain 93,000 square meters of mixed uses, commercial and leisure facilities, a rooftop helipad alongside and an underwater basement car park.

The tower will basically rise on the edge of the waterfront site, dwarfing the existing historically iconic buildings of the Pier Head, the Edwardian Three Graces. English Heritage, the Historic Buildings and Monuments Commission for England, and UNESCO delegates formally objected to the project of the Tower as well. In particular a delegation from UNESCO concluded that the skyscraper proposal would result in a serious loss of historic authenticity, putting into risk the more or less symmetrical profile of the city's waterfront, with the Three Graces at the core centre and historical docklands to the north and the south. In addition, the Tower will be built on the area of Princes Half Tide Dock, which is a site operating since 19th century. This ancient dock is not the most iconic historical complex of the city, but it is relevant because it represents a piece of a mosaic due to be destroyed.

The Peel Group explicated that the conception of the city was largely influenced by the impressive Shanghai waterfront, clearly referring to Pudong skyline towers. The

twinning between the two cities is underlined even in the naming of the skyscraper: a Shanghai Tower is due for completion in Pudong too, and it will be the tallest building in China, on the edge of Shanghai waterfront.

'In Liverpool we have the Three Graces facing the Mersey, in Shanghai there must have been at least "Thirty Graces" on the waterfront; beautiful historic buildings set against a backdrop of modern skyscrapers creating a thriving, bustling and vibrant city for commerce, living and tourism'⁴.

The significance of the name will catch new investments, in the attempt to secure the new image of the city. It is not an effort to embody Shanghai culture or urban environment, but rather to line up to its lifestyle and social-economic conditions. The name will just act as a branding strategy, to put the city onto the global market with a positive etiquette related to the successful Shanghai waterfront.

In 2008 Peel Group launched an architectural competition between four UK-based architecture firms (AFL, Broadway Malyan, Chapman Taylor and Benoy), based on a preliminary draft for the Tower⁵. Preliminary drafts⁶ were largely disconnected from the functions: they were creatively drawn by a group of graphics (Rust Studios). The purpose of these images was just to establish a generic relation with water, not with Liverpool marine heritage. The core city stands right on the back of the Pier Head, which has always been the heart and the centre of the waterfront: in Rust Studios images, the core centre of the waterfront becomes Liverpool Waters development, moving the attention from the old waterscape to a new town brandscape. The Pier Head stays on the right of the picture, just like a tiny memory of an irrelevant past. This way, Liverpool brandscape gets rid of the rest of city, which stays on the back of the waterfront.

'We are a city which has always looked outwards and sought inspiration from other cities. This proposal reflects the 21st century skyline of Shanghai in a way that will mirror its new and dramatic architecture among the buildings of the Bund which themselves pay homage to our own Three Graces'⁷

The opportunity of a project: a competition in Shanghai

In September 2013, Associazione LOA in cooperation with Shanghai Institute of Italian Culture launched a competition to design a new tower for Yang Pu, the extension of Pudong waterfront. The aim of the competition was to build a relationship between European interpretation of waterfront and architecture and already existing Yang Pu masterplan. As in the case of Shanghai new towns, the purpose of the existing masterplan was to exploit Western culture, to realize a creative district in which to enhance foreign investments and the establishment of art and design firms from Europe. The Tower of the competition was not the tallest building of the surroundings, but it had to be designed as a unique occasion to strengthen the relationship with Western culture.

The selected project for the competition by formato3 studio, did a conceptual analysis of the urban structure in the principal Western cities and in the historic European-alike



Shanghai area, the so-called Bund, to identify the constants of a style, eventually realizing a personal “Piranesi variation”⁸: maritime towers and fortifications, fences and arcades, relation between public realm (squares and promenades) and architecture, connections with the water, etc.

In the proposed masterplan, the fence of buildings constitutes the border of courtyards buildings (fortifications) and special buildings (towers), designed with green roofs to guarantee thermic isolation. The urban mixité is guaranteed within the buildings: commercial spaces are in the arcades, offices are in the other levels. The combination of green spaces and water creates a natural microclimate. Green areas on the waterfront create a wind barrier. Basins and fountains in the square in front of the tower are used to collect rainwater and to favour coolness during the hot months, with an open commercial courtyard.

The tower re-interprets the idea of maritime towers, characterized by routes at the borders and an open core. It is designed as a chimney for natural ventilation, whose skin has vegetation to protect people from sun rays, while the interior core is made in glass and is used as a heat accumulator. The courtyards in the interior are almost open in the superior parts, to favour the exit of rising hot air. The skin is inspired by an ancient European masonry, the rustication, used for palaces and towers, and it is realized with colored tecu panels, in the shape of a quadrilateral with interior triangles (as in the historical rustications). This skin creates shadow in the routes reaching the top, protects from the wind, donates coolness and protects from dusts and pollution, and is filled with vegetation, dematerializing into the sky.

The building is open to the waterfront, with a promenade directly related with the interior areas; during the night, the promenade becomes a runway and a space for exhibition for design and fashion firms, establishing a successful public realm economy. The public realm project privileges the relationship with the waterfront, as a testimony

Fig. 5 - Competition for a Tower in Shanghai waterfront (formato a3 studio).

of the coexistence between different cultures and local heritage.

Conclusions

The proposal for the Shanghai competition works on creating a balance between the proposition of a successful, vibrant brandscape and the respect of waterscape factors: the geographical data (the water), the historical heritage (the Bund as a European scheme), the human resources (the public realm economy, the different cultures, etc.).

It underlines the difference between *urban regeneration waves* in Liverpool:

- the first wave began in 1999 and it put the heritage at the centre of the transformation, basing itself on a sustainable re-development, capable of building a brand new image of the waterfront;
- the second wave, which is still on going, hit aggressively the existing built environment, to achieve a deeper transformation and to consolidate investments.

As Neil Smith points out (Smith, 2002), this is a process of creative appropriation of places: on one hand it enhances existing values, working on the post-industrial appeal; on the other hand, it produces a dislocation (sometimes a proper gentrification) of existing values (and people), carried away by further waves of cultural regeneration. Smith argues that gentrification is used to reconstruct the economy of places, 'retaking the city for the middle classes' (Smith, 2002, p. 443), and it is used by administrations in a multi-sectoral way.

Liverpool administration's purpose was to give a reply to the crisis of the waterfront system, as the most relevant market for business. The regeneration process started in the 2000s led not only to change the exterior waterscape, but also to establish a new economy, based on culture and leisure as in others simultaneous European examples (Montgomery, 2003). This leisure and cultural regeneration of the waterfront led to the diversification of economies: it guaranteed not only the preservation of city maritime heritage, but it also allowed the co-existence of diverse cultures within the city, as in the old times of great British fleet. The common ground in Liverpool transformations became the renovation of waterfront public realm, characterized by a system of open spaces and public facilities (museums, concert halls), the new business card for tourists and investors.

On the contrary, nowadays wave of gentrification evolved into a vehicle for transforming whole areas into new landscape complexes, integrating housing with shopping, restaurants, facilities, offices, that appeal to similar private markets all over the world and are obviously in direct competition (Tallon, 2010).

The commercialization and commodification of cultures, the construction of creative clusters, has encouraged entrepreneurial regeneration waves, basically displacing the local and cultural premises. During the 2000s this process has been a leitmotiv of Tony Blair *urban renaissance* (Imrie, Raco, 2003), 'reinventing gentrification as urban regeneration' (Smith, 2002, p. 443), increasing global ratings in UK shrinking cities. In

this perspective, while 2008 European Capital of Culture opened Liverpool waterfront to Europe and the United Kingdom, the twinning with Shanghai, had the patent goal to attract new Chinese investors to achieve thriving innovation and economic competitiveness, substituting not only the docklands economy of ancient times, but also the nineties and 2000s leisure and culture economy.

But the difference is that with the “One city, Nine Towns” plan, Shanghai provided itself with a branding strategy and with an efficacious urban planning perspective all at one time. This was partially due to the reference to well-known and successful European urban models, but also to the scale of the development and the character of the process: Shanghai was already a successful city, trying to accommodate its expansion with a pragmatic and attractive method. Property development and renovation improved Shanghai’s outskirts, providing scope for new employments and further investments. The process was appropriated to land shortage and sprawl prevention. With regards to the waterfront, Shanghai embanked riverfront (The Bund) remained basically untouched by the city expansion, because of the extent of Shanghai city region. Liverpool recent transformations will basically substitute the maritime city horizon, in the attempt to achieve the growth of the financial services industry as in the urban landscapes of London or New York. This effort is symbolically represented by the Shanghai Tower project: it refers not to local roots, but to global etiquettes. In the proposed images, a stunning and relevant architecture imposes itself on the waterfront, rather than *growing* from it. The brand dominates the water.

Therefore the skyscrapers economy proposed by Liverpool Waters plan, will replicate a property-led regeneration characterized by the concentration of corporate ownership, failing to provide the development of human resources, or a long-term investment in infrastructures and public facilities.

Liverpool economic strategy is still aggressively entrepreneurial, focused on attracting capitals. The existing circular zone, right along the waterfront, once the centre of multiculturalism and public trades, is at the centre of the biggest sell off of urban spaces, moved from public into private hands. Symbolically this inversion of the public role of Liverpool waterscape, is exemplified by the absence of an integrated public realm project in Liverpool Shanghai Tower proposal. The leisure and culture economy privileged the relationship with the open spaces and the waterfront, while the property-led development is in danger to generate a landscape of brands and private amenities.

FOOTNOTES

1 Cfr. Liverpool Culture Company, *The World in One City*, LCC publishing, 2004.

2 Cfr. Kenn Taylor, *The breathtaking potential of Liverpool (and Wirral) Waters*, *The Guardian*, 7 March 2013.

3 Cfr. Helen Nugent, *Liverpool Waters skyscraper plans get council go-ahead despite heritage fears*, *The Guardian*, 6 March 2012.

4 Cfr. Liam Murphy, *£300million tower planned for Liverpool*, *Liverpool Daily Post*, 27 July 2007.

5 At the moment, no winner has been announced, due to the delay in government approval for the whole plan.

6 See “Artists impression of Shanghai Tower dominating the Liverpool waterfront” by Rust Studios, on Liverpool Waters website.

7 Cfr. liverpoolwaters.co.uk presentation.

8 Peter Eisenman revisited Gianbattista Piranesi works through the “Piranesi Variations” during the 13th International Architecture Exhibition in Venice.

REFERENCES

- Allen Chris, *Housing Market Renewal and social class*, Routledge, Londra, New York, 2008
- Bayley Stephen, *Liverpool, Shaping the City*, RIBA Publishing, Londra, 2010
- Cagnardi Augusto, "Un'avventura affascinante", *Urbanistica*, 122/2003, pp. 63-74
- Caswell Jonathan, Taylor Mike, "Liverpool at Shanghai: The Expo experience", *Local Economy*, 26/2011, pp. 423-430
- Den Hartog Harry, *Shanghai New Towns, Searching for community and identity in a sprawling metropolis*, 010 Publishers, Rotterdam, 2010
- Fitzpatrick Susan, "Between rhetoric & reality", *Variant*, 36/2009, pp. 20-24
- Garcia Beatriz, *Creating an Impact, Liverpool's experience as European Capital of Culture*, University of Liverpool, Liverpool, 2010
- Imrie Rob, Raco Mike, *Urban renaissance?*, New Labour, community and urban policy, The Policy Press, Bristol (UK), 2003
- Jones Paul, Wilks-Heeg Stuart, "Capitalising Culture, Liverpool 2008", *Local Economy*, 19-4/2004, pp. 341-360
- Jones Paul, Wilks-Heeg Stuart, *Re-creating Liverpool, Regeneration and Culture(s) in a Re-branding City*, in Grunenburg Cristoph, Kifton Robert (a cura di), *Centre of the Creative Universe. Liverpool and the Avant-garde*, Liverpool University Press, Liverpool, 2007, pp. i-xvii.
- Jones Paul, Wilks-Heeg Stuart, "Putting Architecture in its Social Place, A Cultural Political Economy of Architecture", *Urban Studies*, 46-12/2009, pp. 2519-2536
- McBane Jack, *The rebirth of Liverpool, The Eldonian Way*, Liverpool University Press, Liverpool, 2008
- Montgomery John, "Cultural Quarters as Mechanisms for Urban Regeneration, Part 1: Conceptualising Cultural Quarters", *Planning Practice and Research*, 18-4/2003, pp. 293-306
- Nevin Brendan, "Housing Market Renewal in Liverpool, Locating the Gentrification Debate in History, Context and Evidence", *Housing Studies*, 25- 5/2010, pp. 715-733.
- Parkinson Michael, *Liverpool on the brink, One city's struggle against government cuts*, Policy Journals, Hermitage (UK), 1985
- Smith Neil, "New globalism, new urbanism, Gentrification as global urban strategy", *Antipode*, 34-3/2002, pp. 427-450
- Tallon Andrew, *Urban regeneration in the UK*, Routledge, London, 2010
- Xiang Ming Huang, "One city, nine towns, alla ricerca di periferie locali ideali in Cina", *Urbanistica*, 122/2003, pp. 75-81

Annie Attademo

PhD at Università degli Studi di Napoli Federico II
annieattademo@yahoo.it

Annie Attademo (Naples, 1983) is an architect and a PhD in Urban and Spatial Planning at the University of Naples "Federico II". She did part of her research in the United Kingdom. Her work and research focuses on the urban recycle of contemporary cities, through a landscape sensitive perspective. She was a speaker in international conferences and seminars, with published research papers about abroad case studies.

Regeneration of the Urban Coastal area of Scheveningen: *Pearl by the Sea*

Leo Oorschot

Abstract

Nowhere was the advancing globalization so visible as in the coastal area of Scheveningen, one of northwest Europe's seaside resorts with a wealthy tradition nearby the capital city of The Hague. In the 19th century a consortium of bankers from Paris, Frankfurt, and Amsterdam established a fashionable European beach resort right next to a medieval fishing village with a Kurhaus Spa and Casino accessible to the general public. At the end of the 20th century the bathing resort lost its image and most of the fishing industry moved away leaving the coastal zone in a crisis. The municipality decided to give the coastline an economic impulse. Not only that, their ambitions were grandiose. In 2005 they got the idea to make Scheveningen the Second International Center of The Hague with impressive architecture and town planning. The beach, the old fishing village, and the fishery at the harbor were connected into a close urban ensemble by the North Sea by a splendid boulevard. However, the financial crisis in 2008 put an end to extravagant developmental plans, to the great relief of coastal residents. They especially feared the expansion of tourism into the residential areas even though tourism had brought and would continue to bring prosper-

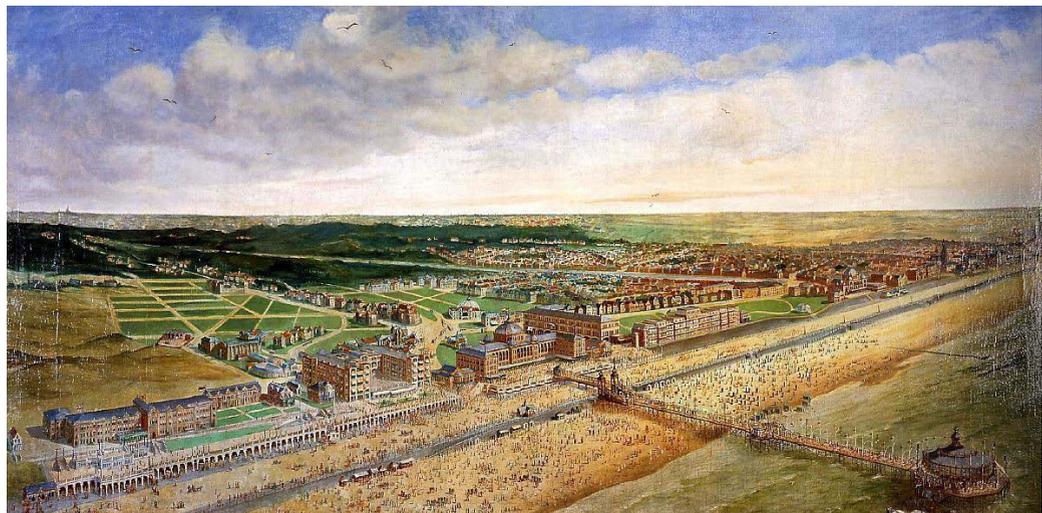


Fig.1 - Masterplan of the Seaside resort by Bernhard van Liefland from 1902, painted by Andreas Carl Sommer. Collection: Muzee, The Hague Scheveningen

ity to the area. The old fishing village was kept intact while the harbor transformed quite differently than sketched and the seaside decayed, losing to its rival the First International Center: the old town of The Hague. How could this have happened to the Pearl on the Sea? Was it the crisis or the stubbornness of residents and entrepreneurs? Or was it the unworldliness of administrators?

La rigenerazione dell'area urbana costiera di Scheveningen: *Pearl by the Sea*

In nessun posto si sentiva l'avanzamento della globalizzazione come nella zona costiera di Scheveningen: una delle grandi località balneari del Nord-ovest dell'Europa con una ricca tradizione vicino all'Aia, sede del governo Olandese. Nel novecento un consorzio di banchieri di Parigi, Francoforte e Amsterdam fondò, accanto al paesino medievale di pescatori, una località balneare con una casa di cura e un casino' aperto al pubblico. Alla fine del ventesimo secolo il posto perse il suo fascino, e quando anche la pesca nel porto diminuì significativamente la zona costiera entrò in crisi e il comune decise di dare un impulso economico. Ma le ambizioni non si fermarono lì. Nel 2005 venne portata avanti l'idea di trasformare Scheveningen nel Secondo Centro Internazionale dell'Aia con corrispondente architettura e urbanistica. La località balneare, il vecchio paese di pesca e il porto dei pescatori vennero uniti con un'impressionante lungomare e diventò una densa struttura urbanistica sulla costa del Mare del Nord. La crisi finanziaria del 2008 mise fine alle ambizioni di alto livello, che fu di conforto agli abitanti della zona. La gente temeva in particolare il soffocamento dalla parte del turismo delle zone abitative, il turismo che dall'altra parte era, e dovrà essere, fonte del benessere locale. Il paese dei pescatori mantenne il suo carattere originale, il porto divenne molto diverso dagli schizzi e progetti originali, e la località balneare perdette la battaglia di concorrenza con il Primo Centro Internazionale, la vecchia città dell'Aia, e degradò. Come avvenne tutto questo con La Perla sul Mare del Nord? Fu la crisi, o la sregolatezza degli abitanti ed imprenditori? O fu la distanza dalla realtà degli amministratori comunali?

KEYWORDS:

globalization, regeneration, coastal area, The Hague, Scheveningen

Regeneration of the Urban Coastal area of Scheveningen: *Pearl by the Sea*

Leo Oorschot

The seaside resort of Scheveningen was long the pride of The Hague with numerous icons such as the Kurhaus, the Pier, a picturesque village, and fishing port. The resort was the center of power and entertainment around the 1900's with pronounced Fin de siècle architecture. All of the beautiful architecture was demolished in the 1960's and 1970's and the coastal zone was haphazardly cluttered by property developers. The resort and harbor developed in the 19th century adjacent to the fishing village of Scheveningen. The capital city of The Hague is situated 3-4 kilometers inland. From 1870 to 1910 beautiful garden estate manors were built between the coastline and the city, with the resort serving as city center. The Hague now had two city centers competing with one another. At the end of the twentieth century the seaside bathing resort lost the battle for tourism from the historic city center of The Hague because its appearance and upkeep were let go; fisheries disappeared and tourism declined. The regeneration of the urban coastal areas of Scheveningen was characterized by grotesque planning before the financial crisis in 2008. After that, new developments were left open to the free market. The conflict between the international ambitions of the municipality relating to tourism and residential interests became a major topic. Of all of the plans only those for the boulevard and the renewal of Duindorp were realized. Nowadays, the two largest icons of Scheveningen are bankrupt: the Kurhaus and the famous Pier. How could this happen to the Pearl by the Sea?

Framework: the Power of the Image

How a city is presented in the new media is central in times when cities are competing with one another for attention and popularity. Both now and historically, even though the image may differ from how the city spaces actually look like, it's the image that has become increasingly important. Councilmen use pretty images to attract and bind visitors, well-to-do residents, foreign institutions, and companies in order to keep the urban economy running well. In this context, also The Hague wants to present itself as a beautiful World City. In recent years marketers have been visualizing that idea on websites with colorful images of the city; websites that come and go without being archived by the City Council.

New city marketing strategies have overshadowed old style policy and masterplans. Thirty years ago those were lengthy boring documents full of research statistics and graphs. Not today. Nowadays, the image of the city is even better designed than travel brochures. Master plans and policies are now represented by rich images full of ideas from city marketing using attractive colorful photographs and narrative texts. An analysis of the well known problems or framework for the

various stakeholders is of secondary importance.

By tradition, the ruling parties in office always supported the parties in government regardless of the topic and the opposition was always against it. This resulted in insurmountable conflicts between the interested groups with no way out. The conflicts got battled out in the media (local newspaper *Den Haag Centraal* and local broadcaster *Omroep West*) and also through biased websites. Communication between residents and city government organizations was difficult and there was little room for compromise. The analysis here focuses mainly on the conflict and imaging in the media around the regeneration of Scheveningen.

Regeneration of the Urban Coastal Area

The ambitious *Masterplan Scheveningen Coastal Area (2001)*² was a development and assessment framework based on plans from 1997 of alderman Noordanus and later alderman Hilhorst in 2001.³ The master plan aimed to revitalize the neglected coastal strip economically by developing tourism. It comprised three characteristic areas: the seaside, the village, and the seaport, linked together by the boulevard and the beach. According to the *Architectural Quality Report (2004)*⁴ the port, most of the seaside, and the zone along the coast between the sea and the village fell within the characteristic place designated as 'special urban areas', which meant that old buildings could be demolished and new experimental ones could be developed. To ensure the quality of the architecture and consistency in the area, the city decided to establish more strict guidelines for parts of the harbor than the criteria already laid out in the *Architectural Quality Report*. In this way they could improve the nostalgic atmosphere in the harbor and maintain the utilitarian harbor buildings in the surrounding residential areas. The *Architectural Quality Report* specified most importantly that the historical character of the village with its fine urban spaces, alongside the fashionable seaside resort and grandeur of the typical European seaside architecture, needed to be restored in style. As ambitions piled up in the golden age of project development, the regeneration of the coastal zone turned out to be about more than just economic impulses.

Scheveningen, the Second International Center of The Hague

North of the harbor is the domain for tourists and to the south is the residential area and beach that the locals bike to. This invisible border played an important role in local politics until the arrival of alderman Norder in 2004 (Oorschot 2012a, Bekkering & Beemster 2009). Scheveningen, with its international character, was designated as the Second International Center of The Hague and was to become the new place to go. The invisible border between tourism and residency was expanded by way of small bridges, plans for a cableway, and ambitious programming for tourism.

These ideas were already given form for the first time in the comprehensive work *World City by the Sea. Structure-vision The Hague 2020 (2005)*.⁵ In the view of alderman Norder, the International City needed a powerful growth in tourism and the establishment of new international institutes. Every hotel bed meant one more job. According to him, a conscious choice was made to integrate the master plans of Scheveningen, Kijkduin and the International Zone to form a plan greater than any other plan before. The boundary of the international coastal zone was extended to the residential areas of Kijkduin, up to the border of Wassenaar, and the Peace Palace deep inland. By combining the master plans and upgrading the coastal area to a Second International

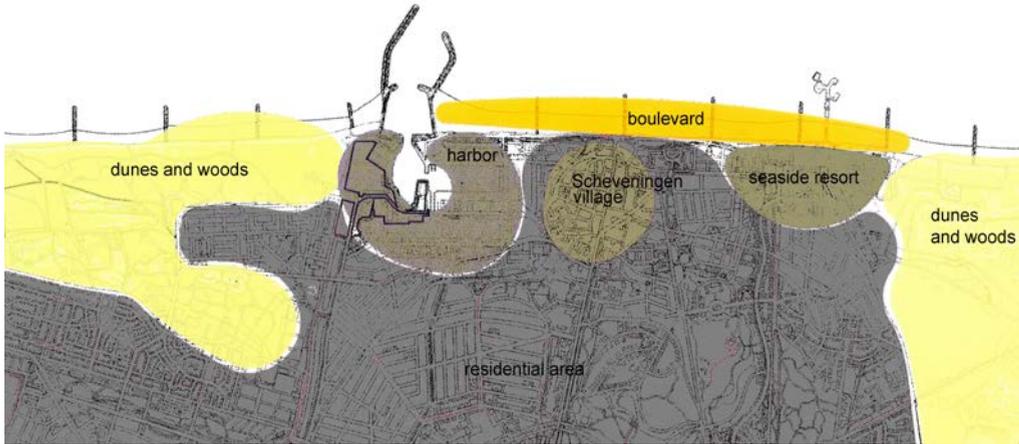


Fig.2 - The Harbour, the Fishermans vil-
lage and the Seaside resort connected by
the Boulevard.



Fig.3 - Impression of the Spanish-Cata-
laan architect and urbanist Busquets



Fig.4 - The harbour, the Fishermans vil-
lage and the Seaside resort connected by
the Boulevard



Fig.5 - Impression of the harbour

Center, the municipality could present its ambitions and structural vision to the outside world. There was a downside though. Residents' organizations feared traffic obstructions by the uncontrolled increase of tourism and the gross establishment of international organizations (ICTY, OPCW, Europol, Eurojust and International Criminal Court)⁶ whose complexes were rising like bunkers everywhere in the residential areas.

Marchel Wijermans (project leader closely involved in giving form to the vision of the city and coordinating project manager for elaborating the plans) stressed that the plans no longer adhered to traditional 'project-urban-planning' but to one coherent structure for the entire city. 'The municipality needed a spatial framework, an answer to the question: where are we going with the city? Do you know what you want? The city was bombarded by commercial developers and by the central government with these rhetorical questions. The answer was this: the structural vision sets out a clear course.' (Beemster 2009: 25). At the genesis for the vision of a Second International Center, Wijermans repeated the ideals of the compact city: 'it has to be a place that is populated throughout the year drawing visitors from home and abroad, with a mix of tourist attractions, employment, and living.'

In the *Leisure Report The Hague 2005-2010* (2005)⁷ two leisure hotspots are mentioned: Scheveningen and the historic center of The Hague. In short, attractive zones for the development of the 'International City of Peace and Justice'. (Van Krieken & McKay 2005). Especially the coastal zone of The Hague would have to compete with other global cities where international politics and the United Nations were concentrated like Geneva, Brussels, Washington, New York, Nairobi, and Vienna. On its website the municipality promoted itself: 'Scheveningen-coast is the bustling seaside Second City Center of The Hague, attractive for locals and tourists all year round. With its 15 million visitors a year Scheveningen is one of the largest seaside resorts in Northwest Europe and it should stay that way.'⁸

Even before the appearance of a structural vision in 2005, the Norfolk Line (cargo) announced its plan to leave Scheveningen which would leave an attractive area in the harbor free for new development. In 2006, the municipality asked four consortia, each with their own architect, to present a vision for the seaport, however none of the plans turned out to be mature enough for implementation. Later, the municipality's own plans turned out to be a pastiche of those studies.

The beautiful images in the *Report of Startingpoints Development Scheveningen Harbor – Scheveningen Harbor Pearl by the Sea* (2007)⁹ by the Spanish-Catalan architect and urban designer Joan Busquets Grau presented a seaside resort of format with quite a few experimental towers, symbolic of an international city. This document was the elaboration and imagination of a vision that stated: 'The Wérelstad aan Zee is a multicultural city, an international city, a city by the sea, and a monumental residence.'¹⁰

The goal was to create an authentic urban center with a mix of restaurants, hotels, leisure, and living plus the realization of special amenities of international allure linked on either side of the harbor by an architectural (cultural) icon. However, the residents of the coastal zone and the local fishing industry didn't see their own interests considered in these plans, despite the optimistic words and wonderful drawings. Regardless of these protests, the high-minded ambitions for the Scheveningen harbor would be hampered anyway when in September 2008 Lehman Brother's in New York went bankrupt and a worldwide financial crisis emerged.



Fig.6 - Impression of the seaside resort with the Pier

Scheveningen Harbor and New Realism in Planning

The financial crisis gave rise to a whole different planning track for the harbor of Scheveningen.¹¹ However, it turned out to be no less ambitious than before. Unfortunately though, a few months before the elections in November 2009, an important part of the master plan was eliminated. The fourth cruise terminal considered for the outer harbor, that would sacrifice the beach used by the local inhabitants, turned out to be a big problem. Interesting enough, these plans were in the hands of the cruise terminal specialist Züblin Grenada, local housing corporation Vestia, and property developer AM (with former alderman Noordanus at the helm). During a general meeting of the local Liberal Party (VVD) members voted massively against the plans and for the preservation of the southern beach. The Christian Democrats (CDA), Socialist Party (SP), the Green Party (GL), Social Liberals (D66), Populist Right-wing Party (PVV), and City Party (HSP) already were in support of the residents. Alderman Norder and the Social Democrats (PvdA) stood with representatives of entrepreneurs alone with their ambitions but it was really the Liberal Party (VVD) that led to the turnaround which ended the plans for constructing an outer harbor with a new cruise terminal. The new *Masterplan Scheveningen-Coast* (2010)¹² without the cruise terminal stood for strengthening the character of the area and for a hefty expansion of tourism. The sea had to be appealing to locals and tourists four seasons a year. For the village, the emphasis was on the preservation and protection of its original character. In the port, it was about a good combination of living, working, going out, and shopping. Measures were drafted to manage the traffic flow and to improve parking yet no money was reserved for a tram line going towards the harbor. The strong focus on increasing tourism, building high-rises and how to manage traffic remained a source of annoyance for the protesting residents and organizations. In the local newspaper *Scheveningse Dagblad* from February 12, 2010 the following message appeared: ‘chairmen of eighteen The Hague residents’ organizations are angry at the municipality. They find that they have too little participation in the making of plans for the improvement of The Hague coast and the construction of the new northwest roadway.’ Residents were angry about the expected traffic obstructions accompanied by mass tourism at the seaside; they were angry about the plan for a block of high-rises on both sides of the entrance to the port, and about landfill in the third port, but what especially ticked them off was that eighteen residents’ organizations were ignored in the process. The feedback group for residents still had to come together while the master plan was already approved by the city council. At a debate evening held on February 16, 2010 about the future, the majority of the political parties said that they would rip up the *Masterplan Scheveningen Coast* (2010) after the coming elections. Surprisingly, the citizens voted in the elections loyally to the political parties in office. Even so, there still came a major change to the city because the economy was under considerable pressure and the city’s income was decreasing. In the coalition agreement of 2010 the newly elected city board noted that there was a new reality in the field of regional development. They still spoke optimistically about a slower course of building developments even though the media was ringing alarm bells everywhere about the impact of the financial crisis and political impotence on the housing market problem. The new city board made an agreement that economic development and the maritime character of the port would continue to be strengthened. The new aldermen had to go talk with the fisheries sector and there

would be no landfill in the third port. For a while it became quiet around the urban planning for the Scheveningen Harbor.

Then, in February of 2012 an elaboration on the urban plan *Scheveningen-Haven 2025* was published. Many of the grandiose plans of the past were gone. It was an urban development plan adapted to the new economic situation but its approach was different. Perhaps this was thanks to the influence of the new head of urban planning, Erik Pasveer, who took office on October 1, 2010. In respect to previous versions this urban plan contained a number of remarkable changes. The third port was not closed up and the fishing industry came back to the harbor. There were plans for 700 new homes of which 20% for social housing at the former Norfolk area of the harbor and 100,000 m² for working spaces, restaurants, hotels, retail, water sports and fishing. Only two of the experimental high-rise towers would remain on either side of the entrance to the seaport. One hotel on the south side rising about 100 meters up and another one 40 meters high on the north side. Also on the north side of the port existing sport facilities like surf village and beach volleyball would be expanded. Developments and plans were made for water and beach sports. The new boating and sailing opportunities for tourists would be developed in the third harbor. Both sides of the harbor entrance would connect via a cableway and bridge. Old wounds were torn open again and residents' organizations feared once more traffic chaos. After the presentation by alderman Norder, the emotions ran wild again: 'Who is this all for?', asked everyone wondering, 'for the residents or tourists?'

In a letter to the city council on May 8, 2012 from the joint residents' organization General Society for the Protection of Nature (AVN) and interest group Scheveningen Port (BSH) the old problems came to light. There requests were for no high-rises, no connection to the port by cableway or bridges but first a renewed traffic plan with a tram line. The large-scale new construction foresaw the kiss of death for many entrepreneurs in Scheveningen-Bad since there were already too many vacancies by the spring of 2012. Economic activities would shift from the seaside to the seaport. There was however praise for the new housing plans for the Norfolk area and keeping the third harbor in the port open for the benefit of the fisheries and port-related entrepreneurs. The strategy of the opposition and residents' organizations, trained in resistance for years about the development of the coastline, was surprisingly simple: no connection to the harbor, the north side for tourists and the south side for the local population with the harbor itself forming a natural barrier between them. Business and municipality saw this differently and wanted to connect the two areas.

Norder discussed the plans on May 16, 2012 with the Council's Committee on Space, where he suggested a number of improvements and concessions to improve the quality of life in the residential areas. In the new reality of 'after the financial crisis' there was no longer an 'integrated development area' mentioned between the city and property developers, but 'flexibility' and 'organizing in phases' for all parties even though there was a substantial risk to The Hague with this new form of area-development. While area-developer ASR and real estate developer Malherbe worked on phasing the project, housing corporation Vestia intended to build 700 homes in the Norfolk area. However Vestia would later be forced to shut down all development in The Hague and elsewhere and their on-going projects had to be transferred to ASR and Malherbe. On May 16th alderman Norder promised the Council to present them with a *Architectural Quality Plan*

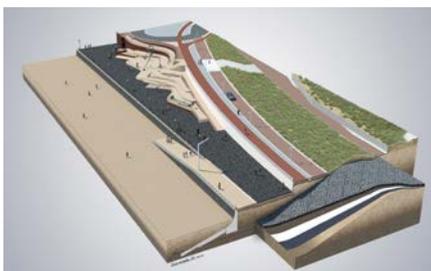


Fig.7 - Boulevard ground scheme

for the harbor. Urbis Office for Urban Design from Rotterdam produced that plan in 2013.¹³ As a result of a deal made with the sale of shares of the tram company (HTM) future tram lines would be constructed to make the port accessible by public transportation.

The urban plan of 2012 was greatly improved in a number of aspects. It was less self-absorbed than its predecessors and the urban spaces and the morphology of buildings were better connected to the environment. Residents' organizations were positive about the quality and the scale. The older plans incorporated strange lineal subdivisions, which randomly landed at the harbor. In the new plan the urban planners drew a secluded square at a strategic place that connected the urban spaces in different directions. The blocks of buildings would provide quiet for residents at the height of the tourist season. The choice for these plans also drew in the atmosphere, color and scale of the old adjacent neighborhood of Duindorp. To design the visual quality plan, Urbis looked at examples of similar developments in the harbors of Copenhagen and Malmø. The conflict over the cableway, which would connect the tourist area of the harbor to the residential section, is ongoing and every year the municipality's budget is shrinking so that the cableway plan can only be saved by free market development.

Fig.8 - Boulevard section of the dike



Scheveningen Boulevard ¹⁴

With the new boulevard the seaside was finally connected to the fishing village and the seaport in one powerful gesture (Oorschot 2012b, 2012c). The boulevard is an architectural icon built of clay, sand, and stone which serves to protect the coastline from the sea for the next hundred years and at the same time, it is a design that gives bathers at the seaside a place to parade in a cosmopolitan environment. The development of the Scheveningen boulevard was carried out simultaneously with the harbor because both construction areas had to deal with a coastal defense system. Furthermore, the boulevard is situated in the tourist zone of the city so that it is



Fig.9 - Boulevard aerial picture

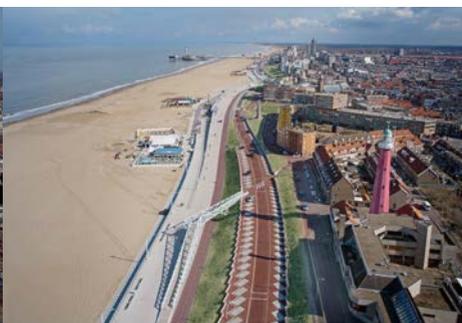


Fig.10 - Boulevard aerial picture



Fig.11 - Boulevard by night

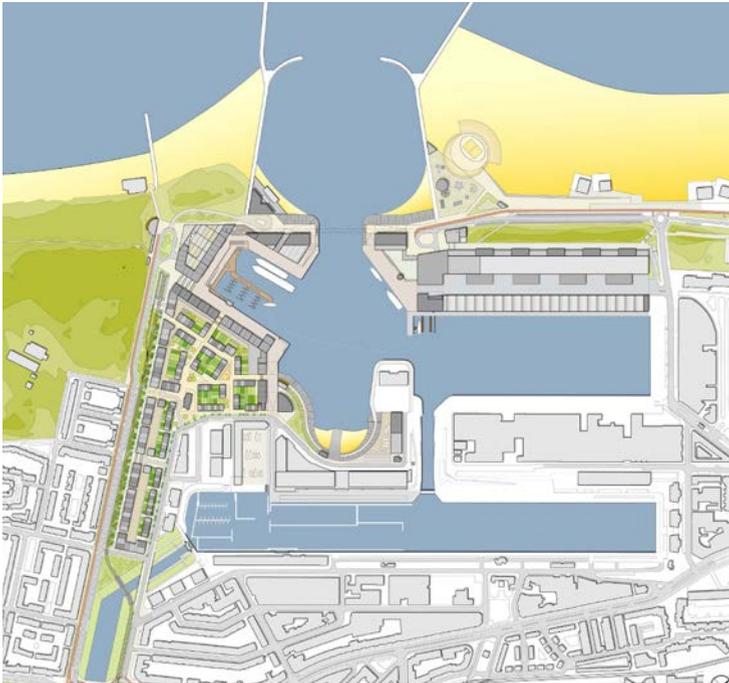
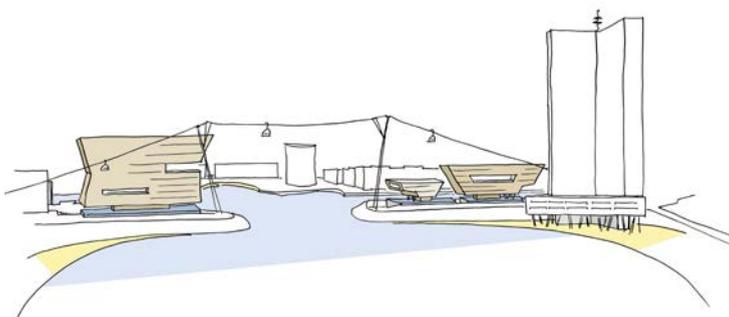


Fig.12 - The Harbour with a new residential area at the former Norfolk area

less problematic for most of the residents' organizations and finally, the debate on the boulevard did not fall to political outcry like the harbor did. For alderman Norder personally, this was the most important city project of his career as a local politician and as Deputy of the Province involved in the boulevard project. Principals of the boulevard were the government agencies Hoogheemraadschap Delftland, Rijkswaterstaat and The Hague. The design was created by the Spanish-Catalan architect and urban designer Manuel De Solà-Morales, assisted by the engineering office of The Hague. Solà-Morales designed waterfronts and boulevards such as those in Barcelona, St. Nazaire, Porto, and Trieste. Even his first sketches for the boulevard in 2003 that had characteristic wavy lines appeared in the final design. The first design was car-free, an idea that any self-respecting seaside resort aims for. However, businesses and residents insisted strongly during the public participation procedures to restore the old highway on the dunes. Car parading thus became seen as a major touristic quality. Only in 2006, after a Council decision agreed to implementation, did a small road appear. Work on the design took place between 2007 and 2009. The budget was established before the crisis broke out when costs were high but after the crisis the tender turned out very favorably. Construction costs (including the landscaping and dike beneath the boulevard) came to around 75 million euro's. The boulevard was built between 2010 and 2013. An elevated landscape was formed from 2.5 million cubic meters of sand and stone, 1.9 kilometers long containing a seawall of 1 kilometer, 40 to 70 meters wide, and between 8.6 to 12 meters above NAP. The concept of the boulevard was simple: a parade of visitors strolling along the seaside, the fishing village, and the seaport, designed with the curves of the dune landscape, the existing curvatures of the coastline, and the vastness of the sea. Using fine materials, colors, street furniture, different levels and the positioning of the pavilions in compact clusters, the designers created an attractive pedestrian zone for tourists. The clusters of pavilions are distanced so that the walk for tourists is interesting with a clear view of the beach and the sea. Like a ship moored at sea, the different traffic zones were also designed with their own materials, colors and divisions parallel to the beach to enhance them. So powerful and well organized as the boulevard had been handled by the Municipality, Rijkswaterstaat and the Hoogheemraadschap van Delftland, so thoroughly it became ruined by commercial parties.

less problematic for most of the residents' organizations and finally, the debate on the boulevard did not fall to political outcry like the harbor did. For alderman Norder personally, this was the most important city project of his career as a local politician and as Deputy of the Province involved in the boulevard project. Principals of the boulevard were the government agencies Hoogheemraadschap Delftland, Rijkswaterstaat and The Hague. The design was created by the Spanish-Catalan architect and urban designer Manuel De Solà-Morales, assisted by the engineering office of The Hague. Solà-Morales designed waterfronts and boulevards such as those in Barcelona, St. Nazaire, Porto, and Trieste. Even his first sketches for the boulevard in 2003 that had characteristic wavy lines appeared in the final design. The first design was car-free, an idea that any self-respecting seaside resort aims for. However, businesses and residents insisted strongly during the public participation procedures to restore the old highway on the dunes. Car parading thus became seen as a major touristic quality. Only in 2006, after a Council decision agreed to implementation, did a small road appear. Work on the design took place between 2007 and 2009. The budget was established before the crisis broke out when costs were high but after the crisis the tender turned out very favorably. Construction costs (including the landscaping and dike beneath the boulevard) came to around 75 million euro's. The boulevard was built between 2010 and 2013. An elevated landscape was formed from 2.5 million cubic meters of sand and stone, 1.9 kilometers long containing a seawall of 1 kilometer, 40 to 70 meters wide, and between 8.6 to 12 meters above NAP. The concept of the boulevard was simple: a parade of visitors strolling along the seaside, the fishing village, and the seaport, designed with the curves of the dune landscape, the existing curvatures of the coastline, and the vastness of the sea. Using fine materials, colors, street furniture, different levels and the positioning of the pavilions in compact clusters, the designers created an attractive pedestrian zone for tourists. The clusters of pavilions are distanced so that the walk for tourists is interesting with a clear view of the beach and the sea. Like a ship moored at sea, the different traffic zones were also designed with their own materials, colors and divisions parallel to the beach to enhance them. So powerful and well organized as the boulevard had been handled by the Municipality, Rijkswaterstaat and the Hoogheemraadschap van Delftland, so thoroughly it became ruined by commercial parties.

Fig.13 - The Harbour



Scheveningen Seaside

After realizing the beautiful forms and colors of the new boulevard, the seaside declined with the Pier in decay and going bankrupt and the already bankrupt Kurhaus. The beach pavilions formed a messy set of densely packed wooden buildings through which the tourists could hardly reach the beach from the promenade. Each season bathers struggle their way through chairs, tables, plastic palm trees and wooden barricades raised by the owners of beach tents. Important buildings



Fig.14 - Harbor with fisherman

Fig.15 - Harbor entrance, storm 11 beaufort

Fig.16 - Harbor entrance, storm 11 beaufort

Fig.17 - Harbor with boats, storm 11 beaufort

such as the Kurhaus are not even visible. They are fully blocked by a disjointed messy group of structures in front of them. It reminds one of a second-rate furniture showroom rather than a prominent seaside resort. Entrepreneurs of Scheveningen persistently preferred their self-interests above the group's interest. Revitalization plans of the municipality were doomed to failure. Existing ownership, competition, and selfish interests stood in the way of improvement and so slid the seaside resort further away from being an attractive pedestrian environment even though The Hague Center, the seaport, and promenade still all continued to attract tourists.

The Scheveningen Pier, designed by architect Huyg Maaskant (built between 1959-1961), was bought in 1991 for 1 guilder by the Van der Valk Group. They wanted to build a hotel there on the Pier, an absurd idea because one could hardly get there by car or taxi. When these plans failed the municipality was blamed and numerous remarkable alterations began. The Pier lost its iconic character and even fewer visitors visited it than predicted. Everyone knows that visitors like to take a nice leisurely stroll on a Pier but the Van der Valk Group rebuilt the Pier unattractively like a tunnel made of plastic and concrete. The Pier of Scheveningen was once one of the largest architectural icons of The Hague; a very precious exemplary project of the 1960's turned into a haunted house. On the night of September 5, 2011 fire broke out on the Pier, which together with the ruination by Ltd (BV) of Van der Valk completely devastated it. Subsequently the Ltd went bankrupt and the curators were saddled with a ruin on one of the most prominent landmarks of the city. Twenty years lost. The Pier has been on sale since March 2012 but no one has bid on it at auction.

The Kurhaus, another one of the most important architectural icons of the seaside and The Hague, was also struck by disaster back in 2004. The building, under the direction of Willem Endstra, came into the hands of a group of anonymous investors. Endstra was murdered shortly afterwards because he refused to pay the added value of the real estate to its investors involved in the narcotics business.¹⁵ The building was taken over by the international real estate fund Jerusalem Economy Ltd with a Commercial Mortgage-Backed Securities (CMBS) loan of 52.6 million from the Hatfield Philips and Deutsche Bank using the Kurhaus itself as collateral (ca. 70 million). Unfortunately the tenant, the 5-star Hotel Steigenberger, could not pay the annual 4.5 million euro rent which meant that Jerusalem Economy couldn't pay back the interest on the loan. In addition, in February of 2013 the Deutsche Bank devalued the Kurhaus from 63.8 million to 24 million.¹⁶ The same month the Kurhaus was announced bankrupt.

The new boulevard that the authorities developed looks beautiful and has become a true icon of the city. However, the seaside lost the competition battle for tourism to the charming city center with its historic buildings and pleasant urban spaces. Hotels and restaurants where one can dine, stroll, shop and relax grow and prosper there. At the seaside are iconic spaces like the beach and the old boulevard indiscriminately filled with terraces and wooden buildings but the spaces between the buildings are randomly overbuilt so that there is no view to the sea from the road parallel to the coast. Now the free commercial market is no longer interested in investing in this area, which is a great loss for residents of the city and the remaining small business owners. On Friday October 11, 2013 the Pier finally closed to the public due to its crumbling structure and fire hazards. Now there is talk about demolishing the Pier all together.

How could this happen to the Pearl by the Sea?

The municipality claims that the global financial crisis was responsible for the failure of project development. Not only did they ignore residents organizations but the city also underestimated a strong resistance by its own residents. Resident organizations have a lot of knowledge, power and support in the city including many urban planners, geographers, real estate developers, former politicians, as well as federal and local civil servants. The ambitions of the city for Scheveningen Harbor certainly were affected by the crisis and plans had to be adjusted, which actually brought the municipality and the residents closer together.

Furthermore, the resistance against plans for the Boulevard along the coast was lower because everyone recognized the need to protect the land from the sea. As a result, the Boulevard became a beautiful place which definitely helped boost tourism. Yet the Scheveningen Resort nonetheless is going through a difficult time. The reason is because it lost the competition for regeneration to the historic city center of The Hague and because of the division between entrepreneurs who could not to come to realize a joint plan for the revitalization of the Resort.

The Hague is gradually emerging into a new time period where the urban climate is basically everyone's business. The ironic thing is that the pressure of the City Government to become a World City is counteracted by its own citizens, currently of which 52% have been born outside of The Netherlands. Is this the reality of globalization?

Thanks to Betsy M. Blan for the final English translation and editing



Fig.18 - Seaside resort, storm 11 beaufort

Fig.19 - Seaside resort with Kurhaus, storm 11 beaufort

Fig.20 - Seaside resort with Pier, storm 11 beaufort

FOOTNOTES

- 1 <http://toekomstscheveningenbad.com> (2010-10-28); <http://www.wereldstadaanzee.nl> (website municipality, offline)
- 2 Masterplan Scheveningen-Kuststrook (2001)
- 3 Masterplan Stadeconomie (Oktober 1997)
Panorama Scheveningen, aanzet tot Masterplan Scheveningen-Kuststrook (May 2000)
Terug naar de kust, tussenrapportage Masterplan Scheveningen-Kuststrook (November 2000)
Cultuurhistorische verkenning Scheveningen-Kuststrook (December 2000)
- 4 Welstandsnota (2004)
- 5 Wêreldstad aan Zee, Structuurvisie Den Haag 2020 (2005)
- 6 ICTY (International Criminal Tribunal for the former Yugoslavia), OPCW (Organisation for the Prohibition of Chemical Weapons), Europol (European Law Enforcement Agency), Eurojust (The European Union's Judicial Cooperation Unit).
- 7 Leisurenota Den Haag 2005-2010 (2005)
- 8 <http://www.wereldstadaanzee.nl> (website municipality, offline)
- 9 van Uitgangspunten Planontwikkeling Scheveningen Havens - Scheveningen-Haven Parel aan Zee (2007)
- 10 van *Uitgangspunten Planontwikkeling Scheveningen Havens - Scheveningen-Haven Parel aan Zee (June 2007): 8*
- 11 van *uitgangspunten Masterplan Scheveningen-kust (Februari 2008)*
Discussie Masterplan Scheveningen-kust (December 2008)
- 12 *Masterplan voor Scheveningen-kust (2010)*
- 13 *Beeldkwaliteitplan Scheveningen Haven (september 2013)*
- 14 Thanks to: Age Fluitman van het bureau van Manuel De Solà-Morales, <http://www.fluitmanarchitecten.nl>, Klaas Hilverda van het Ingenieursbureau Den Haag, *Boulevardnieuws. Kustversterking en herinrichting boulevard Scheveningen, nr.7, april 2011, Boulevardnieuws. Kustversterking en herinrichting boulevard Scheveningen, nr.8, juli 2011, Boulevardnieuws. Kustversterking en herinrichting boulevard Scheveningen, nr.9, oktober 2011*
- 15 *Den Haag Centraal, 21 Februari 2013: 3 Omroep West, 25 Februari 2013* <http://www.omroepwest.nl/nieuws/25-02-2013/vastgoed-kurhaus-failliet> (04-2013)
- 16 Kurhaus in grote financiële problemen, in: *Vastgoedmarkt, Februari 2013: 6*

REFERENCES

- Beemster, W. (2009) 'Wéreldestad aan zee, In: Stedenbouw & Architectuur: jrg.26, nr.11, dec. 2009:
- Bekkering, P. & Beemster, W. (2009) 'Marnix Norder: ligging aan zee maakt Den Haag uniek', In: Stedenbouw & Architectuur: jrg.26, nr.11, dec.2009: 4-7
- Krieken P. J. van & McKay, D. (2005) The Hague - Legal Capital of the World, The Hague: T.M.C.Asser Press
- Oorschot, L.M. (2012a) 'Duivels dilemma: toerist of bewoner?', op: ArchiNed, 4 June 2012, www.archined.nl
- Oorschot, L.M. (2012b) 'Boulevard Scheveningen: van bad naar dorp tot haven', in: HAACS # 02, 2012: 26-31
- Oorschot, L.M. (2012c) 'Spaanse temperamenten en Haagse vindingsrijkheid: de Scheveningse Boulevard van Manuel De Solà-Morales', op: ArchiNed, 27 November 2012, www.archined.nl

IMAGES SOURCES

- Fig. 2 From: Concept Masterplan Scheveningen-Kuststrook (2001) City of The Hague
- Fig. 3 From: Wéreldestad aan Zee, Structuurvisie Den Haag 2020 (2005) City of The Hague
- Fig. 4 From: Masterplan Scheveningen-kust (2010) City of The Hague
- Fig. 5 From: Nota van Uitgangspunten Planontwikkeling Scheveningen (2007) City of The Hague
- Fig. 6 From: Concept Masterplan Scheveningen-kust (2009) City of The Hague
- Fig. 7-8 From: Ingenieursbureau of The Hague
- Fig. 9 Aerial picture by: DPI Animation House R9494522
- Fig.10 Aerial picture by: DPI Animation House R9494112
- Fig.11 Photo by: Christian van der Kooy
- Fig.12 - 13 From: Beeldkwaliteitsplan Scheveningen Haven (2013)
- Fig.14 Photo by: Christian van der Kooy
- Fig.15 -16-17-18-19-20 Photo by: Leo Oorschot

Leo Oorschot

l.m.oorschot@tudelft.nl

Technical University of Delft, Faculty of Architecture, Department of Urbanism

<http://www.bk.tudelft.nl/en/about-faculty/departments/urbanism/>

Leo Oorschot is an architect and urbanist from The Hague and chairman of the local architects' organization the Haags Architectuur Café (HaAC) a local organization of architects, city planners, and real estate developers. Currently he is working on his PhD about cultural policy and urbanism in The Hague at the University of Technology in Delft, Faculty of Architecture, department of Urbanism. In the past he worked at KCAP and Geurst & Schulze architects. Today he is working at atelier PRO in The Hague and he is a correspondent for ArchiNed, ArchitectuurNL and HAACS.

Underwater: the relationship city-water in Zuid Holland

Maurizio Francesco Errigo, Fabiola Arcuri

Abstract

The Netherlands has a coastline of over 400 miles but they have always been characterized by an uneasy relationship with the sea. Because of geomorphology that puts the country on average 5 meters below sea level, the Dutch urban planning, at all levels of government, has always questioned the need to defend themselves from river and marine flooding; over the centuries it has developed a pragmatic approach, enshrined in various national laws and in the establishment of the Ministry of Water Management, which has set as its main objective the defense of the territory from the water. At the moment about 75 % of the Dutch coast is protected by sand dunes that vary its length from 100 meters to several kilometers, 15% of the coast is made up of man-made constructions “hard” structures such as dams, and artificial barriers, while 10% remaining is characterized by flat and very extensive beaches.

The relationship between land and sea in the Netherlands has always been characterized by a twofold consideration, the positive sea beach, home of leisure and recreation,



Creazione di tratto di costa artificiale tramite navi aspira sabbia

abstract

fishing and yachting venue; but on the other hand, perhaps the most important, the sea is seen as *Gevaar*, as danger and as such must be considered when planning the structure of a future city.

In this article, we wanted to investigate this planning approach investigating the coastal area of the city of The Hague, Scheveningen, which is for many centuries considered the most important beach in the country but that, in addition to being home to recreational activities, *ricreative & Wellness* is constantly faced with the danger of flooding. The dunes defense by the water were in time transformed into a successful waterfront through the project by architect Manuel de Solà Morales, but the same coastline is still affected by numerous urban contradictions; a greatest example of this is the structure of *De Pier*.

Underwater: il rapporto città-acqua nella Zuid Holland

I Paesi Bassi hanno una linea costiera di oltre 400 chilometri ma sono da sempre stati caratterizzati da un rapporto difficile con il mare. A causa della conformazione geomorfologica che pone il paese in media 5 metri sotto il livello del mare, la pianificazione urbanistica olandese a tutti i livelli di governo si è da sempre interrogata sulla necessità di difendersi dalle inondazioni fluviali e marine; nei secoli si è sviluppato un approccio pragmatico, sancito da diverse leggi nazionali e dall'istituzione del Ministero di Management delle Acque, che ha posto come obiettivo principale la difesa del territorio dalle acque. Al momento circa il 75% della costa olandese è protetta da dune sabbiose che variano la propria lunghezza da 100 metri a diversi chilometri; il 15% della costa è costituito da costruzioni antropiche "hard" quali dighe, e barriere artificiali, mentre il 10% rimanente è caratterizzato da spiagge piatte e molto estese.

Il rapporto tra mare e terra in Olanda è stato da sempre caratterizzato da una duplice considerazione, in positivo il mare è spiaggia, sede delle attività di svago e ricreazione, sede di pesca e diportismo ma dall'altro lato, forse il più importante, il mare è visto come *Gevaar*, come pericolo e deve essere considerato in quanto tale quando si pianifica l'assetto di una città futura.

In questo articolo si è voluto affrontare questo approccio pianificatorio indagando la zona costiera della città dell'Aia, Scheveningen, che è da diversi secoli considerata la spiaggia più importante del paese ma che, oltre ad essere sede di attività ludiche, ricreative e di benessere, si trova a dover fronteggiare costantemente il pericolo di inondazioni. La duna di difesa dalle acque è stata nel tempo trasformata in un waterfront di successo attraverso il progetto dell'architetto Manuel de Solà Morales ma la stessa linea costiera è ancora oggi interessata da numerose contraddizioni urbanistiche il cui maggior esempio è costituito dal *Molo De Pier*.

Keywords:

Urban design, coastal preservation, waterfront, flood protection

Underwater: il rapporto città-acqua nella Zuid Holland

Maurizio Francesco Errigo, Fabiola Arcuri

Introduzione

I Paesi Bassi sono situati nella parte sud-orientale del Mare del Nord e hanno una linea costiera di oltre 400 km. La costa olandese può essere divisa in tre parti differenti: la costa del *Delta* nel sud, la costa dell'*Olanda* al centro e il *Wadden Sea* nel nord. La *costa del Delta* è composta da insenature ed estuari che, fatta eccezione per la Schelda occidentale, sono stati chiusi da dighe e barriere dall'inizio degli anni '60; la *costa Olanda* è una tipica costa sabbiosa caratterizzata dalla presenza di molte dune, il *Wadden Sea* è costituito da una serie di arcipelaghi che fungono da difesa per le zone più interne della regione.

Al momento circa il 75% della costa olandese è protetta da dune sabbiose che variano la propria lunghezza da 100 metri a diversi chilometri; il 15% della costa è costituito da costruzioni antropiche "hard" quali dighe, e barriere artificiali, mentre il 10% rimanente è caratterizzato da spiagge piatte e molto estese.

Le zone costiere olandesi sono situate nel Mare del Nord e alla foce di diversi grandi fiumi come il Reno, la Mosa, lo Schelda e l'Ems. Sei province olandesi si affacciano sul mare: Groningen, Friesland, Flevoland, Noord-Holland, Zuid-Holland, Zeeland.

Nei Paesi Bassi inoltre 9 milioni di persone vivono in zone sotto il livello del mare.

La funzione principale della costa è di proteggere l'entroterra pianeggiante dalle inondazioni del mare. La zona costiera, tuttavia, accoglie anche altre funzioni importanti: ad esempio, attività di svago e benessere, attività ricreative, funzioni residenziali e industriali. Allo stato attuale, l'erosione costiera è presente lungo la metà della costa olandese e mette in pericolo queste funzioni, aumentando la necessità di una gestione integrata dell'ambito costiero.

La tradizione paesaggistica olandese ha un carattere peculiare legato alla natura stessa del territorio, un territorio artificiale, è per definizione un "*man made landscape*", artificiale e *ingegnerizzato* in ogni sua componente, dalla struttura territoriale delle reti idrologiche al dettaglio costruttivo dello spazio pubblico. Nulla è lasciato al caso. Tutto è pianificato, progettato, disegnato e gestito con attenzione, e precisione.

A livello di gestione delle azioni di difesa contro le inondazioni della costa, il sistema politico olandese prevede competenze ai tre principali livelli di governo:

- a) Governo nazionale, (Ministero dei Trasporti, dei Lavori Pubblici e Management dell'acqua);
- b) a livello regionale sono presenti quattro province costiere e sette aziende idriche

costiere;

c) a livello locale, con il coinvolgimento di diverse municipalità.

Il ruolo dello Stato è triplice: cura la supervisione generale, ha la gestione della difesa delle inondazioni nelle isole Wadden e delle dighe del Delta, e ha la gestione della costa. Come supervisore generale lo Stato è responsabile anche della strategia politica nazionale.

A livello regionale, sono coinvolte tre diverse autorità e un corpo consultivo: le *Water Boards*, le autorità provinciali e comunali e gli organi consultivi per la costa.

La necessità di difendersi dall'innalzamento del livello del mare, dal pericolo di inondazioni fluviali e le condizioni geomorfologiche estreme in cui il territorio olandese si trova (in media 5 metri sotto il livello del mare) hanno determinato nei secoli lo sviluppo di un approccio prettamente pragmatico ed altamente integrato alla progettazione territoriale, infrastrutturale e paesaggistica.

Consci del fatto che l'esistenza e la sopravvivenza stessa del territorio dipendono dalle infrastrutture che lo determinano, i pianificatori e progettisti olandesi hanno sviluppato, soprattutto nel ventesimo secolo, politiche e strategie atte a sviluppare e mantenere un equilibrio "sostenibile" tra urbanizzazione, paesaggio e infrastrutture.

Per soddisfare il bisogno di suolo per attività agricole o per esigenze abitative, gli olandesi hanno costruito dighe e canali via via più grandi e ingegnosi. Le opere di ingegneria idraulica sono state avviate nel Medioevo, con la costruzione delle prime dighe di legno, terra e sassi a protezione dei terreni dalle inondazioni, mentre i primi esperimenti di prosciugamento di tratti di paludi costiere o di mare aperto furono realizzati nel XII secolo intorno alla città di Bruges.

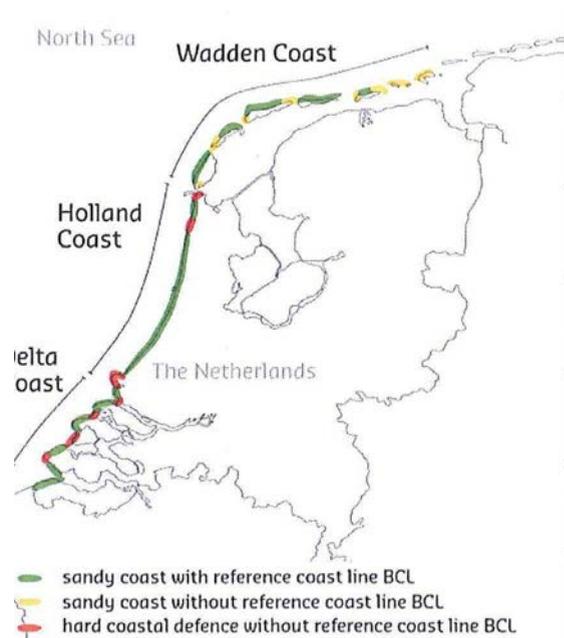
La tecnica fu perfezionata nei secoli successivi quando, con la tecnica dei polder¹ i Paesi Bassi hanno aumentato la propria superficie di circa 7.000 km quadrati.

Le azioni di difesa delle coste olandesi sono basate su azioni di ripascimento con sabbie poichè giudicate di minore impatto ambientale e più sostenibili economicamente; la sabbia è estratta da fondali di profondità superiore a 20 metri e viene trasportata verso la costa dove si effettua il ripascimento.

Den Haag e Scheveningen: un rapporto mutevole

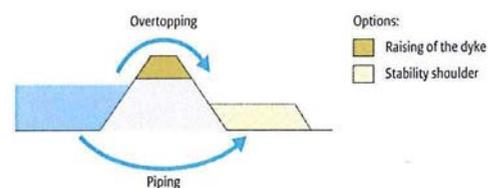
La città di Den Haag (l'Aia) è sede del Governo olandese e capitale della Provincia del South Holland; la sua posizione è al centro della Randstad (la conurbazione olandese più importante) ed ha una popolazione di poco superiore ai 500.000 abitanti, con una densità media di 5100 ab/kmq e una superficie di 98 kmq.

Den Haag è costituita principalmente da 8 distretti alcuni dei quali hanno un profondo legame con la costa olandese:



Options for dyke reinforcements

Conventional dykes



Unbreachable dykes

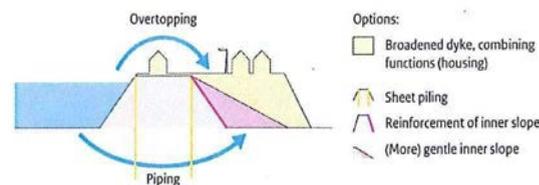


Fig. 1 Erosione e ripascimento costiero

Fig. 2 Dune artificiali in Olanda

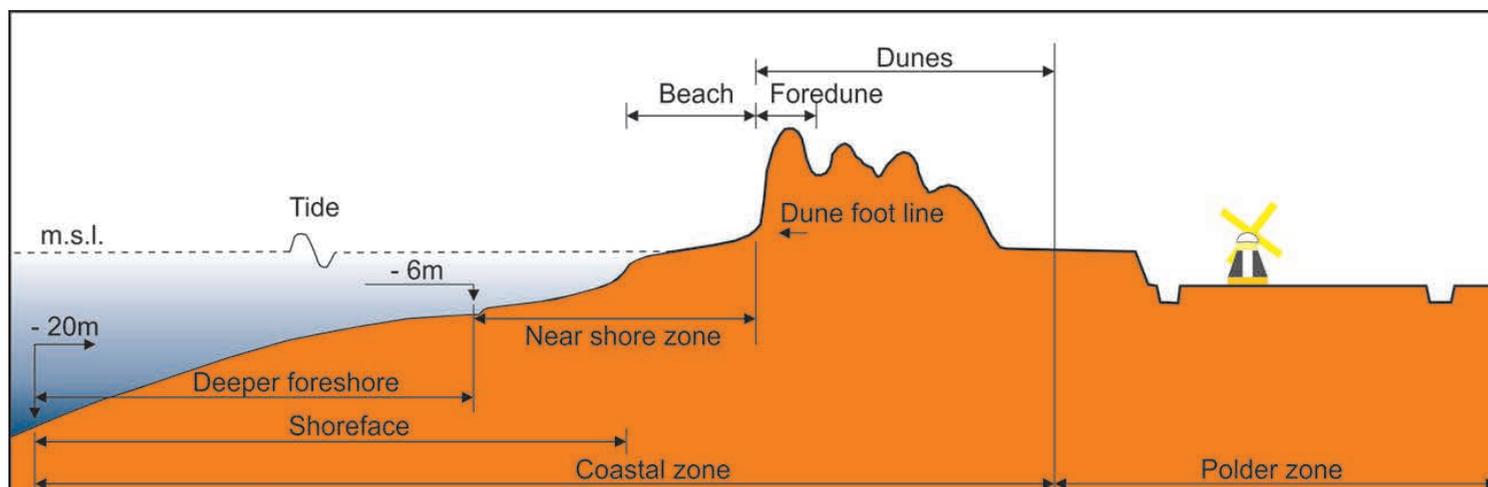


Fig. 3 Sezione di una duna nell'area della costa olandese

Centrum: è il cuore dell'Aja con circa 100.000 abitanti è una delle zone più popolate ed è caratterizzata da una densità altissima (circa 1000 ab/kmq) con numerosi *high rise buildings* sede di terziario direzionale.

Escamp: è la zona più popolosa con circa 120.000 abitanti ed è l'espansione sud-est della città;

Haagse Hout: è la zona dove vive la famiglia reale, a nord della città, contraddistinta da molti spazi a parchi o verde pubblico attrezzato;

Laak: è il distretto più piccolo a sud-est del centro storico;

Leidschenveen-Ypenburg: è essenzialmente la zona di espansione residenziale del XXI secolo, caratterizzata dalla presenza di diversi piani di lottizzazioni (Vinex);

Loosduinen: è il quartiere di espansione ovest della città, caratterizzato dalla presenza delle tipiche abitazioni olandesi (spesso edilizia popolare) e dal tratto costiero di *Kijkduin*, molto meno conosciuto di *Scheveningen*.

Scheveningen: è la zona costiera della città, famosa sin dal 1800 come meta turistica internazionale, ha 54.000 abitanti ed è sede di numerosi alberghi, centri benessere, cinema, casinò ... è contraddistinta da una lunga e profonda spiaggia sabbiosa e da un waterfront molto utilizzato soprattutto durante la stagione estiva.

Con 10 milioni di visitatori all'anno, è la più famosa città di mare nel Benelux.

Segbroek: è un distretto localizzato tra Scheveningen e Loosduinen caratterizzato soprattutto da un tessuto residenziale popolare.

Il famoso architetto HP Berlage nel 1910 ha progettato l'espansione della parte sud occidentale della città, caratterizzata dalla presenza di strade larghe e spaziose; durante la seconda Guerra mondiale gran parte della parte occidentale della città è stata distrutta dalle truppe militari tedesche ed in seguito l'architetto modernista WM Dudok ha pianificato il rinnovamento urbano dedicando molta superficie della città alla costruzione di case a blocco immerse in aree a verde attrezzato per le classi medie.

Per ciò che concerne il trasporto pubblico, la città condivide un ae-

Fig. 4 Creazione di tratto di costa artificiale tramite navi aspira sabbia





Fig. 5-6 Creazione di tratto di costa artificiale tramite navi aspira sabbia

roporto con Rotterdam, ha 2 principali stazioni ferroviarie (Centraal e Holland Spoor) ed una stazione minore (Moerwijk), inoltre ha una efficiente linea tranviaria che la collega alle città di Delft e Rotterdam e soprattutto con il tratto costiero di Scheveningen.

Inoltre nel 2004 è stata inaugurata la metropolitana (*RandstadRail*) che collega la città ai centri urbani di Zoetermeer, Rotterdam, e Leidschendam-Voorburg.

Per ciò che concerne la rete autostradale la A12 collega Den Haag a Utrecht ed alla Germania, la A4 ad Amsterdam, la A13 a Rotterdam e la A44 a Leiden, Haarlem ed Amsterdam.

Da queste considerazioni emerge una città fortemente connessa al tessuto urbanistico della *Randstad*, con una efficiente linea ferroviaria e tranviaria che la collega non solo alle altre città vicine, ma soprattutto alla estensione costiera di Scheveningen, molto frequentata durante tutte le stagioni dell'anno. La differenziazione urbanistica in 8 distretti e le considerazioni relative alla popolazione ed alla densità fanno emergere che la città si sia sviluppata prevalentemente in direzione sud ed ovest collegandosi alle città di Delft e Rotterdam in una sorta di *conurbazione lineare* ed in direzione ovest con il quartiere di Loosduinen che ha saldato la parte centrale della città con l'espansione costiera di Scheveningen. Il tessuto urbanistico è quindi compatto (ad eccezione di molte aree verdi nella parte est) e caratterizzato da densità medie molto elevate che hanno determinato una saldatura urbana della città e della sua linea costiera.

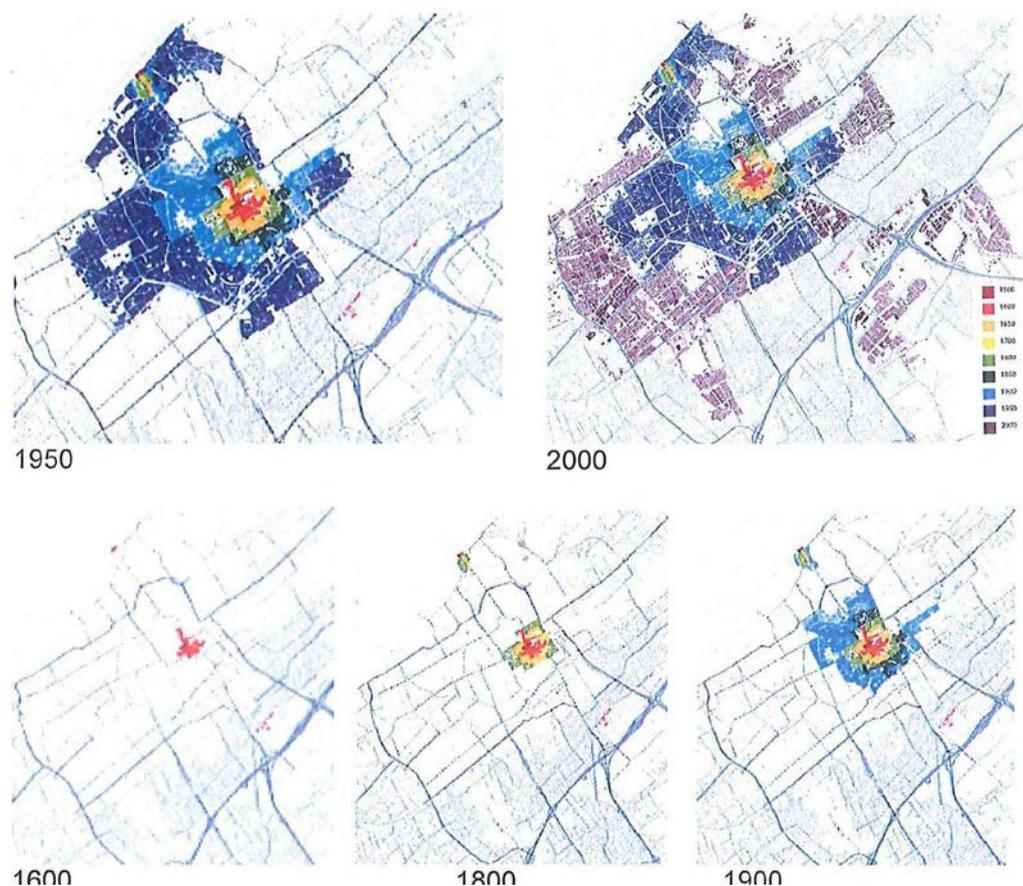
Den Haag: la città oltre le dune

Originariamente l'Aia era una città costruita sulle dune per motivi di difesa dal mare.

Circa 7.000 anni fa, si sono formate le dune più grandi mentre i resti delle vecchie dune si trovano ancora in due aree boschive - De Horsten e il Bos Haagse - proprio nel cuore della città.

Il cambiamento climatico che ha avuto luogo intorno al 1000 dC, ha contribuito allo sviluppo delle dune più giovani, che sono state in parte formate su quelli più antiche. Il processo di formazione delle dune più giovani è continuato fino al 12° secolo, quando

Fig 7 Espansione della città di Den Haag



il clima è diventato gradualmente più mite, ed ha consentito alla vegetazione di svilupparsi.

Nel corso dei secoli il paesaggio delle dune è sempre stato “in movimento”, nel senso più letterale del termine. Eroso dal vento, e con la vita vegetale e animale mutata nel corso del tempo, le dune sono state in costante trasformazione. L'uomo ha sempre cercato di controllare questi cambiamenti, e così facendo ha lasciato un profondo segno antropico sul paesaggio.

Le dune sono anche di fondamentale importanza per la conservazione della fauna selvatica, la raccolta di acqua potabile e la difesa costiera.

Il controllo delle inondazioni è un tema molto importante per i Paesi Bassi, poiché circa i due terzi della sua superficie è vulnerabile alle inondazioni essendo in media 5 metri sotto il livello del mare.

Per cercare di arginare le inondazioni sono state realizzate dune naturali di sabbia e argini o dighe e paratoie, mentre un complicato sistema di canali di scolo e stazioni di pompaggio sono utilizzate per l'irrigazione dei territori agricoli.

I Paesi Bassi sono essenzialmente una pianura alluvionale, costruita da sedimenti lasciati da migliaia di anni di allagamento da fiumi e mare; le prime dighe erano bassi argini alti un metro di altezza che circondavano i campi per proteggere le colture contro le inondazioni occasionali .

A causa della crescente domanda di spazio per le nuove abitazioni, le dune nei secoli sono state spostate sempre più verso il mare, adibendo le vecchie a difese secondarie (vengono oggi chiamate “dune dormienti”).

Il metodo di costruzione delle dune è cambiato nel corso dei secoli; nel medioevo si costruivano le “wierdijken”, dune di terra con uno strato protettivo di alghe oppure schermi verticali di legni ancorati alla banchina; nel 1730 si è passati dal legno alla pietra ma questa era una soluzione molto costosa perchè i Paesi Bassi non disponevano di rocce che dovevano essere importate dall'estero.

Le dune attuali sono realizzate con un nucleo di sabbia, coperto da uno spesso strato di argilla per fornire impermeabilità e resistenza contro l'erosione. Gli argini hanno uno strato di pietrisco al di sotto della linea di galleggiamento per rallentare l'azione delle onde. Fino all'altezza della linea di galleggiamento la diga è spesso coperta con pietre di basalto accuratamente fissate oppure con uno strato di asfalto. Il resto è coperto da erba per avere un apprezzabile impatto ambientale. La duna è quindi oggi un complesso processo antropico che deve essere considerato non solo progetto di ingegneria idraulica e naturalistica ma anche progetto di paesaggio con importanti valenze estetiche e percettive.

La città ed il mare: Scheveningen.

Scheveningen fa parte della città di Den Haag (L'Aia), è l'espansione costiera della città ed attualmente è una delle più famose località balneari dell'Olanda insieme a *Noordwijk* e *Katwijk* una ventina di chilometri più a nord. Per questo motivo Scheveningen è conosciuta in Olanda come la “perla del mare del nord”.

I primi insediamenti di Scheveningen risalgono al XIII secolo e vennero realizzati probabilmente da popolazioni anglosassoni o scandinave.

Nel 1663 venne realizzata la prima via di comunicazione tra il centro di Den Haag e la spiaggia ed il porto di Scheveningen con la volontà di rendere l'ambito costiero della città una stazione termale per persone importanti e ricche.

Scheveningen è contraddistinta da tre zone: la zona denominata *Haven* è la zona portuale dove sono presenti attività collegate alla pesca e diversi ristoranti turistici; *Dorp* è l'ex villaggio dei pescatori, oggi comunemente considerato il centro di Scheveningen; *Bad* è la località balneare suddivisa a sua volta in un tratto di spiaggia a nord chiamato *Noorderstrand* ed a sud *Zuiderstrand*.

La storia di Scheveningen come località di mare iniziò nel 1818 quando Jacob Pronk inaugurò il primo stabilimento balneare nei pressi della sede attuale dell'Hotel *Kurhaus*, un enorme centro termale costruito all'inizio del XIX secolo come lussuoso centro di balneazione per turisti facoltosi di tutta Europa, frequentato soprattutto da tedeschi e scandinavi.

Tra il 1913 e il 1940 c'è stata una crescita costante di visitatori (da 75.000 a quasi 1 milione all'anno). A causa del crescente numero di “giorni liberi”, della riduzione della giornata di lavoro e della disponibilità di mezzi di trasporto più economici, Scheveningen è diventata anche una destinazione popolare per le classi sociali più basse. Questo si



Fig. 8-9 Primo stabilimento balneare di Scheveningen e Scheveningen nel 1882

è riflesso nella diminuzione della popolarità del Grand Hotel e dall'emergere di molte forme più economiche di sistemazione turistica (ad esempio campeggi, pensioni). Anche la percentuale di visitatori internazionali è cambiata. Nel 1913 circa il 50% dei visitatori provenivano dall'estero (soprattutto dalla Germania), nel 1939 questa percentuale è scesa al 20 per cento.

Dopo un leggero calo di presenze durante la seconda guerra mondiale, Scheveningen ha attirato sempre più turisti fino al 1960 quando 1,7 milioni di persone hanno visitato il villaggio.

Tuttavia, dagli anni '60 Scheveningen è divenuto un "resort in declino", al punto che è stato sviluppato un programma di rivitalizzazione basato sulla creazione di strutture turistiche e sullo sviluppo di *high rise building* destinati ad uffici, centri commerciali e abitazioni.

Capisaldi del nuovo Piano voluto dall'Amministrazione comunale erano:

- la mixité funzionale, ovvero la creazione di strutture turistiche affiancate da abitazioni, uffici e altre "strutture urbane";
- la diversificazione del prodotto turistico per essere in grado di attrarre nuovi segmenti di mercato;
- l'abbattimento della stagionalità dell'offerta turistica attraverso la creazione di zone fruibili tutto l'anno;
- il restauro e la valorizzazione delle strutture storiche monumentali esistenti, come il *De Pier* e la *Kurhaus*.

L'idea principale dietro il processo di riqualificazione era che la nuova Scheveningen doveva essere un centro urbano per la ricreazione con un waterfront attrattivo tutto l'anno. Questo significava la trasformazione del centro in:

- una località balneare per il turista, ma contraddistinta anche da una funzione ricreativa per la popolazione locale;
- una località balneare fruibile in tutte le stagioni;
- un centro balneare con un'offerta commerciale di rilievo.

La riqualificazione, iniziata nel 1974 ha previsto:

- la creazione di zone a negozi ed uffici;
- la completa ristrutturazione del *Kurhaus* e la sua trasformazione in un Hotel a 5

stelle con oltre 250 camere con casinò, sale conferenze, bar, ristoranti;

- la creazione di un nuovo centro di intrattenimento (Gevers Deynoot-plein).

Con l'implementazione del Piano, il numero di visitatori di Scheveningen è aumentato rapidamente nel corso del 1970 e in particolare nel ventennio 1980-90 raggiungendo 9,1 milioni di visitatori nel 1996.

Nel 2008 il Comune di Den Haag ha conferito all'architetto spagnolo Manuel de Solà Morales, l'incarico per la riqualificazione del waterfront per dare una nuova e attraente identità alla passeggiata ed al lungomare di Scheveningen; la soluzione adottata nel masterplan offre una combinazione tra la sopraelevazione della linea di costa e la costruzione di una diga supplementare nel Scheveningen Boulevard preservando la vista della spiaggia che è assicurata da ogni punto. La costa è stata fortificata con una ulteriore diga di un'altezza di 10 metri posta sotto il viale pedonale.

Il progetto ha compreso la rifunzionalizzazione di 1,7 km del lungomare. Si è creato un nuovo grande viale pedonale, ed è stata rinforzata la duna di difesa costiera.

La forma curva, divisa in diversi livelli, rende la passeggiata un'esperienza dinamica e interessante; il lungomare viene restituito ai pedoni, mentre viene creata una strada carrabile per offrire anche ai *cardrivers* una eccezionale veduta del mare del nord.

Elementi identitari costieri: il De Pier tra eccezionalità ed assurdo

Il waterfront di Scheveningen è profondamente caratterizzato dalla struttura del *De Pier*, una struttura edificata nel 1901, costituito da un asse centrale che conduce a 4 edifici ed una torre adibiti a ristorante, casinò e sede delle attività di Bungee Jumping.

L'11 Ottobre 2013 il De Pier ha chiuso la propria attività.

Come è possibile ciò?

Questo capita proprio in Olanda, una nazione notoriamente permeabile e ritmata dalla presenza dei canali d'acqua vissuti come estensione dello spazio privato dell'abitazione, come parte integrante delle città e come via di comunicazione. Le città olandesi nascono e si espandono sull'acqua mantenendo un rapporto città/"mare interno" sempre vivo e quotidiano.

L'Olanda è pensata da tutti come paese "dell'acqua", "nell'acqua" e "tra l'acqua".

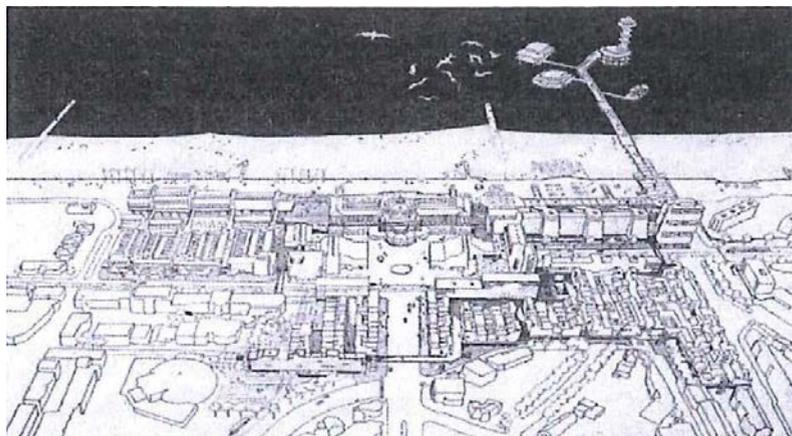


Fig. 10 Stedenbouwkundig Plan di Bakema (1975)

Fig. 11 Veduta del Waterfront di Scheveningen



Stranamente, Scheveningen, sta perdendo una forte relazione tra la città ed il mare, “il suo molo dimora sulla spiaggia come “un vecchio ormai abbandonato che ogni mattina viene bagnato dalle onde del mare del nord ma nessuno va più a fargli visita”.²

Un gigantesco mostro di cemento armato, acciaio e vetro che conosce la storia ed ha vissuto i mutamenti della propria città, che era divenuto il simbolo della località balneare.

Ci sono alcune date importanti che riguardano il molo De Pier:

Il 6 Maggio 1901 viene edificato il primo molo di Scheveningen, con lo scopo di collegare la struttura alberghiera del Kurhaus direttamente al mare. La struttura era interamente in legno e la lunghezza garantiva una passeggiata di 380 m. Alla fine del molo una piattaforma ottagonale con un padiglione, dava la possibilità a 1200 visitatori di rilassarsi ascoltando spettacoli di musica.

Il 26 marzo 1943 il De Pier è stato interessato da un immenso incendio e nel giro di pochi minuti la struttura è stata bruciata. Il molo, che era utilizzato come deposito dai tedeschi, dopo l'incendio venne completamente distrutto, in quanto vi era il timore che potesse divenire porto facile per i nemici.

Nel 1955 Hugh Maaskant, Dick C. Apon e D. Dijk, tre architetti di Rotterdam iniziano la progettazione del nuovo molo e nel 1959 si intraprende la realizzazione dell'opera spostando il molo un pò più a nord rispetto al precedente.

Nel 1991 il *De Pier*, ormai fatiscente, viene venduto dalla compagnia assicurativa Nationale Nederlanden all'azienda di ristorazione di Martien Van der Valk per la somma simbolica di un fiorino (45 centesimi di lire). La nuova proprietà vuole rifunzionalizzare e rigenerare l'intera struttura adoperandosi in un restauro strutturale e nell'ammodernamento del “complesso di isole”. I lavori comprendono anche l'installazione di un Casinò, di un Hotel e di un eliporto. Nel 1993, infatti, vennero intrapresi i lavori di restauro per i pali di cemento sotto il lungomare e la struttura in cemento sotto la grande isole. Il vecchio ristorante fu demolito e riaperto dopo un investimento complessivo di 16,8 milioni di euro. Nel 1995 venne ristrutturata la torre; nel 1999 venne creata una passeggiata di vetro per dare la possibilità ai visitatore di osservare il mare da un'altezza considerevole senza essere infastiditi dal forte vento del Nord. All'interno della passeggiata coperta del Pier, nel 2000, vengono aperti dei chioschi di vendita al dettaglio.

Nella notte tra il 5 ed il 6 Settembre 2011 un incendio scoppia sul molo e il De Pier viene gravemente compromesso. A seguito di ciò, nel 2012, Il gruppo Van der Valk, decide di mettere in vendita il De Pier ed il 15 gennaio 2013 il gruppo Van der Valk dichiara fallimento.

Fig. 12 Il De Pier e la costa di Den Haag





L'amministrazione comunale dell'Aia decide quindi di mettere il De Pier all'asta che si svolge il 24 settembre 2013 e si conclude senza nessuna offerta.

Lo scorso ottobre il Comune dell'Aia ha emesso un'ordinanza di chiusura della struttura in quanto l'edificio non soddisfa i requisiti di legge. La struttura è adesso chiusa.

La sorte del De Pier è legata alla società olandese ed agli investitori privati. La speranza è che ci si renda conto che la struttura è parte della costa della città, intimamente collegata alle sue funzioni e il De Pier deve essere visto come parte del waterfront, come qualcosa che "è da troppo tempo abitante della città".

“Una proiezione in mare senza funzione, come un molo o una diga, o impalcatura”, scrive Mariët³.

Nel De Pier si è avuto per più di un secolo, la sensazione di camminare sul mare senza bagnarsi, senza stare a bordo di una nave, sentirsi liberi, ma protetti, essere accarezzati dal sole, avere una prospettiva infinita...

Può quindi il De Pier essere destinato ad essere oggi un luogo privo di funzioni o addirittura ad essere demolito⁴?

Fig.13 Vista della spiaggia dal De Pier

Fig.14 Le dune ed il litorale dal Pier

Conclusioni

Il rapporto tra mare e terra in Olanda è stato da sempre caratterizzato da una duplice considerazione, in positivo il mare è spiaggia, sede delle attività di svago e ricreazione, sede di pesca e diportismo ma dall'altro lato, forse il più importante in Olanda, il mare è visto come *Gevaar*, come pericolo e deve essere considerato in quanto tale quando si pianifica un assetto di una città futura. I Paesi Bassi sono mediamente 5 metri al di sotto del livello del mare, questo ha avuto ripercussioni nell'assetto delle città e nella riqualificazione dei waterfront, il pericolo delle inondazioni ha caratterizzato la storia olandese sin dalla sua nascita ed ancora oggi il Governo centrale ed i professionisti locali devono perennemente confrontarsi con il problema mare. A causa di questo rapporto



Fig.15-16 Il De Pier con sullo sfondo i grattacieli di Den Haag e durante la chiusura.

vissuta sulla sommità tramite l'implementazione del progetto di Manuel de Sola Morales redatto nel 2008 ed appena ultimato. Gli olandesi sono orgogliosi di Scheveningen al pari dell'orgoglio che manifestano per l'unica collinetta olandese al confine con il Belgio (circa 300 metri di altezza); questo orgoglio lo dimostrano durante il periodo estivo o le domeniche autunnali soleggiate quando usufruiscono dei servizi e delle attrezzature di Scheveningen; essi considerano la riqualificazione del waterfront come un riuscito esempio di come l'architettura del paesaggio (fondendosi con l'ingegneria idraulica) possa riuscire a creare uno spazio urbano (la duna appunto) che sia allo stesso tempo elemento di protezione naturale e spazio di *entertainment*.

Il recupero del rapporto tra la città e il mare deve essere una priorità degli strumenti

conflittuale con il mare (ma che va esteso anche al rapporto con i fiumi interni) nel corso dei secoli l'Olanda si è dovuta munire di valide opere di ingegneria idraulica per aginare il problema, quali dighe, dune ed argini (antropici o naturali) che hanno mutato il rapporto tra la città ed il mare.

La città spesso non vede il mare, non dialoga con esso ma spesso ad esso si nasconde e si difende riaquistando un dialogo solamente nella breve stagione estiva in cui gli olandesi si riappropriano del mare utilizzando le bellissime coste sabbiose disseminate dalle Fleeland a nord allo zeeland a sud.

La storia del rapporto città mare in Olanda è intrisa di contraddizioni e la città di Den Haag (e soprattutto il distretto di Scheveningen) le sintetizza efficacemente. Negli anni, nonostante il pericolo inondazioni fosse elevato, Scheveningen è stato un centro di vita importante non solo per l'Aia ma anche e soprattutto per tutta la conurbazione della Randstad, in esso si è investito molto in risorse pubbliche e private per dargli una funzione non solo di espansione residenziale ma soprattutto di sede di attività turistiche e di ristoro in primis per gli olandesi ma anche per i turisti stranieri.

Negli anni sono state realizzate eccellenti strutture termali e balneari che ne hanno rafforzato l'identità ed il ruolo e spesso anche in questo ci sono state delle contraddizioni come nel caso del "De Pier", come evidenziato nel precedente paragrafo. Inoltre a Scheveningen il mare è separato dalla città da una duna convertita in waterfront, in lungomare, in progetto di successo, ma sempre una duna rimane. Una duna artificiale lunga circa 1 km che separa la spiaggia dal centro urbano e che è

di governo del territorio che, specie in Olanda, devono essere indirizzati alla difesa del territorio ma, allo stesso tempo, devono prevedere azioni efficaci per lo sviluppo delle aree costiere e per l'incremento della loro fruibilità. Al momento invece in molte città costiere olandesi il governo nazionale e la pianificazione provinciale stanno attribuendo una priorità esclusiva alle azioni di "difesa dalle acque" dimenticando di disciplinare uno sviluppo integrato che consenta ai waterfront (in special modo quelli prospicienti le città) di integrarsi nello sviluppo urbano dei territori di cui al momento rappresentano solamente una mera difesa. Con una pianificazione strategica di tal genere si avrebbe uno sviluppo urbanistico integrato che potrebbe coinvolgere elementi di riqualificazione sociale ed ambientale ma anche economica (vista l'intensa attività costiera) contribuendo ad un migliore ridisegno delle zone maggiormente strategiche e adottando tecniche innovative di *urban design*.

FOOTNOTES

1 Il *polder* è una invenzione olandese, un tratto di mare asciugato artificialmente attraverso dighe e sistemi di drenaggio dell'acqua.

2 *De Telegraaf*, edizione del 1 novembre 2013.

3 Mariet Meester, scrittrice olandese, <http://www.marietmeester.nl>

4 La demolizione è prevista nel 2049.

REFERENCES

- Bakema Jaap, *Thoughts about architecture*, St Martin, New York 1982.
- Council of the European Union, *Review of the EU sustainable development strategy (EU SDS) e renewed strategy*. 2006.
- European Commission, *Living with Coastal Erosion in Europe; Sediment and Space for Sustainability*. Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg, 2004.
- European Commission, *Establishing a Framework for Community Action in the Field of Marine Environmental Policy (Marine Strategy Framework Directive)*. Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg, 2008.
- Metz Tracy, van den Heuvel Maartje, *Sweet & Salt: water and the dutch*, NAI Publisher, Rotterdam, 2012.
- Meyer Han, *City and Port: the transformation of port cities*. London, Barcelona, New York and Rotterdam, International Books, Utrecht, 1999.,
- Meyer Han, Nijhuis Steffen, Bobbink Inge, *Delta Urbanism: The Netherlands*, Techne press Materdam, 2010.
- Mulder Jan, "Actualisatie van beleid voor beheer en onderhoud van de kust". In *Rivista Deltares*, Delft, 2008.
- Rupprecht Consult, *Evaluation of Integrated Coastal Zone Management (ICZM) in Europe*. Colonia, Germany, 2006.

IMAGES SOURCES

Le immagini utilizzate nel presente articolo sono state tratte da:

Le fig. 1,2,3,5, Eurorion case Study "Holland coast" DHV Group, Amersfoort, 2011.

Le fig. 4-6 dal sito <http://it.dreamstime.com>

Le fig. 7 dalla tesi di master in Architecture (TUDelft) di Sven van Oosten, dal titolo "Land-In-between" 28 gennaio 2011.

Le fig. 8,9 dal sito <http://commons.wikimedia.org/>

La fig.10 dal testo Bakema Jaap, *Thoughts about architecture*, St Martin, New York 1982.

La fig. 11 dal Masterplan per Scheveningen di Manuel de Sola Morales.

Le fig.12,13,14,15,16 sono di proprietà degli autori.

Maurizio Francesco Errigo (1978)

Urban Planner,
M.F.Errigo@tudelft.nl

Urban Planner, degree with Laude in Urban Planning (2002), Post Doc at Delft University of Technology. PhD in Territorial Planning (2007). From 2007 to 2011 he is Adjunt Professor at Università Mediterranea of Reggio Calabria and since 2012 he is Adjunt Professor at TUDelft, Chair of Urban Design.

Fabiola Arcuri (1983)

Architect
Fabiolarcuri@libero.it

Architect, degree with Laude in Architecture (2012), she is studying the relationship between Italian rivers and dutch water landscape. Her Graduation project was on the sustainable aspects of temporary rivers in the south Italy.

Abstract

Conflicting neighbourhoods and maritime traditions: does the waterfront regeneration help to re-design a peaceful future? Insights from Belfast

Gabriella Esposito De Vita, Claudia Trillo, Alona Martinez Perez

Abstract

The globalization scenario has determined the rate of an increasing urban complexity: the city has followed a phenomenon of both densification and multiculturalism. In particular, the port cities could be seen as the access points of a “melting pot” process on one hand, and as places where these dynamics have exacerbated problems and conflicts on the other (Beguinot, 2009). This paper focuses on the potential of an approach centred on a maritime perspective in order to analyse and interpret conflicting dynamics in neighbourhoods whose residents show distinct cultural features.

A case study research method is adopted in order to capture the multi-faceted issues embedded in such a complex condition. This paper focuses on Belfast, which has been



Cover picture: *The Titanic Exhibition* (authors' picture, 2012)

struggling for years with problems related to inter-religious sectarian conflicts. By applying a visual analysis combined with interactions with local communities, the relationships between the urban pattern and the waterfront are analysed, in order to show if and how the waterfront regeneration could be considered pivotal for contributing to the peace process. Further research could apply the results to different contexts, in order to generalize the approach at international level.

Quartieri in conflitto e tradizioni marittime: può la rigenerazione del waterfront aiutare a ri-progettare un futuro di pace? Approfondimenti da Belfast

Lo scenario della globalizzazione ha generato un notevole incremento della complessità urbana: la città è stata interessata da un fenomeno di densificazione e nel contempo di multiculturalismo. In particolare, le città porto possono essere considerate quale punto di partenza di un processo di “melting pot” e nel contempo quale luogo dove tali dinamiche hanno esacerbato problemi e conflitti. (Beguinot, 2009). Il paper focalizza l'attenzione su un approccio centrato sulla dimensione marittima della città, in grado di analizzare ed interpretare dinamiche complesse in contesti che evidenziano diversità culturali.

L'approccio scelto è basato sullo sviluppo di un caso studio allo scopo di cogliere la molteplicità degli aspetti di una condizione estremamente diretta. Il paper affronta Belfast, travagliata per anni da problemi collegati a conflitti interreligiosi. Applicando una analisi visuale combinata con i risultati dell'interazione con le comunità locali, si vuole mostrare in che modo un processo di rigenerazione del waterfront possa essere considerato centrale nella costruzione di un processo di pacificazione. I risultati del caso studio saranno elaborati ed applicati in altri contesti, allo scopo di generalizzare l'approccio adottato.

KEYWORDS:

Waterfront regeneration, divided cities, conflicting spaces, maritime memories

Conflicting neighbourhoods and maritime traditions: does the waterfront regeneration help to re-design a peaceful future? Insights from Belfast

Gabriella Esposito De Vita, Alona Martinez-Perez, Claudia Trillo

1. Introduction

Several contemporary cities are plagued by issues of social conflict due to the presence of different groups divided by their cultures, religions or ethnic issues. The theme of the multicultural European city has renewed interest in the semantic values, collective memory and primary elements of the city to favour the integration of cultures and the co-existence of peoples (Hutchison and Krase, 2007). The dialectic between the trends of globalization and defence of identity is the basis of social movements whose activities are generating impacts felt all over the planet, and is also reflected in a concept of people-oriented urban planning (Body-Gendrot and Martiniello, 2000).

One of the first steps to be taken is to address the city as a place of social interaction: the encounter of identities – even conflicting ones – has generated endless spontaneous as well as planned combinations in port-cities, whose identities are determined by strong historical cultural influences (Clemente and Esposito De Vita, 2008). Cities characterized by a strong maritime tradition, by high flows of people and goods and by mutual cultural influences could be considered a sort of laboratory of cultural diversity and “glocal” identity; cities built by the water courses and struggled by turmoil coming from the waterways offer an added value in investigating the elements for promoting an inclusive and multifaceted identity. The possibility of directing urban development towards solving long-standing and renewed social and cultural conflicts has been strongly influenced by the suitability of spaces and urban places for promoting primary relationships, including those of a transient and unstable dimension (Carmona et al, 2003; Bollens, 2011). The awareness of the inherently plural character of the water-city suggests, preliminarily, that it would be worthwhile to investigate the convergence and concentration of cultural, religious and ethnic groups in the city: some answers should come from the waterfront and its ability to encourage and give form to integrated and inclusive community.

The city-by-the-sea and its architecture include and express the kaleidoscope of human life and urban culture just as the rainbow reveals all the colours of light. In the historical city, this urban kaleidoscope results in a sequence of architectural layers that expresses lifetimes; in the contemporary city, the kaleidoscope is achieved only if the project is able to meet the diversity of cultural needs and combine them with more spatial and intercultural functions.

The definition of a approach for the intercultural city project is based on openness and

willingness to receive the enrichment that comes from the different identities that coexist. The urban culture has to be experienced in its dynamic nature, constantly changing and evolving under the influence of multicultural suggestions that come from the waterways.

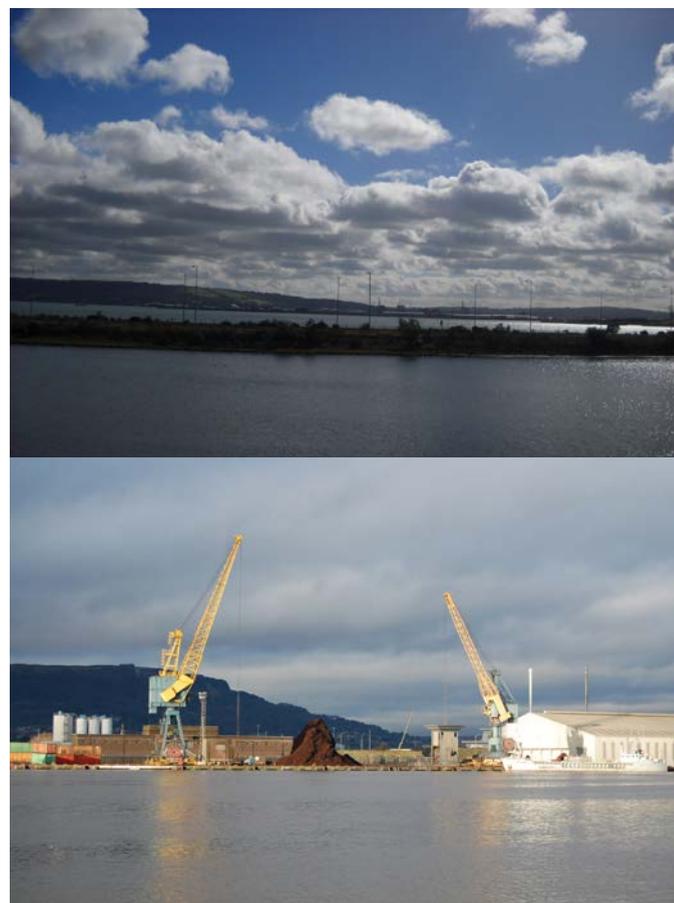
The case study approach focuses on Belfast, which plays a special role due to its maritime tradition, its troubled history and the recent peace process, which has resulted in a complex system of urban regeneration initiatives between the city centre and the riverside. The waterfront has been object of great investment in urban re-development initiatives, starting a process of reconnection of the fragmented urban pattern and the gated communities due to the “Troubles”. The urban barriers mirror the divided society: in this scenario with the lough, the rivers, the docks and the port playing a pivotal role in facilitating a process of physical, functional and cultural reconnection. Relevant projects of urban re-development have been launched in these “neutral” areas, in order to address both the phenomena of industrial abandonment and of social division (Belfast City Council, 2008).

2. Setting the context: the Belfast scenario amid religious conflicts and maritime tradition

The roots of economic, political, social and cultural issues in Northern Ireland have been extensively investigated and have given rise to heated interdisciplinary debates during the period of violence and during the peace process. In this paper we would simply point out some salient passages to help understanding the process of transformation of the physical-functional tissue of the city of Belfast and the present process of re-discovering the waterfront.

The original settlement of Belfast was determined by the network of waterways surrounding the mouth of the River Lagan and is developed along the Belfast Lough at the confluence of three rivers at what is now Donegall Quay: the Lagan, the Blackstaff and the river Farset. The name of Belfast itself comes from the Irish name “Béal Feirste”: “(river)mouth of the sandbanks”. This area was the hub around which the original settlement developed (Royle, 2006). Originally a more significant river than it is today, the Farset formed a dock on High Street until the mid 19th century. Bank Street in the city centre referred to the river bank and Bridge Street was named after an early Farset bridge. Superseded by the River Lagan as the more important river in the city, the Farset now languishes underground, under High Street. There are other ten minor rivers around Belfast. Growing up around the lowest crossing point of the river, the town became the connection between a rural hinterland and wi-

Fig 1 – The Belfast Lough (a) and the Port (b) (authors’ picture, 2010)



der worlds across the seas. Belfast is still a maritime city.

Although Belfast has ancient origins, the city began growing considerably during the Plantation of Ulster by the English Crown in the Seventeenth Century, thanks to the arrival of the English and Scottish settlers and the expansion of the business due to the opening of the American colonies. The economy was built on commerce and the natural inlet of Belfast Lough gave the city its own port. The port supplied a corridor for trade with Great Britain, Europe and North America, exporting beef, butter, hides, tallow and corn and importing coal, cloth, wine, brandy, paper, timber and tobacco. Around this time, the linen trade in Northern Ireland blossomed and by the middle of the 18th century, one fifth of all the linen exported from Ireland was shipped from Belfast and the economy and the population boomed. Belfast harbour was dredged in 1845 to deepen and straighten the passage for larger ships, also creating new ground, first called Dargan's Island and then Queen's Island and now known as Titanic Quarter, commemorating the vast shipyards which came to occupy the space.

Donegall Quay was built out into the river as the harbour was developed further and trade flourished. Belfast was granted city status in 1888, by the Queen Victoria, due to its development as industrial port and shipyards activities (Hanna, 1999). The maritime role of the city is testified also by the coat of arms of the city: in the lower part of the shield there is a silver sailing ship shown sailing on waves. As port city, Belfast was a centre for the Irish linen industry, tobacco production, rope-making and shipbuilding. The Harland and Wolff shipbuilding firm was created in 1861, and by the time the well-known RMS Titanic was built, in 1912, it had become the largest shipyard in the world, propelling Belfast on to the global stage, employing up to 35,000 workers. Industrialisation and the inward migration it brought made Belfast, if briefly, the biggest city in Ireland at the turn of the 20th century, producing economic success. During this booming period, Ulster became the Irish region with the most significant settlement of Protestants in deep contrast with the native population predominantly rural and Catholic. In 1801, with the Act of Union, Ireland was incorporated in the United Kingdom and the Irish parliament was dissolved, tracing back the origin of the present ethno-religious tensions. In the early XX Century there was a steady growth of the nationalist instances which resulted in tensions between the Irish Republican Army (IRA), formed in 1914, and loyalist or unionist paramilitary corps such as the Ulster Volunteer Force (UVF), founded in 1912. In 1920–22, Belfast became the capital of the new entity of Northern Ireland as the island of Ireland was partitioned. The accompanying conflict (the Irish War of Independence) cost up to 500 lives in Belfast, the bloodiest sectarian strife in the city until the Troubles of the late 1960s onwards (Horgan, 2006).

Fig. 2 - Murals in Belfast North celebrating the conflict (authors' picture, 2010)



The hidden tensions (Graham and Nash, 2006) resulted in the so-called *Troubles* that raged in the late sixties. The fight involved the entire population (3600 people died and 40000 were affected) and has led to the annulment of civil rights through the introduction of special laws for the state of emergency. Belfast was divided with no-go zones and the city centre, the potential main target of the attacks, was armoured with a “ring of steel” which closed virtually at six in the afternoon (Graham and Nash, 2006; Gaffikin et al., 2010). The cruel development of the relationships between the two communities has been represented in an hagiographic and aggressive way in many murals in the city (Boal, 1996; Institute for Conflicting Research, 2010).

The complex web of economic interests, cultural vocations, religious confessions and social conditions - that have characterized the two groups that could be ascribed to the loyalist or nationalist communities - have created for centuries socio-political processes that have been merged with urban transformation processes oriented to the segregation. Population growth in the first half of 1900, together with the disposal of industrial and economic crisis and the loss of the driving role of the port and the shipyards, have contributed to stress deprivation phenomena and the processes of expulsion and auto-segregation at the neighbourhood scale, paving the way for the explosion of the “troubles” of the 1969 (Jarman, 2005). This season of blood has been interpreted by scholars of all disciplines - scholars as such as Boal and Royle (2006), Bairner and Shirlow (2003), Murtagh (2002), Gaffikin and Morrissey (2011)- and has produced visual art and literature, collected and exposed by the Linen Library of Belfast.

From the point of view of the urban organization, tensions (before), conflict (later) and the peace process (now) have produced visible traces in spite of the intense urban redevelopment started with the peace process. Belfast remains segregated by walls, commonly known as “peace lines”, erected by the British Army after August 1969, and which still divide 14 districts in the inner city. An armoured city centre, militarized and protected with checkpoints, was working as counterpoint to the Catholic and Protestant districts whose boundaries have been places of violence. One of the effects on the urban land design has manifested in the gradual (or sudden) separation between parts of the city through various typologies of spontaneous actions of those communities as well as of specific policies to mitigate the risks. The scenario is represented by exclusively residential gated communities, fenced, with access protected by gates or other barriers, with the internal distribution provided by cul-de-sac (Charmes, 2010). Different typologies of clusters of housing settlements have been re-designed in order to ensure the visual control of the territory and regulate access, allowing only those who belong to the community. Accentuating the physical separation and to the detriment of pedestrian use of routes we can find walled industrial areas, militarized police stations and infrastructure made by the public initiative as buffer areas: means to mitigate the conflict. Despite the short distances between these parts of the city, the infrastructures are giving the appearance of extreme periphery to these central areas, favouring a car-friendly development.

In the Sixties, new highways have been built - the Westlink being the most important -



Fig. 3 – Exhibition of posters and leaflets celebrating the conflicts – Linen Library, Belfast (authors’ picture, 2010)

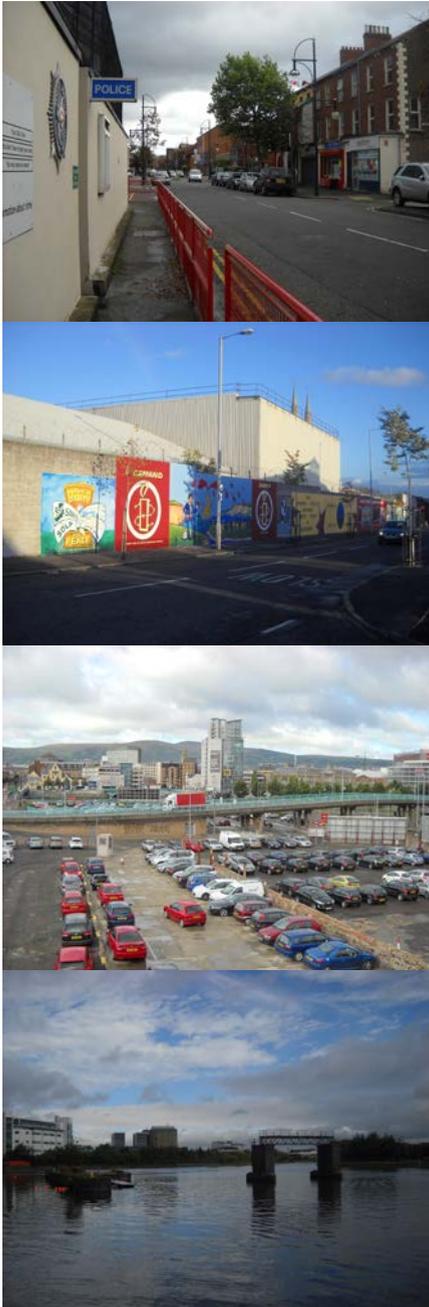


Fig. 4 - Walled Industrial Areas/Buffer areas (a) and militarized police station (b); extreme periphery in central areas (c) and the abandoned waterfront (d) (pictures and photomontages made by authors, 2010)

in order to project the urban development to the North, pushing initiatives of decentralization of retail activities (www.geographyinaction.co.uk). This phenomenon, together with the lack of public transport and the legacy of the season of fear, is among the main causes of the primacy of Belfast metropolitan area as the most car-dependent cities in the UK (Smyth, 2006).

During the decades of violence the river and the docks have become marginal in the urban morphology and the waterfront has assumed the role of potential barrier between communities in conflict.

3. The Good Friday Agreement and the regeneration process: focus on the riverside

Belfast was one of the main cities involved in the Northern Irish' *Troubles*, with nearly half of the total deaths in the conflict occurring in the city. Today, Belfast remains the legal centre and the economic engine of Northern Ireland as well as a major port, with commercial and industrial docks dominating the Belfast Lough shoreline, including the famous Harland and Wolff shipyard. The sad decades in which the city was theatre of fear and pain provided relevant traces within the social-demographic system, the economic organization and the urban pattern. During the conflicts we can appreciate the growth of the suburbs and the tendency to settle in the northern coastal areas such as Lisburn and Carrickfergus, introduced by the Regional Plan for Northern Ireland del 1964 and encouraged by the risks related to the troubles. Belfast is a constituent city of the Dublin-Belfast corridor, which has a population of three million people, half the total population of the island of Ireland (DOE, 2004). The city suffered greatly during the period of conflict, but latterly has started a period relatively calm, free from the intense political violence of former years, and substantial economic and commercial growth.

Since the Good Friday Agreement in 1998, there has been significant urban regeneration projects in the city centre including Victoria Square, Queen's Island and Laganside as well as the Odyssey complex and the landmark Waterfront Hall. The Belfast City Council is currently investing into the complete redevelopment of the Titanic Quarter, which is planned to consist of apartments, hotels and a riverside entertainment district. A major visitor attraction the Titanic Museum of Belfast, opened in 2012. This image of peace and wellness need to erase memories of the tragic events related to the civil conflict.

But a trace of violence has remained in the tense atmosphere that reigns in the neighbourhoods politically connoted. The division between the communities and murals that celebrate the battles, despite some "restoration" aimed at mitigating the contents of incitement to violence, tracing invisible or visible lines of demarcation. These divisions remain, despite the efforts of activists and institutions towards the peace process, setting up a self-segregation de facto (Shirlow and Murtagh, 2006; Esposito De Vita and Trillo, 2011). Recent researches show that 80% of the population still lives in the streets and

residential complexes segregated and segregating (Boal, 2006), divided by the so-called “peace lines” (Murtagh, 2002) and deprived (NISRA, 2012). The areas in which the two communities share common borders are called “interface areas” and appear frequently in a state of neglect and decline (BIP, 2010; Goldie and Ruddy, 2010)). Even in recent times, in the winter of 2012-2013, for example, the parades of either group were offered the opportunity for the outbreak of riots and episodes of urban warfare.

Nevertheless, the city has emerged from the closure which had forced during the period of violence and seeks to meet the Irish tourist routes and offers itself as a business center in the Anglo-American relationships (Belfast City Council, 2005). In so doing, it started with urban planning, real estate and retail development (Murtagh, 2011). As you will see below, significant investments have been made and signature new architecture have been designed such as the shopping center in downtown Victoria Square, the redevelopment of the waterfront promoted by the Laganside Corporation with the Waterfront Hall, sports and leisure in the Odyssey Arena, the recovery of the former industrial area of the Gasworks and the Titanic Quarter (BMAP, 2010). The cultural debate is hosted by two prestigious universities: the historical Queen’s University located in the South of the city and the University of Ulster which, in addition to the campus located in the territory, has achieved a prestigious place in the Cathedral Quarter, North of the city center.

The planning activities, slowly started during the Troubles, achieved a renewed momentum at the end of the Nineties, with the peace process development:

- social housing regeneration (Northern Ireland Housing Executive)
- new infrastructures such as Energy facilities, transports and telecommunication
- port redevelopment (Belfast Harbour Commissioners) and regeneration of the Lagan riverside
- regeneration of the city centre.

This regeneration phase started with the planning programmes ‘Making Belfast Work’ (1988) and Belfast Urban Area Plan (Department of the Environment, 1990). (OECD, 2000, p 28). The last one is oriented to reinforcing the role of Belfast within the Ulster region, creating the premises for the enhancement of the urban quality of life and of the local development.

The IRA Ceasefire in 1994 and the signing of the Good Friday Agreement in 1998 have given investors increased confidence to invest in Belfast. This has led to a period of sustained economic growth and large-scale redevelopment of the city centre. The two leading regeneration projects, undertaken when it was still ongoing armed conflict, are the Laganside redevelopment and revitalization of downtown, both aimed at encouraging the creation of “neutral zones” through breaking the existing barriers between communities. In 2008 a process was proposed for the removal of the ‘peace walls’, announcing an investment of 16 million pounds which started the transformation and redevelopment of streets and public spaces in the city centre.

The city centre has undergone considerable expansion and regeneration in recent



Fig. 5 - Interface areas (authors’ picture, 2010).



Fig. 6 – The shipyards within the urban skyline (authors’ picture, 2010).

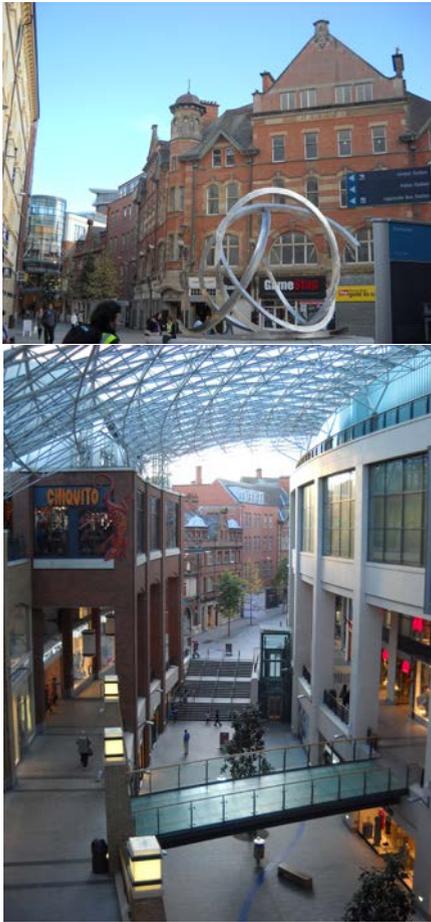


Fig. 7 – The city centre (a), the pedestrian area of Victoria Square (b) (authors' picture, 2010).

years, notably around Victoria Square and along the riverside. Developments include the retail area near the City Hall, the Cathedral Quarter, and the Laganside with the Odyssey complex and the landmark Waterfront Hall. Other major developments include the regeneration of the Titanic Quarter and the erection of the Obel Tower - a mix of living and office accommodation that dominates the city sky line - nominated for the “Carbuncle Cup”, the UK Ugly Architecture Award 2010, because its façade described as “a confused barcode” (BBC, 2010)

The formula adopted to accelerate the process of social and physical regeneration of the city and the enhancement of its role in the UK was the public-private partnership through the Urban Development Corporations (UDC). This specific kind of PPP features prestigious precedent in the UK and the USA due to the structure of the partnership based on dynamics and streamlined procedures, maximizing the impact of public investment on the local development (Bult-Spierung, 2006).

4. The riverside projects: “drawing down the walls”

Paraphrasing the project idea of a group of activists North Belfast, ‘Draw Down the Walls’ – a cross-community project which uses art to engage people in interface communities to imagine and draw what Belfast could be like without barriers, whether they are physical or not (DDW, 2012) – addressing the interpretation of the re-development initiatives undertaken in the city. Activists and community workers are dealing with the perception of the divisions and the ongoing removal of the obstacles to a peaceful coexistence (CRC, 2010). A long process which – as emerged through over thirty interviews administered by the authors to activists, representatives by the institutions and scholars in the field – goes through a constant effort at fostering dialogue and extending increasingly the use of shared neutral spaces: “Creating the conditions to imagine a city without barriers” (DDW, 2012).

According to these premises, we could interpret the complex web of development and regeneration initiatives which took place in Belfast in the last decades. The urban projects developed within the area which lies between the city centre, the river Lagan and the Queen’s Island could represent the counterpoint of the community initiatives promoted within the Catholic and Protestant gated neighbourhoods.

The first project to be started was the Laganside one. On both the banks of the River Lagan, in an area of about one hundred and forty acres, adjacent to the Central Station and the Victorian St George’s Market an abandoned industrial area surrounded by slums and characterized by high rate of social deprivation was laying (deprivation indexes, NINIS). This area was chosen in 1989 in order to develop a pilot project of regeneration aimed at demonstrate the “potential of the property market to recover the city from economic decline and political turmoil” (Sterrett et al, 2005, p 380). To achieve this aim - following the model of the waterfront regeneration in Baltimore (USA) and the refurbishment of the Docks of London - a mixed public-private partnership (UDC

Urban Development Corporation) called The Laganside Corporation and financed primarily with funds from the British government is was formed. On the public side of the UDC the Belfast City Council, the Northern Ireland Housing Executive (NIHE), the Port Authority (Belfast Harbour Commissioners) and the Governmental Planning Department in Stormont can be found. In 1994, a weir was built across the river by the Laganside Corporation to raise the average water level so that it would cover the unseemly mud flats which gave Belfast its name. According to this, an intensive action of recovering, treating and decontaminating the river water took place, giving to the area a new life cycle. The piece of sculpture of a salmon which is 10M long, made in 1999 by Irish artist John Kindness, situated at Donegal Quay beside the River Lagan, commemorates the regeneration of the river and surrounding areas. The project has ended, as by statute in 2007, and were initiated further project segments along the river to make it an integral part of the city, such as Lanyon Place, Donegal Quay, Clarendon Dock and the Odyssey complex. The set of projects focused on the riverside, where originally met Farset and Lagan rivers, became the starting point of planning actions of a different nature: the regeneration of historic buildings, the redevelopment of Brownfield sites and docks and the construction of buildings ex-novo. The part of Belfast called Sailortown - home to over 5000 people, dockers, sailors and their families lived alongside transient seamen from around the world - has been now transformed in a mixed district on both the social and the functional side. Residential areas are integrated with institutional buildings such as the Court, cultural facilities such as the Waterfront Hall in Lanyon Place.

Along the riverside promenade towards Donegal Quay or upstream to the Lagan Towpath and Lagan Valley Regional Park you can see the newborn Gasworks complex, one of Belfast's most famous landmarks. The park's distinctive funnel and clock tower mark the site where the city's gas-making industry began production in the 19th century. During the 1800s the Belfast Gasworks acted as the central power source to the rapid economic growth that put Belfast at the heart of Victorian commerce. The construction begins on the gasworks in Ormeau Road: the Marquis of Donegal lays the foundation stone on April 15, 1822. One year later the Gas Works Bill passed through parliament and, as a result, the Belfast Gaslight Company obtains powers to produce and distribute coal gas. In 1852 - due to a period of expansion programmes - new and bigger gas holders are constructed along with an office block with a tiled entrance and staircase. In twenty years site expands, growing ten-fold in size. A long history of various vicissitudes will lead to the closure

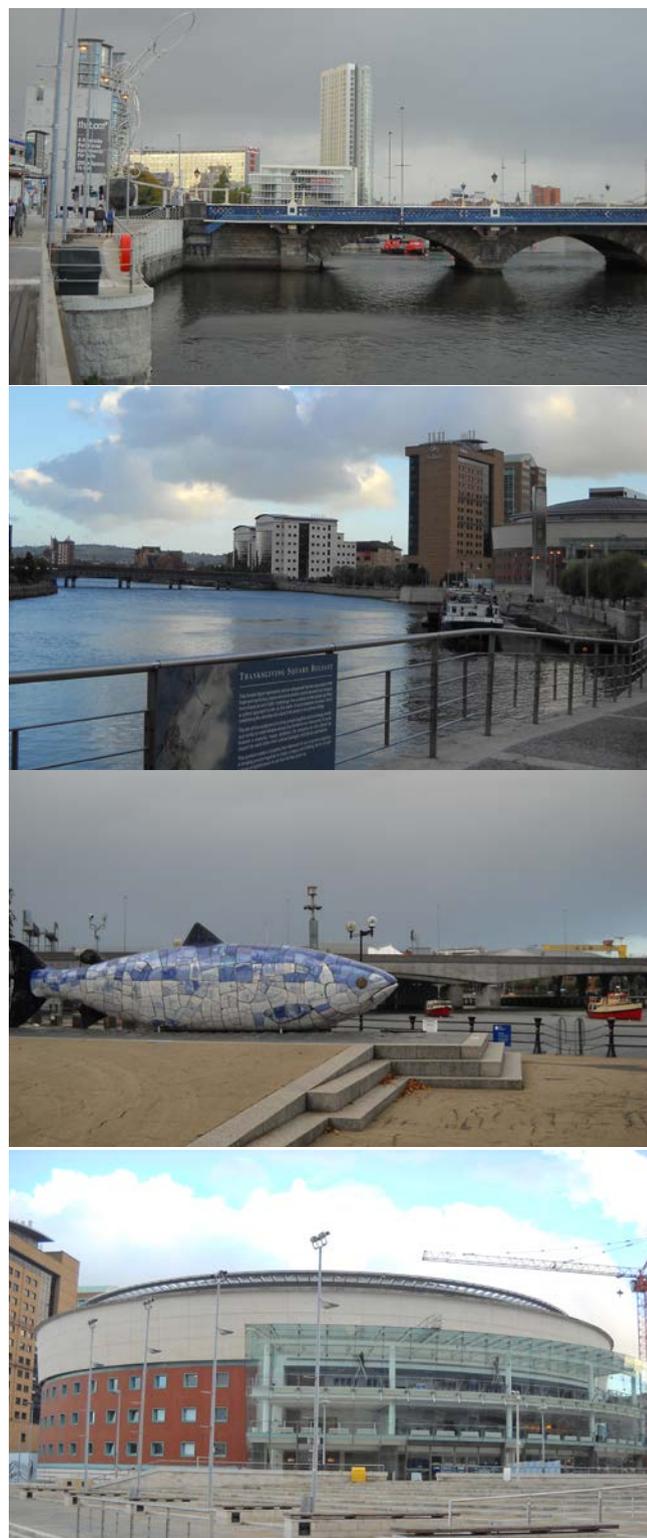


Fig. 8 – Laganside: the riverside (a) and (b), the signature salmon sculpture (c) and the Waterfront Hall (d) (authors' picture, 2010).

of the gasworks in 1988: the production ceases after more than 160 years. The closure of the Gasworks in 1988, one of Belfast's best-known landmarks of rapid economic growth, left behind a derelict and heavily contaminated inner city brownfield site with local job losses. Through the Gasworks site redevelopment project however, Belfast City Council has helped to address some of the area's main problems associated with deindustrialisation such as high levels of socio-economic deprivation and landscape 'blight'. The land was subsequently purchased by Belfast City Council in partnership with the Laganside Corporation, however, at that point it was heavily contaminated and unsuitable for most uses. The City Council spent €15 million (with ERDF assistance) on land acquisition, remediation and infrastructure development. The objectives of the project were: to enhance the quality of life for those living in the neighboring communities; to provide a source of employment in the area and to act as a catalyst for inner city regeneration. Physical transformation was only one aspect of the redevelopment. The Gasworks Trust was established to bring together the local Development Corporation, community groups and Belfast City Council to agree on the development strategy in the context of the wider area. Since the beginning, the trust's vision for the Gasworks has been as a mixed-use site offering opportunities for job-creation tailored to the needs of the local labor market. Maximising the benefits for the local community. The involvement of the community through the Gasworks Trust was critical in identifying locally important issues and opportunities that could be integrated in the strategy for the site redevelopment. The impacts of this redevelopment project for the local community included a new public open space (ca. 4 ha) complete with water feature; a cycling/walking route and public art; locally-managed workspace facilities and local housing. Other indirect benefits included targeted employment initiatives; blight removal; enhanced connectivity; effective community engagement and increased local resources.

The redevelopment won the 1998 Royal Institute of Chartered Surveyors Award for Reclamation. The area has been substantially redeveloped under the Laganside Corporation in partnership with the Belfast City Council and now includes a number of office buildings for companies such as the Halifax centre, the Radisson Blu Hotel Belfast, the Ormeau Business Park shops, small enterprise workshops, offices, purpose-built business units and currently, some 2,500 people work there: the heavily polluted site was turned into a business park. A high quality public realm is created. Roads and walkways reunite the city, community and river.

Successful aspects could be considered: the identification of broad regeneration objectives, considering social and environmental priorities alongside more traditional economic incentives; the involvement of the local community through the Gasworks Trust has helped to ensure that people living in proximity to the site can directly benefit from its facilities and the employment and training opportunities it offers; the site is continuously developing and the City Council is currently working towards improving the traffic situation and accessibility for businesses and residents in surrounding areas; facilitating commercial opportunities within the site for new businesses; and maintaining local community engagement. The success of the initiative is magnified if we consider that

Donegall Pass faces the Gasworks and represents a loyalist interface between the republican areas of the Markets and the Lower Ormeau. The nature of the area can be recognized in the urban pattern that is fragmented and lack in pedestrian interconnections. The area now includes the refurbishment of public places, the land art exhibitions and the redesign of the Lagan riverside.

Finally, the Titanic Quarter is a large-scale waterfront regeneration project, comprising historic maritime landmarks, film studios, education facilities, apartments, a riverside entertainment district, and the world's largest Titanic-themed attraction centred on land in Belfast Harbour, known until 1995 as Queen's Island. It covers over 185 acres of reclaimed land adjacent to Belfast Harbour, formerly known as Queen's Island previously occupied by part of the Harland and Wolff shipyard. Named after RMS Titanic, which was built here in 1912, work has begun which promises to transform some former shipyard land into "one of the largest waterfront developments in Europe". Titanic Quarter Ltd officially launched its master plan in 2005 (Bairner, 2006). Since then the development has come to life with major commercial, tourism, residential and education schemes, re-developing Belfast's waterfront and former shipbuilding lands. Rooted in Belfast's heritage, Titanic Quarter is a natural expansion and consolidation of the city across the river Lagan and the Belfast Lough (Belfast City Council, 2004).

Plans also include apartments, a riverside entertainment district, and a Titanic-themed museum. This Quarter can be considered one of the world's largest urban-waterfront regeneration projects, inspired by the legacy of Belfast's maritime and industrial past and reinvented in order to offer a neutral place for working and living without any perception of the political tensions of the recent past. The developers have chosen the Titanic and the shipyards as identitarian symbol for this new urban quarter, building a mix of residential, commercial, tourism, education and retail space on the international model. Titanic Quarter offers a diverse range of uses across a fully assembled site in central Belfast. It also includes one of Europe's most advanced telecoms infrastructure (Bairner, 2007).

The original idea was to reflect the diversity and complexity of modern urban life in its entirety. The work in progress is based on a 30+ year project, including other initiatives such as developing a Media Campus, extending the Financial Services Centre and progressing additional leisure and tourism projects. With 145,000 sqm already completed, 90 companies on site and around 5,000 people already living and working in the area, this ambitious scheme will ultimately provide homes and employment for 50,000 people. The residential units include a mix of apartments, houses and affordable dwellings inter-linked by public realm and open spaces. The planning approach chosen is coherent with the private-public partnership built: the original strategic project has been designed in order to have the flexibility to evolve to reflect the needs of society and investors. Mike Smith – former Chief Executive and Managing Director of Titanic Quarter Ltd (September 2002 to May 2012) and currently Chair of the Real Estate Initiative – interviewed in May 2011 by the authors underlined the needs for the project were to blend into existing communities, through sympathetic planning and an access



Fig. 9 – The Gasworks (a) and (b); the Lagan Towpath (c) and (d) (authors' picture, 2010).



Fig. 10 - Titanic Quarter area: the Harland and Wolff building (a), the Odissey Arena (b), the new Titanic building (c) and the exhibition (d) (authors' picture, 2010 and 2012).

strategy that delivers new physical routes and cohesive urban inclusion. The team delivering this vision for Belfast provide a wide range of local and international development experience, as well as other business and community interests. This topic, considering the specific context of Belfast, needs a huge effort by the City Council and the private subjects. On the environmental side, sustainable development has been achieved by recycling and reusing brownfield sites and former industrial buildings and by incorporating the latest procedures for green building technology, guaranteed by the Gold LEED award, the global benchmark for measuring sustainability.

The Northern Ireland Science Park, a hi-tech science park affiliated closely with Queen's University Belfast and University of Ulster and Titanic Studios was launched in 2005. In September 2011, the largest education facility in Northern Ireland - Belfast Institute for Further and Higher Education (now Belfast Metropolitan College) relocated to a new £44 million campus in Titanic Quarter. Belfast Harbour Marina opened in the centre of Titanic Quarter in 2009 as part of the Belfast Tall Ships Festival. It is the forerunner to a future 200 berth marina in the Titanic Quarter. In 2010 the first hotel opened in Titanic Quarter and the first residential development in Titanic Quarter was completed: the Arc (Abercorn Residential Complex) comprises 474 apartments and retail outlets located adjacent to Abercorn Basin. The new headquarters of the Public Record Office of Northern Ireland opened at Titanic Boulevard in April 2011.

The Quarter is served by the Translink bus service and the NI Railways services (Bridge End) station.

The Titanic museum can be considered the catalyst of the quarter; the largest development is the £97million Titanic Belfast visitor's attraction opened on 31 March 2012 and welcomed over 800,000 visitors in its first year. Designed by CivicArts/Eric R Kuhne & Associates and Todd Architects the £97m centre is located in the shipyard where the eponymous vessel was built and features six floors of interactive galleries which bring the sights, sounds, smells and stories of the ship to life. The attraction is owned and run by a charitable foundation. The architects said that "we have created an architectural icon that captures the spirit of the shipyards, ships, water crystals, ice, and the White Star Line's logo. Its architectural form cuts a skyline silhouette that has been inspired by the very ships that were built on this hallowed ground" (www.titanicquarter.com). With less inspiring words we can humbly suggest that the building looks like the iceberg which gave the Titanic within the legend!

4. Appreciating the role of waterfront regeneration in addressing conflicting communities: evidence from the case-study of Belfast

The fight for identity in Belfast reaches an emblematic level and could be expressed by the walled public places and the diverse forms of gated communities. Identity is defined by Kevin Lynch as the "sense of place" which represents the limit beyond which a person can recognise or remember a place as an entity apart from other places. (Lynch, 1969)

The “visual memory” of city users and the “affective values” this generates contribute to identifying the image which spaces and places represent to the eye as expressions of urban identity.

Belfast has been a thriving port, a strategic market town, a leader in the production of linens and home to one of the most prestigious shipyards in the world; even today, the “listed” structures of the yards (the Samson and Goliath gantry cranes have become city landmarks) are kept for their symbolic value and represent the city skyline in the waterfront area which is currently interested by diverse regeneration projects.

Each of the projects described in this paper represent an important step in the process of revitalization of the city, which takes on connotations particularly strong when considering the peculiarities of the context and the framework of tensions in which it operates. In the space of little more than a decade, the city centre has achieved a “normalization” unthinkable in the nineties. The legacy of a thriving industrial past have been converted to a future of outsourcing advanced and has embarked on a process of “branding” rather than territorial marketing, to create a new image that erase the traces of the blood of the Troubles. Interviews with key players and the comparison with available maps as well as the visual analysis carried out on the field – walking and driving along the waterfront – have led us to focus on the potentiality of this natural barrier of being the channel for reconnecting divided communities in Belfast. The maritime tradition and the rediscovery of neutral symbols and catalyst nodes within the urban pattern could play a unifying role in the next years. Nevertheless, a detailed interpretation of the urban organization of the projects shows a tendency to be isolated. If we exclude the very small perimeter of the city centre - in which the pedestrian use and the urban furnishing create the connective tissue to support the regeneration projects - the other emerging elements completed or in progress appear unrelated to each other and do not contribute to produce the desired “city effect”. This aim could be achieved by strengthening the role of the river in creating the relationships between the politically aligned neighbourhoods and the neutral areas for culture and leisure. The ongoing Titanic Quarter, opposite the waterfront redesigned by Laganside Corporation and the industrial park and the area for the leisure of the Gasworks overlook the river and are connected by pedestrian paths that may become the hub of city life. The river, at the completion of the process, it could represent the dynamic element of social cohesion by extending more and more areas “neutral” for meeting and interaction across communities. To achieve this goal, however, the interaction between local institutions, central government and developers, under the umbrella of regeneration and reconciliation, is necessary (Plöger, 2007), allowing Belfast to emerge within the scenario of European competitiveness and to be successful in the local challenge with the nearby Celtic Tiger.

According to the Healey’s definition of planning as “managing our co-existence in shared space” (Healey, 1997: p.3) the research presented in this paper is a work in progress; in particular, this paper has illustrated the potential of an approach centred on the waterfront in addressing questions related to the pacific coexistence of divided or conflicting communities.

REFERENCES

- Arnstein, S.R. (1969) A Ladder of Citizen Participation. *Journal of American Planning Association*, 35(4), pp. 216–224.
- Bairner, A. (2006), “Titanic Town: Sport, Space and the Re-imag(in)ing of Belfast”, in *City & Society*, vol. 18 - 2.
- Bairner, A. and Shirlow, P. (2003) “When leisure turns to fear: fear, mobility, and ethnosectarianism in Belfast”, *Leisure Studies*, 22: 3, pp. 203 - 221.
- Beguinot C. (ed.) (2009), *La Città, la crisi, le ragioni, i rimedi*, Vol. 30, Fondazione Aldo Della Rocca, (Napoli, Giannini Editore).
- Belfast City Council (2004), *Belfast: The Masterplan 2004-2020 – Executive Summary*.
- Belfast City Council (2005), *Belfast: City-Region*.
- Belfast City Council (2008) *Peace and Reconciliation Action Plan (Revised)*, Belfast.
- Belfast Interface Project. Available at <http://www.belfastinterfaceproject.org>, accessed March 2010.
- Belfast Mapping. Available at <http://cain.ulst.ac.uk>, accessed March 2010.
- Belfast Metropolitan Area Map. Available at <http://www.planningni.gov.uk>, accessed March 2010.
- Boal, F. & Royle, S. (eds) (2006) *Enduring City, Belfast in the Twentieth Century* (London: Blackstaff).
- Boal, F. (1996) Integration and Division: Sharing and segregating in Belfast, *Planning Practice and Research*, 11(2), pp. 151–158.
- Boal, F. (2006), “Big process and little people. The population of Metropolitan Belfast 1901-2001”, in Boal, F. and Royle, S. (eds.) (2006), *Enduring City, Belfast in the Twentieth Century*, Belfast: Blackstaff.
- Boal, F. and Royle, S. (eds) (2006) *Enduring City, Belfast in the Twentieth Century*, (Belfast, Blackstaff).
- Body-Gendrot, S. & Martiniello, M. (eds) (2000) *Minorities in European Cities. The Dynamics of Social Integration and Social Exclusion at the Neighbourhood Level* (Basingstoke and New York: MacMillan St. Martin’s Press).
- Bollens, S. (2011) *City and Soul in Divided Societies* (London and New York: Routledge).
- Bult-Spiering M. (2006). *Strategic Issues in Public Private Partnerships. An alternative perspective*. Blackwell Publishing.
- Carmona, M., Heath, T., Oc, T. & Tiesdell, S. (2003) *Public Places - Urban Spaces. The dimensions of urban design* (Oxford: Elsevier).
- Charmes, E. (2010) Cul-de-sacs, Superblocks and Environmental Areas as Supports of Residential Territorialization, *Journal of Urban Design*, 15(3), pp. 357–374.
- Clemente, M. and Esposito De Vita, G. (2008) *Città interetnica. Spazi, forme e funzioni per l’aggregazione e per l’integrazione*, (Napoli, Editoriale Scientifica).
- Community Relations Council (2010) *Towards Sustainable Security. Interface Barriers and the Legacy of Segregation in Belfast* (Belfast: CRC).
- Department of the Environment (DOE) (2004) *Belfast Metropolitan Area Plan 2015 (BMAP)*
- Esposito De Vita, G. & Trillo, C. (2011) Belfast: il waterfront per riconnettere una città divisa, in Clemente M., *Città dal mare. L’arte di navigare e l’arte di costruire le città* (Naples: Editoriale Scientifica).
- Gaffikin, F. and Morrissey, M. (2011) *Planning in Divided Cities* (London: Wiley-Blackwell).
- Gaffikin, F., McEldowney, M. & Sterret, K. (2010) Creating Shared Public Space in Contested City: The Role of Urban Design, *Journal of Urban Design*, 15(4), pp. 493–513.
- Goldie, R. & Ruddy, B. (2010) *Crossing the Line. Key features of effective practice in the development of shared space in areas close to an interface* (Belfast: Roz Goldie Partnership, Belfast Interface Project).
- Graham B. and Nash C. (2006), “A shared future: territoriality, pluralism and public policy in Northern Ireland”, in *Political Geography*, 25, pp. 253-278.
- Hanna B. (1999), “Belfast: A partnership approach to local governance”, in Gaffikin F. and Morrissey M. (eds.), *City visions – Imagining place, enfranchising people*, London, pp. 194-206.
- Healey, P. (1997) *Collaborative Planning. Shaping Places in Fragmented Societies*, (London,

Macmillan).

- Horgan, G., (2006) Devolution, direct rule and neo-liberal reconstruction in Northern Ireland, *Critical Social Policy*, 26(3), pp. 656-668.
- Hutchison, R. and Krase, J. (eds) (2007) *Ethnic Landscapes in an Urban World*, Volume 8 *Research in Urban Sociology*, (Amsterdam, Elsevier JAI).
- Jacobs, J. (1961) *Death and Life of Great American Cities*, (New York, Random House).
- Jarman, N. (2005) *No Longer a Problem? Sectarian Violence in Northern Ireland* (Belfast: Institute for Conflict Research).
- Lynch, K. (1969), *The Image of the City*, (Boston, MIT).
- Murtagh, B. (2002) “The politics of territory – policy and segregation in Northern Ireland”, *Ethnic and Intercommunity Conflict Series*, (Houndsmill, Palgrave).
- Murtagh, B. (2011) *Desegregation and Place Restructuring in the New Belfast*, *Urban Studies*, 48(6), pp. 1119–1135.
- Northern Ireland Neighbourhood Information, Available at <http://www.ninis.nisra.gov.uk>, accessed March 2010.
- OECD (2000), “Urban Renaissance, Belfast’s Lessons for Policy and Partnership”, in *Territorial Economy*, Paris.
- Plöger J. (2007), *Belfast City Report*, CASEreport 44Royle, S. (2006) ‘Belfast – Foundations of the Twentieth Century’, in Boal F. and Royle S. (eds.), *Enduring City, Belfast in the Twentieth Century*, Belfast: Blackstaff, pp. 11-29.
- Ravenscroft, E. (2009) *The Meaning of the Peacelines of Belfast*, *Peace Review*, 21(2), pp. 213–221.
- Shirlow P. and Murtagh B. (2006), *Belfast – Segregation, violence and the city*, *Contemporary Irish Studies Series*, London: Pluto.
- Smyth A. (2006), “Belfast: Return to Motown”, in Boal F. and Royle S. (eds.), *Enduring City, Belfast in the Twentieth Century*, Belfast: Blackstaff, pp. 99-121.
- Trillo C. and Esposito De Vita G. (2012)

WEB PAGES

- “GIA Geography in Action”, www.geographyinaction.co.uk (9/2/2011)
- “Belfast City Council”, <http://www.belfastcity.gov.uk/physicalregeneration/work.asp> (10/2/2011)
- “NISRA Northern Ireland Statistics Research Agency”, <http://www.nisra.gov.uk/demography/> (3/2/2012)
- “Area metropolitana di Belfast (BMUA)”, http://www.nisra.gov.uk/archive/demography/publications/urban_rural/ur_gaz.pdf (9/2/2011)
- “Shaping our future. Regional Development Strategy (RDS) 2025 (2011)”, http://www.drdni.gov.uk/draft_equality_impact_assessment_jan_2011.pdf
- <http://www.drdni.gov.uk/shapingourfuture/> (4/2/2011)
- “Titanic Quarter”, www.titanicquarter.com (3/2/2011)
- “Linen Hall Library”, <http://www.linenhall.com/> (18/2/2011)
- “Belfast Harbour Commissioners”, <http://www.belfast-harbour.co.uk/interactive-harbour>
- <http://www.belfast-harbour.co.uk/welcome/real-estate> (10/2/2011)
- “Laganside Corporation”, <http://www.laganside.com/> (15/2/2011)
- www.geographyinaction.co.uk
- NISRA. [Nisra.new.nisra.gov.uk](http://www.nisra.gov.uk). Retrieved 2010-08-12.
- BBC News Northern Ireland - <http://www.bbc.co.uk/news/uk-northern+ireland-10645130> (accessed 07/07/2013)
- North Belfast Interface Network <http://www.nbin.info/>
- Draw Down the Walls <http://www.transconflict.com/2012/06/draw-down-the-walls-296/>
- Northern Ireland Community Archive - <http://niarchive.org/trails/maritime-belfast/>

Gabriella Esposito

IRAT, CNR, Naples (Italy)

e-mail: g.esposito@irat.cnr.it

URL: www.irat.cnr.it

Gabriella Esposito De Vita – architect, MA in Urban Planning at the University of Rome La Sapienza and PhD in Territorial Design and Science at the University of Naples Federico II – started her research activities on urban planning during her internship as a graduate student. After she graduated in Architecture cum laude at the University of Naples Federico II (1994), Gabriella has conducted research into models of sustainability for built environments with a focus on understanding links between social transformations and city functions and spaces. Throughout her career, Gabriella has taught urban planning in several academic institutions. She has worked at the CNR as permanent researcher since 2001 and is currently involved in coordinating research projects for the CNR, universities and scientific foundations to investigating different forms of social activation and developing strategies for local development. She is coordinating research units within projects funded under the EU 7 Framework Programme, focusing on security issues related to public places uses and the role of traditional and local retail and artisanal activities in the development of contemporary cities.

Alona Martinez Perez

University of Plymouth (UK)

alona.martinezperez@plymouth.ac.uk

Alona Martinez Perez is a Spanish architect, academic, and practitioner. Currently she works at Plymouth University, as a Lecturer in Architecture. Previous to this she was a Lecturer in Urbanism at the University of Ulster, Belfast and a Research Director for the Project of Cities and Regions at University of Dundee where she is a Fellow at present. She has been a visiting lecturer in the ETSAB (Barcelona), Edinburgh and Dundee. She has written extensively including journals such as *Domus* and *Urbanistica*, and presented papers in Italy, Finland, Ireland, and the UK and worked in practice in Scotland and England, for a range of clients and projects. From 2007-2010 she was the first female Convenor for the Urban Design Group in Scotland leading to the growth of the organisation. She is currently completing her Phd at the University of Sheffield on the subject of Peripheries in Architecture with a Scholarship.

Claudia Trillo

SOBE, University of Salford (UK)

C.Trillo1@salford.ac.uk

Claudia Trillo (Ph-D in Urban Design) is visiting Research Fellow at the School of Built Environment of the University of Salford, UK and Marie Curie researcher (local coordinator of the Research Unit of the University of Salford) within the project “Commercial Local Urban District”, financed by the EU, International Research Staff Exchange Scheme. She works as consultant as member of the unit in charge for the evaluation of the public investments delivered through the Campania Region including European, national and regional investments on capital investments and social improvement programs and is member of the National Board of the National Institute of Urban Planning (INU), with the specific duty of leading the “Astengo Foundation” (Rome), in charge of delivering education programs for Italian planners, as part of the INU cultural offer. She lectured at the School of Built Environment of the University of Ulster, UK (2009-2010), with a specialization on Community Planning and was assistant professor on Urban Planning and Urban design at the University Federico II of Naples (2001-2008). As Fulbright Senior Researcher at the San Diego State University, CA (2007-2008) she researched on the topic “Smart Growth”.

Abstract

Port, city, territory: economic development and urban quality in the case study of Salerno

Andrea Annunziata, Massimo Clemente, Eleonora Giovene di Girasole, Elena Valentino

Abstract

Cities are the collective expression of a society and in seaside cities this phenomenon acquires peculiar values, since maritime communities share a unitary identity in the remarkable link with maritime essence, ships and navigation. Maritime urban landscape may be really perceived only from the sea and during navigation, through a dynamic perception able to give its complexity back. Architecture in seaside cities is rooted in the sea itself, which shapes the urban landscape, fosters the cultural evolution, affects social dynamics and makes economy be on the move. The ever rising sea trades, brought about markets' globalization, fostered port's development, which, if well run, is still today able to provide new opportunities for sea towns. The approach to an urban planning focused on a "from the sea" perspective suggests to deal with both the port and urban dimensions. Through this kind of approach, the Port may acquire a new leading role in the renewal of urban coastal areas, becoming, thus, the driving force of its (self)development and, at the same time, of the local urban sustainable development. Rather than being univocal, the relationship between city and port constitutes a quite complex continuous process, which calls for physical and cultural changes, often difficult to deal with and fulfill; a process in which different subjects and resources, often at odds, are involved. In this study approach we will focus on Salerno, where, through the cultural continuity



Fig.1 Il porto di Salerno

of maritime tradition, the rise of port activities has been matched with an urban vision designed to reshape the urban waterfront (Fig.1).

Salerno has identified policies and methods designed to undertake a renewal — along with Administration, Port Authority and Private Citizens — by sharing actions and projects to make waterfront more suitable and “tantalizing”, to improve the quality of urban life and, simultaneously, to take advantage of the potential of these precious areas, guaranteeing a strategic perspective in which local peculiarities and historical memory are highlighted.

Porto, città, territorio: sviluppo economico e qualità urbana nel caso studio di Salerno

Le città sono l'espressione collettiva di una società e nelle città di mare questo fenomeno assume valenze particolari in quanto le comunità marittime condividono un'identità unitaria nel forte legame con la marineria, le navi e la navigazione. Il paesaggio urbano marittimo non può essere compreso pienamente se non dal mare e in navigazione, attraverso una percezione dinamica che ne restituisce la complessità.

L'architettura delle città di mare ha nel mare l'elemento primario che sostanzia il paesaggio urbano, alimenta l'evoluzione culturale, influenza le dinamiche sociali e spinge le attività economiche. La crescita costante dei traffici marittimi indotti dalla globalizzazione dei mercati ha favorito lo sviluppo dei porti, che, se ben gestito può creare, ancora oggi, opportunità nelle città di mare. L'approccio ai temi della progettazione urbana incentrato su di una visione “dal mare” suggerisce di affrontare in modo integrato la dimensione portuale e la dimensione urbanistica. Attraverso un approccio “marecentrico” il porto può assumere una nuova centralità per la rigenerazione delle aree urbane costiere, diventando generatore del suo (auto)sviluppo e motore dello sviluppo locale urbano sostenibile.

La relazione tra la città e il porto non è univoca ma, piuttosto, costituisce un processo continuo particolarmente complesso che prevede cambiamenti fisici e culturali spesso difficili da gestire e conseguire, ed in cui sono coinvolti soggetti e risorse differenti, spesso in conflitto. Questo significa affrontare in modo integrato la dimensione portuale e quella urbanistica, ricercando nell'identità marittima della città e della comunità urbana la continuità tra passato e futuro.

Si propone il caso studio di Salerno dove, attraverso la continuità culturale della tradizione marittima, la crescita delle attività portuali è stata accompagnata da una *vision* urbana che ha il suo punto di forza nel ridisegno del waterfront della città (Fig.1).

Salerno ha individuato indirizzi, politiche e metodi per intraprendere la rigenerazione urbana, con la partecipazione dell'Amministrazione, dell'Autorità Portuale e dei privati, condividendo azioni e progetti per rendere più coerente e attraente il fronte a mare e per migliorare la qualità della vita urbana e, allo stesso tempo, per sfruttare economicamente il potenziale di queste aree preziose, garantendo una visione strategica e una prospettiva in cui sono state esaltate le caratteristiche locali, la vocazione dei luoghi, la memoria storica.

KEYWORDS

Port cities, Sustainable redevelopment, Urban quality, Maritime identity

Porto, città, territorio: sviluppo economico e qualità urbana nel caso studio di Salerno¹

Andrea Annunziata, Massimo Clemente, Eleonora Giovane di Girasole, Elena Valentino

1. Identità marittima e visioni dal mare per le città portuali

L'identità urbana è qualcosa di molto complesso la cui decodificazione richiede la partecipazione di soggetti differenziati che possiedono codici di lettura specifici. La città di mare è per sua natura "ambigua" perché posta sul confine tra l'acqua e la terra. Per la sua comprensione, allora, può essere necessario allargare la cooperazione interpretativa e, in questo nostro contributo, mettiamo insieme la visione dello studioso della città di mare e la visione di chi opera sul mare, essendo gli sforzi conoscitivi convergenti verso progetti condivisi per lo sviluppo della città portuale.

In tal senso, Salerno è un caso emblematico e, per alcuni aspetti, paradigmatico d'interazione tra la città e il suo porto. Il gruppo di ricerca "Città e Architettura" del CNR IRAT ha voluto approfondirlo attraverso una proficua collaborazione con l'Autorità Portuale del capoluogo salernitano.

La città è la massima espressione collettiva di una comunità perché le architetture e i luoghi urbani rappresentano e tramandano la storia, la cultura e l'identità di ogni popolo. Nelle città di mare questo fenomeno assume valenze particolari poiché le comunità marittime condividono un'identità unitaria nel forte legame con la marineria, le navi e la navigazione. Le rotte, non solo collegano porti, ma uniscono popoli (Clemente, 2011).

All'origine, la scelta insediativa nei pressi del mare rivela un approccio esplorativo, un'apertura verso l'ignoto, la predisposizione a staccarsi dalla terraferma per attraversare il mare e, prima o poi, raggiungere nuove terre e conoscere nuovi popoli (Villers, 1962; Casson, 1971; Hockmann, 1985; Janni, 1996; Finamore, 2004). Questo carattere primigenio conferisce alle città di mare e, segnatamente, alle città portuali, una dimensione multiculturale e configura luoghi urbani aperti alla diversità.

La linea di costa, per la città di mare, non è una barriera o comunque un *limite* (Lynch, 1960) ma una *cerniera* verso l'orizzonte e un'apertura verso l'infinito. La città si proietta sul mare con le sue passeggiate, le scogliere, le banchine e le spiagge urbane.

Le imbarcazioni diventano una prosecuzione della consistenza urbana sull'acqua e le navi assumono il ruolo di elementi di mediazione: architetture che si staccano da una città-porto per raggiungerne un'altra al di là del mare. L'architettura delle città di mare ha nel mare l'elemento primario (Rossi, 1966) che sostanzia il paesaggio urbano, alimenta l'evoluzione culturale, influenza le dinamiche sociali e spinge le attività economiche. La nave non porta con sé solo merci ma brani di città, racconti di architetture, schegge di memoria collettiva che realizzano fenomeni urbani caleidoscopici.

Il paesaggio urbano marittimo non può essere compreso pienamente se non dal mare e in navigazione, attraverso una percezione dinamica che ne restituisce la complessità. Arrivare dal mare a Napoli, Genova o Salerno (Fig.2) è ben diverso che arrivare da terra, guadagnando faticosamente qualche veduta verso l'acqua. La città ci appare, dal mare, come un organismo vivente che si affaccia sull'acqua e affacciandosi ci racconta la sua storia e ci rivela la sua identità.

Contemporaneamente, i traffici e i collegamenti marittimi alimentano l'identità urbana e la cultura dei popoli, favoriscono la *mixité* culturale perché ogni nave porta con sé, da un porto all'altro, valore aggiunto di natura culturale. Le dinamiche sociali sono influenzate dal mare attraverso la forma e le funzioni della città che, nelle aree urbane costiere sono legate indissolubilmente al mare. La filiera economico-produttiva del mare è ampia e comprende la pesca, la cantieristica, lo shipping, il traffico crocieristico, la movimentazione e lo smistamento delle merci nei porti e di lì nel territorio.

Siamo di fronte a differenti scenari: il primo, in cui la vitalità economica e produttiva dei porti è una realtà forte nelle città, l'altro, opposto, in cui la decadenza delle attività portuali è stata la condizione che ha messo in moto il processo di dismissione delle aree interne al porto, analogamente a quanto accade con la dismissione delle aree industriali. Ovvero, si sono rese disponibili vaste aree il cui valore fondiario è repentinamente caduto a causa della cessazione dell'utilizzo industriale o, nel caso dei porti, logistico. Il valore aggiunto determinato dall'intervento di trasformazione è sufficiente a garantire la redditività economica e, quindi, la fattibilità a garanzia dell'investitore, pubblico o privato che sia.

Ben diverso è il discorso quando il porto è in piena attività ed ha un ruolo trainante nell'economia della città di mare. In tal caso, il porto non solo non offre aree da recuperare, anzi, chiede nuove aree alla città e al territorio per rispondere alla crescita delle attività portuali. A tale domanda, si può rispondere o con l'ampliamento dell'area portuale o con la delocalizzazione parziale o totale delle attività portuali.

Riassumendo, possiamo avere le seguenti condizioni:

- il porto è in fase involutiva, per cui si rendono disponibili aree a basso costo da rigenerare e valorizzare;
- il porto è in fase di delocalizzazione, per cui si potrebbero rendere disponibili aree ma non a basso costo;
- il porto è in fase di sviluppo, e questo deve essere ben governato per divenire valore aggiunto e favorire i processi di rigenerazione lungo tutta la costa urbana.

Questa ultima condizione rappresenta un interessante territorio di indagine per riflessioni ed approfondimenti dei luoghi urbani sul mare, aprendo opportunità di avanzamento nel campo della pianificazione urbanistica e dello sviluppo economico, nel segno dell'identità marittima della città e della comunità urbana. Infatti, la crescita costante dei traffici marittimi indotti dalla globalizzazione dei mercati ha favorito lo sviluppo dei porti, che, se ben gestito, può creare opportunità sociali e comunitarie nelle città di mare. Un approccio "marecentrico" può conferire al porto una nuova centralità interpretativa e progettuale per la rigenerazione delle aree urbane costiere, al di là delle operazioni di mero recupero dei waterfront dismessi. Il porto, allora, può diventare generatore del suo (auto)sviluppo e, contemporaneamente, motore dello sviluppo locale sostenibile dell'area urbana costiera in cui ricade.

In Italia, questa integrazione si realizza raramente: spesso assistiamo ad una contrapposizione tra il Comune e l'Autorità Portuale, in cui ognuno pianifica il suo pezzo di città. L'obiettivo dovrebbe essere, invece, in un'ottica marecentrica, quello di realizzare un "piano della città portuale".

Come in passato, la pianificazione e lo sviluppo delle città di mare possono offrire ancora una volta agli amministratori la possibilità di ottenere una legittimazione politica, se si indirizzano in una direzione coerente con i principi della sostenibilità che vada oltre i loro specifici ambiti. Questo può avvenire attraverso una pianificazione condivisa che offra non solo l'opportunità di realizzare grandi opere ma, contemporaneamente, garantisca la possibilità di fare impresa e favorisca nuove direttrici per l'economia, soprattutto a vantaggio delle nuove generazioni. Così intesa, la riqualificazione del fronte urbano, dove la terra incontra l'acqua, può rimettere in gioco un'intera città, inaugurandone un nuovo fortunato periodo di vitalità economica e culturale (Hoyle, Pinder, Hu-

sain, 1988; Craig-Smith, Fagence, 1995; Malone, 1996; Basset, Griffiths, Smith, 2002; Fisher et al., 2004; Desfor et al., 2010).

Su queste premesse si esaminerà il caso studio di Salerno dove lo sviluppo delle attività portuali è stato condotto attraverso una *vision* urbana condivisa basata sulla continuità della sua cultura marittima. Salerno ha intrapreso la rigenerazione urbana insieme al necessario potenziamento del porto e allo sviluppo della nautica da diporto, con la partecipazione dell'Amministrazione, dell'Autorità Portuale e dei privati. Questa sinergia è esplicitata in una pianificazione condivisa che si è tramutata in progetti integrati di trasformazione del porto, del waterfront e di riqualificazione urbana.

Analoga sinergia è stata sviluppata nella redazione di questo paper, frutto del rapporto dialettico tra *scholars* e *stakeholders*, che guardano alle città di mare, ai porti, ai traffici marittimi e, in particolare, a Salerno, con la stessa passione ma da punti di osservazione diversi e complementari.

2. Il rapporto porto-città: Salerno

Ogni volta che nuove terre e nuovi mari fanno il loro ingresso nell'orizzonte della coscienza collettiva – scrive Carl Schmitt (2009) – mutano anche gli spazi dell'esistenza storica. Attraverso gli scambi *da e per* il mare le città si trasformavano e si sviluppavano. Trasformazioni sempre più veloci tanto più la tecnica marittima si potenziava e con essa i commerci, le innovazioni e quindi i mutamenti della città per adeguarsi ai ritmi del porto (Clemente, Demarco, Giovane di Girasole, 2013).

L'evoluzione del rapporto città-porto, nel tempo e nello spazio, è caratterizzata dalla progressiva crescita fino ad una quasi "repulsione" del porto dalla città ed alla riconversione delle aree di waterfront più vicine al centro urbano.

Se, negli ultimi decenni, i grandi porti europei hanno scelto la strada del decentramento e della delocalizzazione delle attività non più compatibili con la struttura urbana, in Italia questo è avvenuto in parte e si assiste alla loro riorganizzazione all'interno dei tessuti consolidati. Il loro necessario sviluppo, sicuramente importante anche per l'economia della città, pone però diverse problematiche, in quanto le attività spesso confliggono con le funzioni della città stessa e con la qualità della vita dei suoi abitanti.

Fig.2 Il porto di Salerno dal mare



Dai primi anni Novanta, lo sviluppo del trasporto marittimo del Mediterraneo, in seguito alla crescita degli scambi commerciali tra Occidente e Far East, ha prodotto in Italia una forte ripresa delle attività portuali, sostenute da un intenso processo di rinnovo infrastrutturale e gestionale dei porti con l'istituzione delle Autorità Portuali (L. 84/94). Se analizziamo il contesto nazionale vediamo come "la tematica portuale riveste un particolare rilievo; infatti sia le scelte assunte a scala comunitaria, sia i provvedimenti già assunti dall'attuale Governo, impongono, con la massima urgenza, la definizione di una nuova offerta del nostro sistema portuale e retro portuale" (Cipe, 2013, p.14). Ma "dall'approvazione della Legge 84/94 ad oggi, il mondo portuale è cambiato, sia dal punto di vista degli attori presenti, sia da quello delle merci trattate. Appare dunque giunto il momento di chiudere la lunga fase transitoria e di aprire una nuova stagione di sviluppo nel mondo portuale. Il porto oggi è infatti uno snodo fondamentale, non tanto per la famosa piattaforma logistica mediterranea, quanto piuttosto per il rilancio economico e produttivo del Paese" (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2013, p.235).

Il porto di Salerno, che occupa una posizione baricentrica nel Mediterraneo, ha un importante ruolo per l'economia marittima italiana e per il sistema industriale e commerciale dell'area campana, con un bacino di utenza che comprende anche basso Lazio, Abruzzo e Molise, Lucania, Puglia e Calabria (Autorità Portuale, 2013). Costituisce una delle realtà produttive più dinamiche del Mezzogiorno e nel 2013 è stato inserito tra i 319 porti europei considerati chiave dall'Unione Europea (Commissione Europea, 2013).

La particolare orografia del territorio, però, ha da sempre creato problemi nei rapporti tra il porto commerciale e la città (rumore, inquinamento, traffico) e, allo stesso tempo, difficoltà per la sua necessaria espansione.

I porti, come nodo del sistema logistico a supporto dello scambio commerciale, sono una realtà economica determinante per lo sviluppo economico del territorio, ma allo stesso tempo hanno impatti significativi sul resto della città (Fonti, 2010), creando numerosi conflitti spaziali e di uso, nonché degrado ambientale.

Il loro sviluppo lineare lungo la costa, l'essere area di confine tra il mare ed il resto della città, l'uso delle aree subito prossime, dismesse, sottoutilizzate o destinate a diventare nuovi spazi retroportuali di risposta alle esigenze di espansione, sono elementi che finiscono col divenire di contrasto con il tessuto urbano consolidato. In questo senso, la definizione che la Legge 84/94² dà al piano regolatore del porto sancisce il passaggio degli strumenti di pianificazione portuale da un mero piano delle "opere" ad un vero e proprio piano urbanistico (Musso e Ghiara, 2008).

Lo studio sul "Lavoro portuale ed interporti" svolto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti evidenzia, quindi, come il sistema portuale è chiamato a sostenere tale rilancio per permettere ai prodotti italiani di essere competitivi nei mercati internazionali ma, allo stesso tempo, i territori e le comunità devono essere "ripagati". Questa compensazione non può ridursi al solo pagamento del canone demaniale. Il ruolo dell'Amministrazione deve necessariamente guardare al futuro massimizzando i benefici pubblici e razionalizzando i costi, con una particolare attenzione al contesto ambientale e sociale.

Il complesso rapporto porto-città e il suo sviluppo presenta un ulteriore elemento di criticità dato dai rapporti, spesso conflittuali, tra i soggetti coinvolti (Autorità Portuale, Enti, Soprintendenza, armatori, ecc.) che, con i loro specifici interessi e strumenti, partecipano alla gestione dei processi.

"Per le grandi città di mare, la costruzione di una forte immagine è per lo più il risultato di un progetto di sviluppo globale, condiviso da tutti i decisori, con il coinvolgimento della società civile. Ignorare questa dimensione porterebbe a ridurre la città portuale ad un *oggetto matematico*" (Cattedra, 2011, p.88). Questo significa prendere coscienza collettivamente della necessità di coniugare le esigenze di sviluppo del porto e quelle

urbanistiche della città, ma, contemporaneamente, anche le esigenze di sviluppo sociale e culturale.

In questo scenario Salerno tenta di sviluppare un approccio integrato tra la necessaria riqualificazione e implementazione del porto e lo sviluppo urbano. Inizia, così, il dialogo tra città e porto, attraverso l'Autorità Portuale (istituita con D.P.R. 23 giugno 2000) e l'Amministrazione Comunale, avendo la tradizione marittima della città quale punto di partenza comune. Gli interventi si sostanziano attraverso una strategia urbanistica condivisa, con l'obiettivo del "recupero del rapporto della città con il mare", come si evince nel Piano Urbanistico Comunale, redatto da Oriol Bohigas (Bohigas e Puigdomènech, 2005, p.33), nell'analisi degli strumenti di pianificazione del porto, nei documenti programmatici e di intesa tra gli enti che si sono avuti nel corso degli anni.

Questo ha permesso di intervenire, attraverso una pianificazione condivisa, sulle opere a mare, sul waterfront, sulle aree di "cerniera" (Giovane di Girasole, 2012; Clemente e Giovane di Girasole, 2012), sulla riqualificazione della città, assecondando la vocazione marina della città legata alla portualità commerciale e diportistica. Gli interventi hanno coinvolto le due strutture portuali principali, quella commerciale (verso Vietri) e quella turistica del Masuccio Salernitano, la fascia costiera tra loro compresa, su cui insiste la città consolidata, e quella verso est, fino al confine comunale.

Il processo di trasformazione inizia nel 1994, secondo le indicazioni di Bohigas, con il metodo dei "progetti urbani", sul cosiddetto "modello Barcellona", capaci di produrre risultati visibili in tempi rapidi (Bohigas, 2008). Questo metodo permetteva, nell'attesa dell'approvazione del PUC, di avere una prima conoscenza della città e realizzare trasformazione in aree considerate strategiche o prioritarie per la città (Russo, 2011).

Nel "Documento Programmatico", approvato dalla Giunta Comunale del 1994, per Salerno viene indicato l'obiettivo di diventare una "città turistica, commerciale e dei servizi" e sono individuate le "Aree ad azione puntuale urbanistica" (AAPU)³. Si propone in sostanza di agire sui tre elementi caratteristici e strutturanti dell'intera città: il waterfront, il centro storico ed il paesaggio collinare. Per realizzare gli interventi previsti nelle Aree di Attuazione Puntuale Urbanistica - successivamente parte integrante del PRG poi approvato come PUC - vengono banditi, nel 1997, una serie di concorsi internazionali d'idee, che investono anche le aree del porto, al fine di realizzare architetture di elevata qualità che fossero capaci di incidere sull'immagine della città.

L'asse marittimo, in particolare, nella sua storica e consolidata linearità, rappresenta uno degli ambiti prioritari di intervento e viene, quindi, ad essere valorizzato attraverso un recupero funzionale ed ambientale "dalle ultime propaggini della costa d'Amalfi a nord-ovest fino alla pianura del Sele in direzione di Paestum a sud-est" (Russo, 2011, p.76). Gli interventi investono le aree a mare e la fascia costiera, attraverso la riqualificazione dei porti turistici, le architetture di autore, la ricostruzione delle spiagge, la valorizzazione del fronte a mare, per incunarsi nella città consolidata, coinvolgendo sia aree comunali, sia aree portuali.

Nel corso degli anni, gli strumenti di pianificazione che si succedono, con i documenti programmatici e di intesa del porto e della città, rispecchiano e portano avanti questi obiettivi.

Nel 1996, attraverso il Programma Comunitario Urban, si vuole rafforzare la potenzialità turistica della città accrescendo le sue capacità attrattive, concentrandosi sulla riqualificazione del centro storico. Con il successivo "Programma di riqualificazione urbana e sviluppo sostenibile" (Prusst) per la riqualificazione dell'offerta turistica nel salernitano, invece, non ci si concentra solo sul centro storico (in continuità con il Programma Urban) ma si decide di intervenire anche lungo il waterfront e la zona orientale, con il fine di realizzare un nuovo polo per il *loisir* (Albolino e Amato, 2011).

Nella stessa direzione si muove il Progetto Integrato Territoriale (PIT) "Salerno città dell'eccellenza", del 2002: "la rivalutazione del rapporto della città capoluogo con il

mare (identità culturale, funzione commerciale e turistica della portualità, ecc.) ed il perfezionamento della rete di servizi, (per) raggiungere una soddisfacente riconoscibilità, che consenta alle produzioni del territorio di proiettarsi con successo verso il Mediterraneo e di attrarre da esso consistenti flussi turistici” (Comune di Salerno, 2013, p.36).

Nel 2003, attraverso il PIT “Portualità Turistica” ed il Protocollo di Intesa, tra Regione Campania, Comune di Salerno e Autorità Portuale di Salerno, per lo “Sviluppo e la razionalizzazione della portualità turistica e del sistema dei trasporti via mare nell’ambito salernitano”, si definiscono modalità e obiettivi per coordinare le attività legate alla portualità turistica ed al sistema dei trasporti via mare nell’Ambito Salernitano.

La collaborazione tra i diversi Enti realizza così “un’intesa di grande importanza in quanto, oltre a definire le procedure amministrative rivolte alla individuazione dei possibili investitori, indica le infrastrutture di cui potrà dotarsi Salerno nel prossimo futuro” (Bohigas e Puigdomènech, 2005, p.33).

Vengono così individuati quattro porti turistici: la trasformazione e l’ampliamento del Masuccio Salernitano e di Santa Teresa, di competenza dell’Autorità Portuale di Salerno, e due nuovi interventi in località Pastena e Zona Arechi, di iniziativa privata. Questi interventi si integreranno alla vita urbana attraverso le aree ricreative, commerciali, di ristorazione e gli spazi per eventi (Bohigas e Puigdomènech, 2005). Il ridisegno del waterfront della città di Salerno si integra, quindi, con le opere di ammodernamento del porto e di sviluppo della nautica da diporto, contribuendo a caratterizzare Salerno come città di mare integrandosi alla struttura urbana e pingendosi, attraverso nuove funzioni e nuovi spazi verso il resto della città.

Nel 2006 viene, infine, approvato il PUC⁴ elaborato da Bohigas in cui confluiscono e trovano un’adeguata cornice, le istanze del porto e le esigenze di trasformazione della città, nonché gli interventi già previsti, e in alcuni casi in corso di realizzazione, delle AAPU. Gli interventi principali riguardano trasversalmente mare e città: la razionalizzazione dell’uso del porto commerciale, separando le funzioni propriamente commerciali da quelle turistiche; la riconversione ad uso turistico del molo Manfredi e dello specchio d’acqua, recuperato grazie al suo prolungamento; il potenziamento del lungomare lungo tutta la facciata marittima, dal porto commerciale alla zona litoranea orientale; la nuova stazione marittima; la realizzazione di una successione di piazze e giardini che rafforzino il valore urbano del litorale; il porto turistico di Santa Teresa; l’ampliamento del porto Masuccio Salernitano; l’ampliamento ed il prolungamento della spiaggia di Santa Teresa fino al Masuccio Salernitano; la ricostruzione e la protezione dell’intero arenile salernitano fino a Pontecagnano; la riqualificazione degli stabilimenti balneari; la realizzazione di un polo cantieristico e per la nautica, a ridosso dell’area industriale (Gerundo e Fasolino, 2009).

In questo contesto di concertazione, nel 2008, si inserisce il programma urbano integrato “Più Europa” (Comune di Salerno, 2009), con un finanziamento di quasi 54 milioni di euro (POR-FESR 2007-2013) che investe, tra l’altro, l’intervento di piazza della Libertà “considerata la porta della città sul mare e anello di congiunzione tra la nuova stazione marittima di Zaha Hadid e il centro storico” (Russo, 2001, p.212).

Nel 2010, l’Autorità Portuale di Salerno ottiene l’approvazione dell’Adeguamento tecnico-funzionale del Piano Regolatore del Porto, vigente dal 1974, per adeguare lo scalo salernitano agli standard dimensionali delle navi di nuova generazione, più capienti ma anche più ecologiche, in questo apripista per tutti i porti italiani. Si tratta, infatti, del primo caso applicativo della normativa, emanata dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (voto n. 93 del 9/10/2009), che ha fornito gli indirizzi tecnici, metodologici e gli ambiti procedurali per gli adeguamenti tecnico funzionali dei piani regolatori portuali.

In questo modo l’Autorità Portuale di Salerno ha programmato l’adeguamento infra-

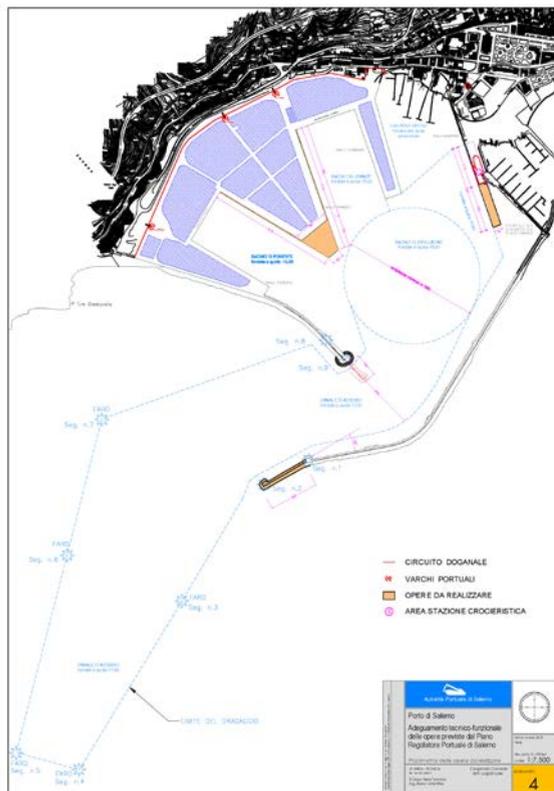
Fig.3 Il porto di Salerno



strutturale dello scalo alle mutate esigenze del trasporto marittimo europeo ed internazionale, finalizzato a realizzare un porto tecnologicamente avanzato ed ecologicamente sostenibile⁵. Importanti per la realizzazione degli interventi sono i fondi regionali del Grande Progetto “Logistica e porti. Sistema integrato Portuale Salerno”⁶.

Gli interventi, che trovano attuazione attraverso la collaborazione degli enti, riguardano sia le opere a mare, sia la sfera urbana. La Stazione Marittima, la cui progettazione è stata affidata dal Comune di Salerno al termine di un concorso internazionale d’idee, all’architetto Zaha Hadid, è un’opera necessaria per il porto, che diventa, contemporaneamente, parte del nuovo waterfront di Salerno. La Stazione, sorgerà infatti, su di un’area demaniale marittima che rientra nell’area urbana della piazza della Libertà (sub comparto 1 del Piano Urbanistico Attuativo), compresa tra il porto commerciale e il centro storico di Salerno, progettata dall’arch. Riccardo Bofill su incarico dell’Amministrazione Comunale (Autorità Portuale di Salerno, 2013). L’intervento “Salerno Porta

Fig.4 Planimetria dell’adeguamento tecnico funzionale del Piano Regolatore Portuale.



Ovest”, di importanza strategica per la città ed il porto, vede Comune ed Autorità Portuale impegnati a risolvere il problema del traffico veicolare e dei collegamenti tra la parte alta del Centro Storico e l’area portuale e la riqualificazione di queste aree all’interno dell’intero tessuto cittadino.

Il progetto è stato redatto dal RTP Pica Ciamarra Associati (Capogruppo), vincitore di un Concorso Internazionale di idee “Ambito urbano e sistema dei trasporti Salerno Porta Ovest”, bandito nel 2006 dai due enti promotori, con l’obiettivo di adeguare e potenziare la rete stradale tra le autostrade del porto.

I processi in atto a Salerno mostrano la volontà di realizzare una ridefinizione complessiva della sua struttura urbana ripartendo dal suo storico rapporto con il mare, attraverso quell’unione armonica della cultura marittima e della cultura urbana (Clemente, 2011) che Konvitz definisce “Urban Maritime Culture” (1978).

Il fine non è solo trasformare o riqualificare la città ma *rigenerarla* attraverso la sua cultura marittima. Una presa di coscienza (in linea con la programmazione e le direttive nazionali) che le attività e l’economia del porto non sono elementi di contrasto con la città ma che, anzi, il loro necessario sviluppo integrato e condiviso nelle politiche di trasformazione urbana possono realizzare un reale sviluppo della città nella sua interezza.

3. Il porto di Salerno per lo sviluppo e la riqualificazione urbana

Salerno è oggetto di un programma di riqualificazione urbanistica e valorizzazione del territorio che, partendo dal necessario sviluppo della sua importante realtà portuale, sta cambiando progressivamente e radicalmente il suo volto. Il

porto⁷ rappresenta una importante realtà di servizi integrati alla logistica della Provincia ed assolve un ruolo fondamentale, insieme agli altri porti della Regione Campania, nel contesto del sistema industriale e commerciale di buona parte del Sud Italia⁸.

Il porto di Salerno presenta una situazione particolarmente complessa data dalla configurazione dei luoghi che ne impedisce l'espansione. Realizzato negli anni '70-'80 su un'area dedicata alla balneazione, l'area portuale è stata spesso vista come fonte di rumore, inquinamento, traffico. È dotata di una superficie complessiva di piazzali operativi di mq 500.000 e sviluppa un profilo banchinato di 2.950 metri; le superfici a mare sono di 1.200.000 mq. Complessivamente lo scalo, posto a ridosso del centro abitato, occupa 1.700.000 mq.

L'Autorità Portuale di Salerno ha ottenuto nel 2010 l'approvazione della proposta di adeguamento tecnico-funzionale del Piano Regolatore Portuale (che, risalendo al 1974, era basato su criteri di architettura portuale ormai datati), iniziando così un processo di ridefinizione che, partendo dalle esigenze proprie coinvolge la città, questo in linea con le trasformazioni urbane delle città portuali italiane dell'ultimo ventennio.

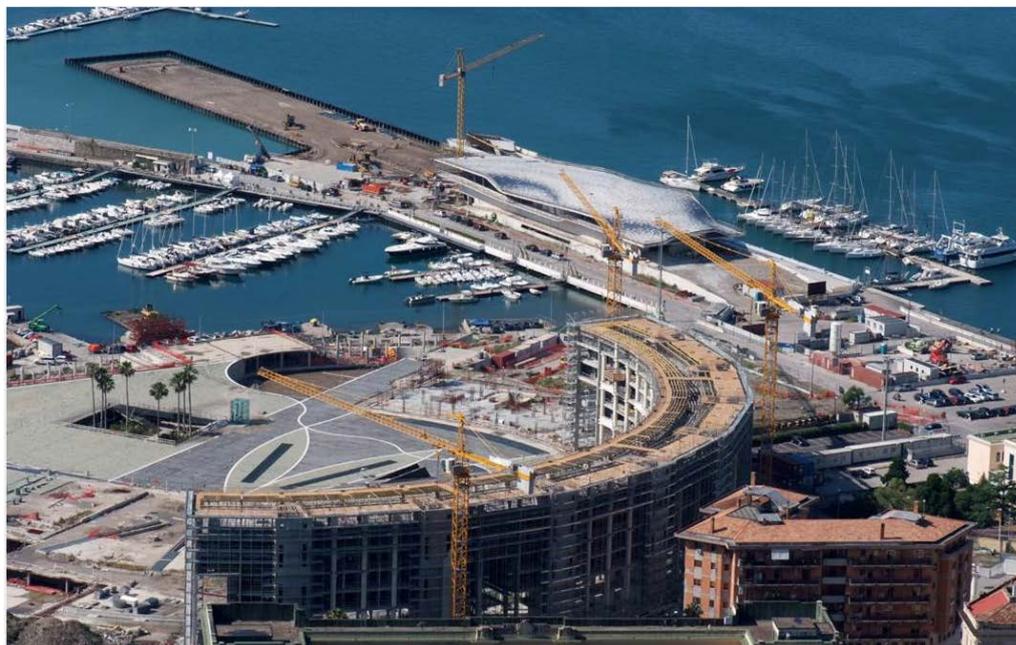
Attraverso il Grande Progetto "Logistica e porti. Sistema integrato Portuale Salerno del Porto di Salerno", si prevede l'approfondimento dei fondali, l'allargamento dell'imboccatura portuale ed il completamento del consolidamento del Molo Trapezio.

Fondamentale, per il porto, è la rete dei collegamenti infrastrutturali⁹. Nel 2012 sono iniziati i lavori di Salerno Porta Ovest¹⁰, di importanza strategica per la città ed il suo porto. Programmato e sviluppato in attuazione di un Protocollo d'Intesa fra Comune di Salerno e Autorità Portuale di Salerno stipulato nel 2004, l'intervento ha ad oggetto le problematiche¹¹, di comune interesse dei due Enti, del sistema dei trasporti nella parte occidentale della città.

La riconfigurazione dello svincolo autostradale e la realizzazione di un più efficiente, funzionale e sicuro collegamento del porto con l'autostrada A3, interamente in sotterraneo (con galleria a doppia canna, ognuna a doppia corsia e senso unico di marcia), distinto da quello per il collegamento della parte alta del centro storico della città e della costiera amalfitana, consentirà la riqualificazione urbanistica ed ambientale della viabilità urbana, migliorerà la sicurezza del sistema dei trasporti e comporterà una maggiore competitività di tutto il sistema logistico che ruota intorno al porto di Salerno in quanto, oltre ad assicurare tempi di percorrenza minori, garantisce una drastica riduzione dei fenomeni di congestione e si traduce in opportunità di sviluppo socio economico del territorio, grazie al miglioramento dell'accessibilità al porto. Questo consentirà ad operatori pubblici e/o privati di investire nello sviluppo di aree retro portuali - spesso pubbliche - che richiedono modesti investimenti, attualmente sottoutilizzate e/o nella nascita di nuovi poli logistici anche nei comuni contermini. Essendo il profilo competitivo di un porto, determinato, oltre che dalle infrastrutture e dagli operatori portuali, dal livello di specializzazione, dai servizi offerti, dall'integrazione con il territorio circostante e dalle prospettive di sviluppo, nel 2012, l'Autorità Portuale di Salerno ha sottoscritto con la Provincia di Salerno, la Camera di Commercio, il Consorzio ASI ed i Comuni di Battipaglia, Mercato San Severino e Nocera Inferiore, un protocollo di intesa per lo sviluppo della portualità, della logistica e dell'intermodalità. Il Protocollo si propone il raggiungimento di tre obiettivi: il recupero strutturale e la riconversione di siti industriali dismessi nelle aree retro portuali per realizzare *district park*, nei quali allo stoccaggio e alla movimentazione delle merci si accompagnano anche attività manifatturiere di lavorazione delle materie prime e dei semilavorati; lo sviluppo del comparto turistico, anche attraverso il potenziamento delle infrastrutture di supporto al traffico passeggeri del porto commerciale di Salerno; l'utilizzo a fini economico-produttivi delle aree disponibili esistenti anche nelle zone interne del territorio provinciale (AA.VV., 2012).

Il programma di adeguamento infrastrutturale dello scalo è altresì finalizzato a realizzare un porto tecnologicamente avanzato, energeticamente ed ambientalmente soste-

Fig.5 Piazza della Libertà, il Crescent, la Stazione Marittima



nibile, in grado di fornire energia pulita agli impianti portuali ed alle navi attraccate, nonché evitare emissioni inquinanti delle navi durante le fasi di ormeggio prolungato (nocive per l'ambiente urbano posto a ridosso del porto)¹².

Gli interventi di riassetto del Molo Manfredi hanno costituito l'opportunità per rafforzare il profondo legame fra mare e città, che ha nel porto, da sempre luogo di incontro e di scambio, un imprescindibile intermediario. La riqualificazione di questa parte del waterfront si inserisce nel contesto della più ampia e significativa pianificazione dello sviluppo del porto di Salerno, volta alla razionalizzazione della sua parte turistica. Nel 2005 ha inizio la demolizione e delocalizzazione delle attività produttive ubicate nell'area di Santa Teresa/Molo Manfredi (Magazzini Generali, inceneritore, cantieri navali), la demolizione della barriera doganale costituita dal muro paraonde e l'ampliamento della banchina Manfredi. Su quest'area, prossima al centro storico, oggi si stanno realizzando quegli interventi previsti nel PUC che investono città e aree demaniali marittime: piazza della Libertà, la sede dell'Autorità Portuale di Salerno, gli interventi di protezione dello specchio acqueo di Santa Teresa a servizio del diporto, il prolungamento del Molo Manfredi, finalizzato a conseguire un ormeggio di lunghezza complessiva pari a 350 m, idoneo all'attracco delle moderne navi da crociera (che attualmente attraccano alle banchine commerciali), prospiciente e collegato funzionalmente con la costruenda Stazione Marittima di Zaha Hadid (Fig.5).

Gli interventi infrastrutturali completati negli ultimi anni e quelli in corso di realizzazione – con un importo di oltre 300 milioni di euro – consentiranno di adeguare lo scalo salernitano alle mutate esigenze del trasporto marittimo europeo ed internazionale, così da consolidarne la competitività e incrementarne i traffici, con rilevanti ricadute economiche ed occupazionali.

In questo senso si possono analizzare i dati relativi ai traffici del porto di Salerno degli ultimi anni. Dopo la grave crisi finanziaria che ha investito il mercato internazionale ed il segmento portuale, negli ultimi tre anni si registrano complessivamente importanti indici di crescita. Il 2012 si è chiuso con oltre 10 milioni di tonnellate complessivamente movimentate e si registrano indici particolarmente elevati nei traffici commerciali, per le navi approdate (2.543) e i veicoli nuovi (273.651). Per i traffici delle Autostrade del Mare nel 2012 a Salerno sono state movimentate 54.675 auto al seguito dei passeggeri e

Traffici		2010	2011	2012
Traffici commerciali	Navi approdate (n)	2.178	2.531	2.543
	Stazza lorda navi approdate (t)	50.738.821	59.366.746	61.483.515
	Merci Movimentate (t)	9.841.998	10.533.335	10.173.120
	Contentori (Teus)	234.809	235.209	208.591
	Veicoli nuovi (n)	294.594	253.284	273.651
Traffici autostrade del mare	Passeggeri (n)	244.935	267.205	247.413
	Auto al seguito dei passeggeri (n)	60.399	50.960	54.675
	Veicoli commerciali	72.039	194.734	192.047
Traffici crociere	Crocieristi (n)	98.815	99.274	113.268
Traffici vie del mare	Passeggeri (n)	282.011	273.499	257.396

Fig.6 Traffici del porto di Salerno 2010-2013 (Fonte: Autorità Portuale di Salerno, 2013)

per il settore crocieristico 113.268 crocieristi (Fig.6).

Le sinergie con gli Enti Locali, la Regione ed i vari Ministeri stanno consentendo al porto di Salerno di realizzare le condizioni per il rilancio dell'economia portuale e, conseguentemente, del territorio circostante, contrariamente ad altre realtà, dove Autorità Portuale e Amministrazione Comunale sono in aperto conflitto tra loro. Come detto precedentemente questi interventi sono parte integrante del processo di riqualificazione e sviluppo che ha intrapreso la città di Salerno.

4. Gli interventi in atto tra porto e città

Il punto di partenza per lo sviluppo della città di Salerno (tra esigenze di sviluppo del porto e interazione con il resto della città) è stato il rinnovamento urbanistico che trova il suo DNA in un approccio "marecentrico" che conferisce alle attività portuali una nuova centralità per la rigenerazione delle città (Clemente, 2011).

La redazione del PUC nel 2006, anticipata dall'attuazione dei progetti urbani previsti nelle aree strategiche delle AAPU, ha permesso di produrre risultati visibili in tempi rapidi, senza la necessità di dover attendere i lunghi tempi di approvazione del piano (Bohigas, 2008). Il Documento Programmatico individuava, quindi, le aree che maggiormente richiedevano opere di riqualificazione, tracciando le linee guida della progettazione (Crespi, 2000). Infatti "non è tanto il risultato quanto il modo di procedere che definisce il "fenomeno Salerno": un modo di procedere che ricostruisce la città attraverso interventi architettonici precisi e concreti, evitando i tempi lunghi e i processi burocratici infiniti dei piani regolatori" (Burdett, 2000, p.95).

Nel 1994 si è così avviato quel processo di trasformazione urbana che, puntando sulla tempestiva concretezza dei percorsi amministrativi e sulla qualità globale di ogni iniziativa, ha portato alla realizzazione di infrastrutture di grande importanza economica, ecologica, occupazionale, e nel contempo a importanti opere di architettura contemporanea. "L'impostazione complessiva del processo di pianificazione per Salerno definisce un particolare rapporto tra piano urbanistico e progetto urbano" (Gerundo e Fasolino, 2010, p.170).

La fascia costiera di Salerno, su cui insiste la città consolidata seguendone la stessa direttrice lineare, è caratterizzata da un lungomare alberato realizzato nell'immediato dopoguerra, compreso tra da due strutture portuali, quella commerciale (verso Vietri) e quella turistica del Masuccio Salernitano, nata come approdo pescherecci. Ad est del fiume Irno e fino al confine comunale, segnato dal fiume Picentino, la linea di costa si caratterizza con una lunga spiaggia (attualmente in forte erosione) con stabilimenti balneari. Il porto commerciale, collocato in posizione incongrua, presenta una utilizzazione di tipo misto, in quanto alle attività propriamente mercantili, in costante trend di crescita, si aggiungono quelle del diporto nautico con la presenza di pontili galleggianti,

Fig.7 Planimetria degli interventi sul "Fronte del mare"



club nautici, ristoranti, ecc. (Bohigas e Puigdomènech, 2005).

La riorganizzazione del waterfront è stata, quindi, l'asse centrale del programma di riqualificazione urbana della città, ma anche di potenziamento delle funzioni produttive e socio-culturali; l'obiettivo era di rafforzare e utilizzare l'economia del mare in tutte le sue componenti: porto commerciale e turistico, turismo crocieristico, balneazione, cantieri nautici, al fine di assicurare lo sviluppo economico della città, attrarre investimenti pubblici e privati.

Ad ovest, sul molo Manfredi del porto commerciale, la stazione marittima per i crocieristi e dall'altro lato il nuovo porto turistico, fulcro dello sviluppo residenziale e commerciale della zona orientale della città, uno dei quattro porti turistici previsti dal "Protocollo di Intesa per lo sviluppo e la razionalizzazione della portualità turistica e del sistema dei trasporti via mare nell'ambito salernitano", sottoscritto nel 2003 tra la Regione Campania, il Comune di Salerno e l'Autorità Portuale di Salerno.

La riqualificazione della città prevede il rifacimento delle due piazze che delimitano l'AAPU "Fronte del Mare" (fig.7): Piazza della Libertà e Piazza della Concordia, entrambe ridisegnate da Riccardo Bofill. La prima, sorta su un'area liberata tra il 2005-2009 da manufatti fatiscenti, è delimitata da un imponente e discusso edificio a forma di mezzaluna, noto come il "Crescent", con prospetto scandito da colonnato a doppio ordine principale, anteposto ad una facciata a vetro, con destinazione d'uso residenziale, commerciale e per uffici. Con un'altezza di circa 24 metri, questa struttura progettata da Bofill e Lotti ha suscitato non poche polemiche, dividendo cittadini, tecnici e imprenditori.

Piazza della Libertà, monumentale piazza ad anfiteatro di circa 26.000 metri quadrati (155 metri di diametro), con sottostante parcheggio per 650 auto, è destinata a diventare uno dei principali attrattori turistici, sociali, culturali e commerciali della città. Essa infatti è stata concepita come terrazza panoramica affacciata sul mare e palcoscenico all'aperto per grandi eventi (musica, opera lirica, teatro) oltre che monumentale porta d'ingresso della città in adiacenza alla futura nuova Stazione Marittima, che ne è visivamente parte integrante, e prolungamento dell'attuale passeggiata alberata del lungomare. Le attività commerciali sono previste sia sotto il porticato del "Crescent" che nell'intercapedine tra la piazza – leggermente rialzata – e la quota del realizzando porto turistico di Santa Teresa, dove ci sarà una passeggiata sul mare con negozi, bar, ristoranti. Alle spalle c'è il centro urbano e la Villa comunale, parco-giardino di Salerno realizzato a fine XIX secolo.

In Piazza della Concordia è previsto anche uno degli interventi più importanti - l'ampliamento del porto turistico Masuccio Salernitano - con la pedonalizzazione di questa parte del lungomare, la deviazione in sottopasso del traffico veicolare e la costruzione del grande edificio a forma di vela protesa verso il mare, alto circa 80 metri, destinato a diventare un altro simbolo di Salerno¹³.



Fig.8 Il Marina d'Arechi Port Village e il Club nautico

Nei pressi di piazza della Concordia è ubicato il più grande albergo della città. Progettato dall'architetto napoletano Nicola Pagliara e ultimato nel 2007, il Gran Hotel Salerno sorge sull'area che fino alla metà degli anni '90 ospitava un cementificio e che, nel Piano di Oriol Bohigas, assume il ruolo determinante di "porta a mare" della città di Salerno.

Ad est, il Marina d'Arechi Port Village (Fig.8), opera realizzata grazie ad un consistente investimento privato, è un luogo a cui l'architetto catalano Santiago Calatrava ha regalato un progetto di notevole valore. Progettato nel 2000 e iniziato a costruire nel settembre 2010, è entrato in funzione nel 2012. Nel 2013 è stata terminata la realizzazione della parte a mare e nel 2015 sarà possibile ammirare il Building "Club Nautico" a forma di foglia¹⁴. Il rispetto dell'ambiente e della linea di costa costituiscono il DNA progettuale della iniziativa, che prevede una soluzione tecnico-architettonica innovativa. Separato dal litorale da un canale largo circa 70 metri, il porto è collegato a terra da ponti carrabili e pedonali che integrano il marina, il club nautico, le aree a terra (passeggiata lungomare con locali commerciali, anfiteatro per gli spettacoli serali, grande parco urbano) in un unico villaggio nautico dedicato al diporto, al turismo, alla vacanza ed al tempo libero. Il parco e la passeggiata, permetteranno di vedere la città da una nuova prospettiva. Fino ad ora, infatti, la percezione della città era solo da nord a sud (Villani, 2012).

Sono, infine, previsti la costruzione del polo nautico di Pastena, la realizzazione del polo di Cantieristica Nautica in area industriale e la ricostituzione della spiaggia sul tratto di mare antistante il centro storico e fino al limite orientale della città, in modo da creare un'ininterrotta passeggiata costiera con giardini ed attrezzature per la balneazione, il tempo libero e lo sport.

6. Conclusioni

La visione integrata dei ricercatori e degli operatori marittimi, per l'interpretazione delle città dal mare e, in particolare di Salerno, trova un suo riferimento nell'inesauribile repertorio delle città invisibili. "In due modi si raggiunge Despina: per nave o per cammello. La città si presenta differente a chi viene da terra e a chi dal mare" (Calvino, 2001, p.56).

Per avere impatto sulla realtà la ricerca deve essere interdisciplinare e interfacciarsi con i soggetti del territorio che, nel caso delle città di mare, sono in primis gli operatori marittimi e portuali. Le città che si sviluppano lungo la costa, possono rappresentare un laboratorio privilegiato per interrogarsi sul destino della metropoli moderna, individuando modelli di sviluppo innovativi che siano attenti a non disperdere le identità locali nella globalizzazione delle forme urbane e dei segni architettonici omologati. Al-

lora, possiamo riscoprire il mare come fattore identitario e risorsa per lo sviluppo, con un orizzonte ricco di occasioni ed epicentro di un nuovo moto di rinnovamento che partendo dalla linea di costa sappia estendersi all'intera città.

Le trasformazioni urbane in atto a Salerno testimoniano che il recupero del rapporto con la propria cultura marittima è compatibile con lo sviluppo delle attività portuali e marittime. La strategia salernitana, in linea con le direttive nazionali per la portualità, non è in contrasto con le visioni e gli strumenti pianificatori e programmatori della città e coinvolge pienamente i diversi enti, istituzioni, operatori economici e cittadini, richiamando tutti ad un ruolo attivo.

L'approccio "marecentrico" permette al porto di crescere e di essere, attraverso il suo sviluppo, il motore dell'economia e della rigenerazione delle aree urbane costiere. Le nuove forme dello "spazio-porto" a Salerno stanno producendo una rivisitazione delle tradizionali regole e rapporti con la città, all'interno di un sistema di relazioni spaziali con nuove e integrate modalità di uso del suolo, in cui l'economia stessa del porto è elemento fondamentale.

A Salerno, si è evitato quell'allontanamento delle imprese dal porto che, in altre città portuali, è stato catastrofico, causando la contrazione dei traffici, l'involuzione dell'economia marittima e delle economie collegate, con la conseguente ampia perdita di occupazione, impoverimento del tessuto socio-economico locale, perdita del ruolo del porto come elemento forte e trainante per la crescita dei territori circostanti.

Il Comune di Salerno e l'Autorità Portuale, invece e insieme, hanno avuto la capacità di costruire solide relazioni sociali, culturali ed economiche tra porto e città, per uno sviluppo sostenibile e condiviso di entrambi. Lo spirito collaborativo è stato fattore di successo, testimoniato dai processi in atto anche per la maggiore capacità di drenare finanziamenti nazionali ed internazionali, finalizzando le capacità progettuali e mostrando affidabilità nella spesa.

Lungimirante fu la scelta di investire nella qualità urbanistica, con l'approvazione del PUC elaborato da Bohigas (Russo, 2012) in cui sono confluite le istanze del porto e le esigenze della città, e in quella architettonica, con la realizzazione di edifici di elevato valore simbolico, progettati da architetti di prestigio internazionale. Infrastrutture, riqualificazione del porto, mare, nuovi porti, spazi aperti, edifici pubblici diventano, così, un racconto urbano di sviluppo della competitività delle città di mare.

Salerno, attraverso quindi un processo articolato e condiviso, ha "individuato indirizzi, politiche e metodi per intraprendere la trasformazione urbana del suo fronte d'acqua, attivando soggetti e azioni per poter ambire ad un intervento di grande qualità e diffuso sul territorio. La scelta di individuare e condividere una serie di progetti puntuali e strategici su ambiti consolidati, [...] resi possibili da un ampio programma di sdemanializzazione di alcune aree portuali, ha portato l'Amministrazione Comunale, attraverso forme di concertazione con l'Autorità Portuale e con alcuni soggetti privati, a disporre di aree strategiche sul fronte mare" (Giovinazzi, 2008, p.72).

La lettura trasversale degli interventi del Piano Urbanistico Comunale, del Piano Regolatore del Porto e di strumenti, programmi e documenti di intesa, mostra come tutti rispondano con le loro impostazioni ed azioni all'obiettivo del recupero del rapporto della città con il mare, ritrovando nelle origini, ovvero nell'identità marittima, il fondamento per lo sviluppo sostenibile della città. Cultura marittima e cultura urbana (Clemente, 2011) si esplicitano nelle opere che interessano le attività portuali commerciali e di diporto, l'economia, l'ambiente, gli spazi pubblici, con interventi a mare, lungo il waterfront e nelle aree di cerniera subito prossime. Le azioni ed i progetti di trasformazione hanno reso lo scalo salernitano sempre più competitivo e si sono integrati con gli interventi di carattere urbano, rigenerando il fronte a mare e contribuendo complessivamente alla riqualificazione della città.

FOOTNOTES

1 Questo contributo nasce dalla collaborazione tra il gruppo di ricerca “Città e Architettura” del CNR IRAT e l’Autorità Portuale di Salerno. Nell’unitarietà del lavoro, Massimo Clemente ha curato il primo paragrafo e le conclusioni, Eleonora Giovane di Girasole il secondo paragrafo, Andrea Annunziata il terzo paragrafo, Elena Valentino il quarto paragrafo.

2 La Legge lo definisce non più solo un programma di opere marittime e infrastrutturali autonome rispetto alla pianificazione urbanistica comunale, ma come un articolato e complesso processo di pianificazione e gestione. Questo diventa un vero e proprio piano (articolato in “strutturale” ed “operativo”), funzionale, economico, gestionale, urbanistico, ambientale e infrastrutturale, che viene adottato dall’Autorità Portuale d’intesa con l’amministrazione comunale. Le successive “Linee Guida per la redazione del Piano Regolatore del Porto” (2004), mettono in evidenza la necessità dell’integrazione tra il piano portuale e quello urbanistico e come esistono due sotto ambiti: uno portuale e più propriamente tecnico-operativo, che comprende le interconnessioni infrastrutturali, di collegamento con l’entroterra, e un altro sotto ambito di interazione città-porto, di collegamento tra il tessuto urbano e le aree portuali dedicate a quelle funzioni (legate ai servizi, al commercio, alla cultura, alla direzionalità) maggiormente permeabili e compatibili con le attività urbane.

3 Sono queste aree ritenute strategiche e dove vengono previsti interventi urbani capaci di innescare processi di riqualificazione. Alle prime sette AAPU (Centro Storico sud; Centro Storico nord; Santa Teresa e Villa Comunale; Lungomare Trieste; Piazza della Concordia; Litoranea Orientale; Lungo Irno) ne vengono individuate altre quattro (Frazioni alte; Quartieri Italia – Europa – Mariconda; Lungomare Colombo).

4 Uno degli obiettivi del PUC, che riprende i documenti programmatori e gli interventi in atto, è ancora quello dello sviluppo turistico della città, che si intende ottenere attraverso il rafforzamento e l’uso adeguato delle tre peculiarità salernitane: la zona marittima (spiagge, porticcioli turistici, servizi e luoghi di convivenza collettiva), la città storica (monumenti, musei, istituzioni, residenza, commercio, ambiti congressuali e spazi pubblici) e il paesaggio montuoso.

5 L’Autorità Portuale di Salerno è stata tra gli attori del Progetto “Servizi di monitoraggio e di funzionamento per le Autostrade del Mare” (MOS4MOS), per un valore di € 360.434,38, co-finanziato dalla Unione Europea al 50% e selezionato dall’Agenzia Esecutiva del Trans-European Transport Network (TEN-T) per il programma di potenziamento dei traffici delle Autostrade del Mare nel bacino Mediterraneo (Ministero Infrastrutture, 2011).

6 La domanda di finanziamento, trasmessa dalla Regione Campania nel 2011 all’U.E., con un quadro economico che prevedeva una spesa complessiva di €73.000.000 (POR Campania 2007-2013; FESR/Fondo di coesione) (Ministero Infrastrutture, 2011), è stata dichiarata ricevibile dalla Commissione Europea nel 2012 (Programmazione FESR 2007-2013, Rapporto annuale di esecuzione 2012).

7 L’Autorità Portuale di Salerno è stata istituita con D.P.R. 23 giugno 2000 (porto commerciale con bacino di Santa Teresa e porto turistico Masuccio Salernitano).

8 “Lo scalo salernitano svolge un ruolo fondamentale per lo sviluppo dei traffici commerciali con i porti nazionali e con quelli dei Paesi che si affacciano sul Mediterraneo e assicura i collegamenti con tutti i mercati internazionali direttamente o con un servizio di federaggio, attraverso numerose linee regolari di navi portacontainer e dello Short Sea Shipping. Grazie alla favorevole posizione geografica e all’efficiente rete di collegamento con l’entroterra, il porto di Salerno è al servizio dei traffici marittimi del Centro e Sud Italia. Esso è collegato, mediante la rete stradale e autostradale, alla piattaforma logistica di Nola - Marcianise e agli aeroporti di Napoli - Capodichino e di Salerno - Costa d’Amalfi. La notevole efficienza e professionalità degli operatori locali ha portato all’utilizzo delle aree portuali al limite delle loro capacità; in questo modo lo scalo salernitano è diventato ormai una realtà rilevante a livello nazionale ed internazionale” (Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, 2010, p.286).

9 Negli scorsi anni l’Autorità Portuale si è impegnata per riorganizzare la viabilità portuale interna ed esterna, sistemare i varchi portuali di ingresso ed uscita, creare corsie di accesso dedicate al porto. Ciò ha costituito l’occasione per riqualificare l’intera via Ligea, con interventi di arredo urbano e la realizzazione di un filare di palme che delimita il percorso urbano.

10 Il I stralcio funzionale (per un importo complessivo di 150 milioni di euro) si inserisce nell’ambito degli interventi previsti dal PON Reti e Mobilità 2007-2013 finalizzati a sostenere il potenziamento e la riqualificazione dei sistemi portuali, con specifico riferimento al corridoio 1 – Autostrade del Mare, promuovendo in tal senso la politica dell’Unione Europea volta al trasferimento delle merci dalla rete autostradale a modalità di trasporto ambientalmente sostenibili e più sicure.

11 Allo stato attuale, l’arteria che collega l’area portuale allo svincolo autostradale presenta condizioni di forte criticità causate dalla promiscuità del traffico commerciale da/per il porto con il traffico urbano in entrata/uscita dalla città, con notevoli disagi sulla circolazione e ripercussioni negative sull’ambiente.

12 Gli interventi di ammodernamento del porto vedono nel 2013 numerosi cantieri già installati o di imminente avvio: consolidamento ed adeguamento funzionale delle banchine, nuovo ormeggio per le navi delle “Autostrade del Mare”, sede dell’Ente, impianto idrico ed antincendio, infrastrutture di security, impianto di illuminazione.

13 Simile all’hotel “W” di Barcellona, anch’esso progettato da Bofill, questa sorta di faro architettonico ospi-

terà un albergo, uffici, esercizi commerciali e servizi per il turismo.

14 Con i suoi 1.000 posti barca da 10m a 50m, dotati di moderni ed efficienti servizi, sarà uno dei maggiori del Mediterraneo. I suoi spazi ed i suoi servizi, per la nautica, lo svago, il divertimento, sono stati immaginati e progettati per soddisfare le esigenze di quanti frequenteranno la struttura, da mare e da terra, tutto l'anno. Sono previsti 27.000 mq di aree attrezzate a verde e a passeggiata, 8.700 mq di luoghi di ritrovo e ristoro, yacht club, shopping arcade, beauty farm, elitaxi, anfiteatro, 1.000 posti auto. Il Marina d'Arechi sarà inoltre dotato di strutture innovative per quanto riguarda il rimessaggio e di moderne attrezzature per poter garantire tutte le attività di manutenzione alle imbarcazioni: in particolare si potranno affrontare importanti interventi di refitting su yachts di ogni dimensione, puntando a un significativo rilancio della cantieristica nautica di qualità dell'area salernitana, con una dotazione infrastrutturale fino ad oggi non disponibile.

REFERENCES

- AA.VV., “Retroporti, ecco l’idea per costruire il domani”, *Mediterraneo*, 1/2008, Salerno, Autorità Portuale Salerno.
- Albolino Ornella, Amato Fabio, “La riqualificazione di Salerno tra progetti e realtà. Un esempio di turisticità al servizio delle aree limitrofe”, in Scrofani Luigi (a cura di), *Turismo e competitività urbana*, Milano, Franco Angeli, 2011.
- Basset Keith, Griffiths Ron, Smith Ian, “Testing governance: partnerships, planning and conflict in water-front regeneration”, *Urban Studies*, 39 (10), California (USA), Sage Publication, Thousand Oaks, 2002, pp.1757-1775.
- Bohigas Oriol, *Contro l’incontinenza urbana. Riconsiderazione morale sull’architettura e la città*, Roma, Gangemi, 2008 (Contra la incontinenca urbana. Reconsideración moral de la arquitectura y la ciudad, Sociedad Editorial Electa Espana, 2004).
- Bohigas Oriol, Puigdomènech Albert, *Relazione Illustrativa del Piano Regolatore Generale*, 2005, disponibile on line www.comune.salerno.it.
- Burdett Richard, “Un futuro per Salerno”, *Domus*, 829/2000, Milano, Domus edizioni.
- Calvino Italo, *Le città invisibili*, Milano, Arnoldo Mondadori Editore, 2001.
- Casson Lionel, *Ships and Seamanship in the Ancient World*, Princeton, New Jersey, Princeton University Press, 1971.
- Cattedra Raffaele, “Projet urbain et interface ville-port en Méditerranée”, *Rives méditerranéennes*, 39, 2/2011, disponibile on line www.cairn.info/revue-rives-mediterraneennes-2011-2-page-81.htm.
- Centro Studi ACAM, *Infrastrutture Industria e servizi di trasporto e logistica in Campania 2009. Terzo rapporto annuale*, Napoli, Grafica Elettronica, 2010, disponibile on line www.acam-campania.it.
- CIPE, XI Allegato Infrastrutture, 2013, disponibile on line http://www.camera.it/_dati/leg17/lavori/documentiparlamentari/IndiceETesti/057/001a5/INTERO.pdf.
- Clemente Massimo, Demarco Daniele, Giovane di Girasole Eleonora, “Rigenerazione delle città dal mare per una crescita sostenibile”, *Planum. The Journal of Urbanism*, 2, 27/2013.
- Clemente Massimo e Giovane di Girasole Eleonora, “The ambivalent zone between sea and city – a new approach to collective spaces based on maritime identity of the cities by the sea”, in Sofia Morgado, João Rafael Santos (a cura di), *Ambivalent Landscapes. Sorting out the present by designing the future*, Public Spaces – Urban Cultures Conference, pp.1-17, CD-Rom, 2012.
- Clemente Massimo, *Città dal mare. L’arte di navigare e l’arte di costruire le città*, Napoli, Editoriale Scientifica, 2011.
- Comune di Salerno, *Progetto Integrato Salerno città dell’eccellenza*, 2013, disponibile on line <http://www.comune.salerno.it/client/scheda.aspx?scheda=4928&stile=2&ti=12>.
- Comune di Salerno, *Documento di orientamento strategico per la città di Salerno*, 2009, disponibile on line <http://www.comune.salerno.it/allegati/8611.pdf>.
- Comune di Salerno, *Piano Regolatore Generale. Relazione illustrativa*, 2003 disponibile on line http://www.comune.salerno.it/prg/document1/R1_RELAZIONE_ILLUSTRATIVA.pdf.
- Craig-Smith Stephen J., Fagence Micheal (a cura di), *Recreation and tourism as a catalyst for urban waterfront redevelopment: an international survey*, Westport, CT, Praeger Publishers, 1995.
- Crespi Giovanna, “Concorsi per Salerno”, *Casabella* 683/2000, Milano, Mondadori.
- D’Ascola Filippo, “Urbanizzazione in aree costiere”, in AAVV *Focus Acque e Ambiente Urbano, Qualità dell’ambiente urbano IX rapporto*, ISPRA, Roma, Tiburtini srl, 2013.
- de Forcade Raoul, “Ai porti fondi per 5 milioni”, *Il Sole 24 Ore*, 03/09/2013.
- Desfor Gene, Laidley Jennefer, Stevens Quentin, Schubert Dirk (a cura di), *Transforming Urban Waterfronts: Fixity and Flow*, London, Routledge, Taylor and Francis Group, 2010.
- De Luca Vincenzo, *Un’altra Italia tra vecchie burocrazie e nuove città*, Bari, Laterza, 1999.
- Ferrara Floriana Federica, “La nuova portualità tra sostenibilità e intermodalità”, *TeMA. Journal of Land Use, Mobility and Environment*, 2, 03/2009.
- Finamore Daniel, *Maritime History as World History Salem*, Gainesville, Massachusetts and University Press of Florida, Peabody Essex Museum, 2004.
- Fisher Bonnie, *Remaking the urban waterfront*, Washington D.C., Urban Land Institute,

2004.

- Fonti Luciano (a cura di), *Porti-città-territori. Processi di riqualificazione e sviluppo*, Firenze, Alinea, 2010.
- Gerundo Roberto e Fasolino Isidoro, “Nuove centralità costiere. La costa salernitana nella pianificazione urbanistica e territoriale”, in Savino, M. (a cura di), *Waterfront d’Italia. Piani, Politiche, Progetti*, Milano, Franco Angeli, 2010.
- Giovane di Girasole Eleonora, “Waterfront and City: Redevelopment and Urban Quality”, *BDC* 12/2012, Napoli, Giannini, disponibile on line <http://wufportareas.altervista.org/proceedings.html>.
- Giovinazzi Oriana, “Città portuali e waterfront urbani: costruire scenari di trasformazione in contesti di conflitto. I progetti strategici della città di Salerno”, *Méditerranée*, 111/2008, disponibile on line <http://mediterranee.revues.org/2751>.
- Hockmann Olaf, *Antike Seefahrt*, Munchen, C.H. Beck’sche Verlagsbuchhandlung, 1985. Trad. it. Hockmann Olaf, *La navigazione nel mondo antico*, Milano, Garzanti Editore, 1988.
- Hoyle B.S., Pinder D.A. and Husain M.S, *Revitalising the Waterfront: International Dimensions of Dockland Redevelopment*, London, Belhaven Press, 1988. Trad. ital. Hoyle B.S., Pinder D.A., Husain M.S.(1994), *Aree portuali e trasformazioni urbane. Le dimensioni internazionali della ristrutturazione del waterfront*, Milano, Mursia, 1994.
- Konvitz Josef W., “Port cities and Urban History”, *Journal of Urban History*, 19, 3/1992.
- Janni Pietro, *Il mare degli antichi*, Bari, Edizioni Dedalo, 1996.
- Linch Kevin, *The Image of the City*, Cambridge, MIT Press, 1960.
- Malone Patrick (a cura di), *City, capital and water*, London, Routledge, 1996.
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, *Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti. Anni 2011-2012*, Roma, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A., 2013, disponibile on line http://www.mit.gov.it/mit/mop_all.php?p_id=15306.
- Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, *Relazione sulle attività delle Autorità Portuali*, 2011, disponibile on line website <http://www.mit.gov.it>.
- Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, *Relazione sulle attività delle Autorità Portuali*, 2010, disponibile on line <http://www.mit.gov.it>.
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, *Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori portuali*, 2004, disponibile on line <http://www.mit.gov.it>.
- Musso Enrico e Ghiara Hilda, “Introduzione”, in Musso Enrico e Ghiara Hilda (a cura di), *Ancorare i porti al territorio - Dai traffici alla marittimizzazione*, Milano, Mc Graw Hill, 2008.
- Pagano Clorinda, “Il processo di (dis)integrazione tra porto e città”, in Fonti Luciano (a cura di), *Porti-città-territori. Processi di riqualificazione e sviluppo*, Firenze, Alinea, 2010.
- Russo Maurizio, *Il progetto urbano nella città contemporanea: l’esperienza di Salerno nel panorama europeo*, Napoli, Clean, 2011.
- Schmitt Carl, *Terra e mare*, trad. it., Milano, Adelphi, 2009.
- Villani Mariarosaria, “The development of portual city between old and new portual architecture. The old port and the new port of Marina d’Arechi in Salerno”, *BDC*, 12/2012, Napoli, Giannini, disponibile on line <http://wufportareas.altervista.org/proceedings.html>.
- Villiers Alan, *Men ships and the sea*, Washington, National Geographic Society, 1986. Trad. it. Villiers Alan, *Uomini e barche*, Firenze, Giunti Martello Editore, 1985.

Andrea Annunziata

Salerno Port Authority
 e-mail: presidente@porto.salerno.it
 URL: <http://www.porto.salerno.it/>

Qualified Lawyer.

From 2001 to 2006, MP and Member of the Justice Committee – Chamber of Deputies.

From 2006 to 2008 he worked as a Member of CIPE Committee for sustainable development, President of the National Council for Transport and Logistics and Undersecretary at Ministry of Transport. As such, in order to foster the Italian foreign trade, he coordinated the implementation of national and international projects relating to air, sea and land transportation.

From 2008 to date, President of the Salerno Port Authority.

Massimo Clemente

National Research Council of Italy, Institute for Service Industry Research, City and Architecture Group
 e-mail: mascleme@unina.it
 URL: <http://www.irat.cnr.it/index.php?lang=it>

Born in Naples in 1962, he is Research Director of the City and Architecture Group at the Institute for Service Industry Research, National Research Council of Italy. The group collaborates with United Nation agencies, European Union institutions, universities, research centres, government and local authorities. The research activities are concerned with the city and architecture as tools to realize sustainable development in three dimensions: environmental, social and economic.

During his career he has studied innovation technology and urban change, sustainable mobility and intercultural cities. At present, he is focussed on the possible contribution of urban planning and design to local sustainable development process - in particular, in seaside cities where the local identity is strictly connected to sea and to maritime identity. Furthermore, he elaborated the concept of the post-global city, which preserves local cultural identity while taking advantage of all the opportunities coming from the world economy and from information and communication technologies at the global level.

He has taught at the Second University of Naples, the University Tor Vergata in Rome, the PhD Course of the Faculties of Architecture of Naples Federico II, Genoa and Palermo.

He has received scientific awards from the Aldo Della Rocca Foundation (1997 and 2001) and in 2011 he won the international competition for the Nichelino 2010 Master Plan for redesigning and regenerating the district of Nichelino in Northern Italy (Piemonte Region).

Eleonora Giovane di Girasole

National Research Council of Italy, Institute for Service Industry Research, City and Architecture Group
 e-mail: e.giovenedigirasole@irat.cnr.it
 URL: <http://www.irat.cnr.it/index.php?lang=it>

Architect, PhD in Evaluation Methods for the Integrated Conservation of Architectural, Urban and Environmental Heritage. Since 2003 she has participated in the scientific activities of University of Naples “Federico II” and research activities at the National Research Council of Italy, with a focus on the sustainable upgrading of the suburbs, intercultural cities planning and the integration between urban transformation and mobility management. She is young research at the Institute for Service Industry Research, National Research Council of Italy and teach at the Department of Architecture at the University of Naples “Federico II”.

Elena Valentino

Salerno Port Authority
 e-mail: e.valentino@porto.salerno.it
 URL: <http://www.porto.salerno.it/>

Master Degree in Civil Engineering, University of Salerno - Italy. From 1998 until 2002 has worked at Province of Salerno, Transport, Environment and Local Heritage.

From September 2002 has been Senior Technical Manager of “Salerno Port Authority” - Italy. Responsible for the most important infrastructural developments at the Port of Salerno.

As an experienced consultant as well as employed in the public sector, has developed a good understanding of the legislation relating to her field of expertise such as: Sea Works, Local Heritage, Urban and Territory Planning and production methods for public infrastructural works according to the Italian and European legislation.

Assessments and decision-making processes for sustainable touristic ports in Mediterranean

Maria Cerreta, Pasquale De Toro, Francesca Ferretti

Abstract

The Mediterranean is a particularly significant context to be analyzed in order to understand the changes taking place both in terms of territorial transformations that for the processes of analysis, evaluation and management of the interaction relationships among cities, territories, port areas and natural systems. At the same time, sustainable development should be a priority objective of the Mediterranean, as the different anthropogenic pressures represent a relevant weight to the existing, limited and vulnerable resources.

Therefore, it is essential to identify appropriate decision-support systems that enable the identification of strategies and actions sensible to local circumstances, select appropriate indicators, useful for analyzing the impacts in ex ante, on-going and ex-post phase, and identify useful predictive models in order to evaluate the different types of impact (direct, indirect, cumulative, synergic, etc.), taking into account the cognitive

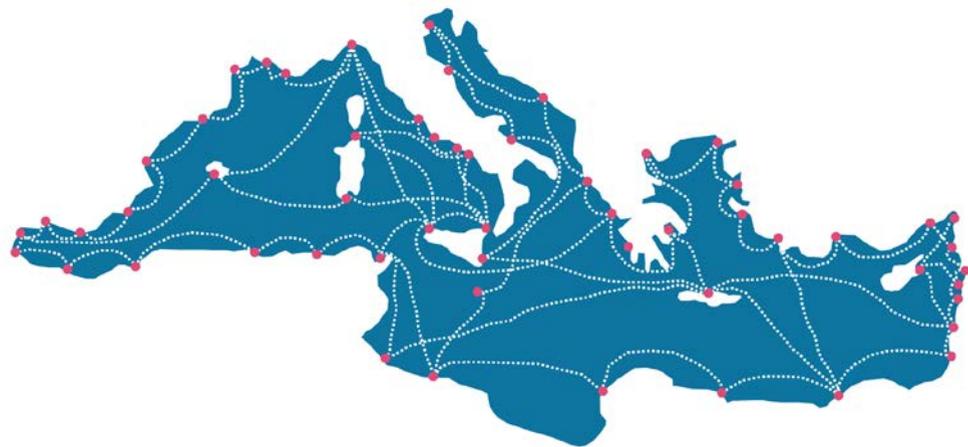


Fig. 1 - I luoghi costieri del Mediterraneo

abstract

framework updated and available for each context.

Starting from the documents and international experience focused on sustainability of the processes activated in the Mediterranean countries, the paper analyzes the characteristics of the system of port facilities developed to meet the needs of new forms of tourism from the point of view of the evaluation. Through an analysis of the assessment approaches and structured systems of indicators at the international level, a selection has been made with a proposal for some indicators considered most relevant and able to allow for a multidimensional assessment of impacts in the areas of touristic ports development.

Valutazioni e processi decisionali per una portualità turistica sostenibile nel Mediterraneo

Il Mediterraneo rappresenta un contesto particolarmente significativo da analizzare per comprendere le evoluzioni in corso sia per quanto riguarda le trasformazioni territoriali che per i processi di analisi, valutazione e gestione dei rapporti di interazione tra città, territori, realtà portuali e sistemi naturali. Allo stesso tempo, lo sviluppo sostenibile dovrebbe essere uno degli obiettivi prioritari del Mediterraneo, poiché le diverse pressioni antropiche rappresentano un carico rilevante per le risorse limitate e vulnerabili esistenti.

Pertanto, risulta essenziale individuare opportuni sistemi di supporto alla decisione che permettano l'individuazione di strategie ed azioni attente alle specificità locali, selezionare indicatori appropriati, utili per analizzare gli impatti in fase ex ante, in itinere ed ex post, ed identificare modelli previsionali utili per valutare le diverse tipologie di impatto (diretti, indiretti, cumulativi, sinergici, ecc.) tenendo conto del quadro conoscitivo aggiornato e disponibile per ciascun contesto.

A partire dai documenti e dalle esperienze internazionali incentrati sulla sostenibilità dei processi attivati nei paesi del Mediterraneo, il contributo analizza le caratteristiche del sistema delle strutture portuali sviluppato per rispondere alle esigenze di nuove forme di turismo dal punto di vista della valutazione. Dall'analisi degli approcci valutativi e del sistema di indicatori strutturati a livello internazionale, viene effettuata una selezione ed una proposta di alcuni indicatori ritenuti maggiormente pertinenti ed in grado di consentire una valutazione multidimensionale degli impatti nelle aree di sviluppo della portualità turistica.

KEY WORDS:

touristic ports, integrated evaluations, indicators

Valutazioni e processi decisionali per una portualità turistica sostenibile nel Mediterraneo

Maria Cerreta, Pasquale De Toro, Francesca Ferretti

1. Introduzione

L'analisi dell'impronta ecologica dei paesi che affacciano sul Mar Mediterraneo consente di evidenziare un carico crescente sulle componenti ambientali e naturali dovuto ad una sempre maggiore richiesta di prodotti e servizi dalla natura che superano la sua capacità di rinnovarsi, per cui diventa urgente identificare strategie orientate a gestire, da un lato, la biocapacità dei sistemi naturali e, dall'altro, una riduzione della domanda di utilizzo. Infatti, i paesi e le città, caratterizzati da sistemi, infrastrutture ed attività contraddistinti da un consumo intensivo di energia e risorse, rischiano di diventare sempre più fragili ed incapaci di adeguarsi per tempo ai vincoli posti dalle nuove risorse emergenti. Occorre, pertanto, costruire economie in grado di lavorare *con*, piuttosto che *contro*, le risorse naturali nell'intento di garantire il benessere delle popolazioni e non mettere in crisi la capacità di carico dei sistemi naturali.

Plan Bleu, organismo che opera nell'ambito del Piano di Azione per il Mediterraneo del Programma delle Nazioni Unite per l'Ambiente (UNEP/MAP, 2012), ha cercato di fornire delle risposte in materia di acqua ed energia, con attenzione specifica alle modalità di gestione della domanda di acqua ed all'uso di opportuni indicatori in grado di monitorare sia la domanda di efficienza per settore che il livello di sfruttamento delle risorse rinnovabili. Alcune risposte alla crescita dei principali driver socio-economici ed alle pressioni ambientali sono state sintetizzate in due questioni principali: sviluppare un consumo più sostenibile di energia; incoraggiare la diversificazione delle fonti energetiche con una maggiore quota di fonti rinnovabili.

Il Mediterraneo rappresenta un contesto particolarmente significativo da analizzare per comprendere le evoluzioni in corso sia per quanto riguarda le trasformazioni territoriali che per i processi di analisi, valutazione e gestione dei rapporti di interazione tra città, territori, realtà portuali e sistemi naturali.

Lo sviluppo sostenibile dovrebbe essere uno degli obiettivi prioritari del Mediterraneo: l'ambiente naturale è soggetto a notevoli pressioni dovute al turismo, ai processi di urbanizzazione lungo le coste, all'agricoltura intensiva, alle zone di montagna non gestite, alla pesca non controllata, ai trasporti marittimi intercontinentali tra Asia ed Europa, ecc. Queste pressioni rappresentano un carico rilevante su risorse limitate e vulnerabili come l'acqua, le zone costiere naturali e marine, e il sistema ambientale in generale. Del resto, il Mediterraneo riunisce 22 Paesi con differenti livelli e modelli di sviluppo, che costituiscono (Chabason et al., 2012): il 5,7% della superficie del pianeta, di cui la mag-

gior parte è rappresentata da deserti e montagne; il 6,9% della popolazione mondiale, con circa 473 milioni di abitanti; l'11,5% del PIL globale; l'8,8% della popolazione urbana, con circa 307 milioni di abitanti nelle città; il 29,5% delle visite turistiche, con circa 278 milioni di turisti internazionali; il 60% della popolazione mondiale "povera d'acqua"; il 7% delle emissioni di CO₂. Inoltre, il Mar Mediterraneo è caratterizzato da circa il 30% del trasporto marittimo internazionale di merci ed il 20-25% del trasporto di cisterne petrolifere. Pertanto, le questioni proprie dello sviluppo sostenibile rappresentano un aspetto cruciale nei processi di programmazione e gestione delle trasformazioni in quanto il Mediterraneo rappresenta una "eco-regione" preziosa ed, allo stesso tempo, vulnerabile, dove il processo di sviluppo è compromesso dal degrado ambientale; è una delle più importanti zone di contatto ed, al contempo, di frattura tra il Nord ed il Sud; costituisce un insieme di paesi la cui stabilità e prosperità dipende dalla loro capacità di implementare politiche ed azioni di cooperazione attente alle questioni ambientali, sociali ed economiche.

L'immagine dell'Italia che si protende nel Mediterraneo incontro al continente africano ben rappresenta l'idea del "mare nostrum" come mezzo di comunicazione tra i Paesi di cui bagna le coste, unendoli e non rappresentando piuttosto una barriera da superare (fig. 1).

In questa prospettiva il Mediterraneo è da sempre fonte di ricchezza e bene comune da rispettare e proteggere, perché intrinsecamente legato ai nostri territori e alla nostra civiltà. «Un Mediterraneo in buona salute, con ecosistemi marini e costieri produttivi e biologicamente diversi a beneficio delle generazioni presenti e future» è la visione del Piano d'Azione per il Mediterraneo (PAM), i cui obiettivi si possono riassumere nei seguenti punti: proteggere e ripristinare la struttura e le funzioni degli ecosistemi marini e costieri, tutelando la biodiversità; ridurre l'inquinamento marino e costiero per minimizzare gli impatti e i rischi per la salute dell'uomo e degli ecosistemi; prevenire, ridurre e gestire la vulnerabilità del mare e delle coste dai rischi prodotti dalle attività umane e dagli eventi naturali (UNEP/MAP, 2012).

I rischi per gli ecosistemi marini hanno origine in maggior parte dall'azione dell'uomo e dall'eccessivo sfruttamento dei servizi che gli stessi ecosistemi forniscono; tali servizi non sono soltanto quelli direttamente apprezzati dal mercato (pesca, turismo, trasporto), ma riguardano anche l'equilibrio ecologico, attraverso le funzioni di assorbimento degli inquinanti e di mitigazione dei fenomeni atmosferici. Le attività di pesca e di trasporto commerciali hanno modalità e impatti che possono rientrare soltanto in un quadro di gestione più ampio, poiché le limitazioni a livello locale non farebbero che trasferire ad altri Paesi il volume di affari senza alcun beneficio complessivo per il Mediterraneo.

Azioni a livello locale possono, invece, essere intraprese nel campo del turismo e, in particolare, della nautica da diporto, che dovrebbero essere indirizzate verso uno sviluppo sostenibile per il mare stesso, per le località costiere, ed anche per le aree interne.

Pertanto, risulta essenziale individuare opportuni sistemi di supporto alla decisione (Pischke e Cashmore, 2006) che permettano l'individuazione di strategie ed azioni at-

tente alle specificità locali, selezionare indicatori appropriati, utili per analizzare gli impatti in fase ex ante, in itinere ed ex post, ed identificare modelli previsionali utili per valutare le diverse tipologie di impatto (diretti, indiretti, cumulativi, sinergici, ecc.) tenendo conto del quadro conoscitivo aggiornato e disponibile per ciascun contesto (Brooks et al., 2011; Carvalho Lemos et al., 2012; Cerreta e De Toro, 2012).

A partire dal contesto dei documenti e delle esperienze internazionali incentrati sulla sostenibilità dei processi attivati nei paesi del Mediterraneo, il contributo analizza le caratteristiche del sistema delle strutture portuali sviluppato per rispondere alle esigenze di nuove forme di turismo a partire dal punto di vista della valutazione. Dall'analisi degli approcci valutativi e del sistema di indicatori strutturati a livello internazionale, viene effettuata una selezione di alcuni indicatori ritenuti maggiormente pertinenti ed in grado di consentire una valutazione multidimensionale degli impatti.

2. Approcci e strumenti per la valutazione

Negli ultimi anni è stata riservata una crescente attenzione alle modalità di strutturazione dei processi decisionali ed agli approcci valutativi, evidenziata anche da alcuni progetti europei incentrati sulle trasformazioni e valorizzazioni delle aree portuali che affacciano sul Mediterraneo.

In particolare, sono state strutturate ed attivate alcune azioni strategiche e sviluppati opportuni approcci metodologici, come:

- la Mediterranean Strategy for Sustainable Development (MSSD), adottata nel 2005, nell'intento di fornire un quadro di riferimento per lo sviluppo di politiche di sostenibilità per i paesi rivieraschi, individuando quattro obiettivi prioritari, nove sfide, e 34 sotto-obiettivi;
- la Mediterranean Water Strategy, l'espressione a livello regionale della 2000 European Water Framework Directive (WFD), tesa a dare un maggiore impulso ai processi di gestione integrata delle risorse idriche;
- le National Strategies for Sustainable Development (NSSD) che, a partire dal 1992, sono state adottate da venti Paesi del Mediterraneo tenendo conto delle raccomandazioni della Commission for Sustainable Development delle Nazioni Unite, cercando di individuare fattori di integrazione tra le diverse componenti (il mare, la costa, il waterfront, le aree interne, ecc.);
- l'Ecosystemic Approach (ECAP), teso a promuovere un uso sostenibile dei beni e dei servizi forniti dal mare ed, allo stesso tempo, riqualificare o preservare le condizioni ecologiche della linea di costa e del mare. L'ECAP è stato adottato da numerose convenzioni e piani d'azione ed, in particolare, dalla Convenzione di Barcellona, nel gennaio 2008 ad Almeria.

Contemporaneamente sono stati elaborati approcci e strumenti attenti a migliorare la diffusione dell'informazione ed incrementare la possibilità di avvalersi di processi decisionali e valutativi:

- I National Observatories for the Environment and Sustainable Development (ONEDD)

costituiscono, dal 1995, con il supporto di Plan Bleu e del Mediterranean Observatory for the Environment and Sustainable Development, gli osservatori di nove paesi che hanno attivato uno studio mirato sugli indicatori con particolare riferimento alla rilevazione dei dati ambientali ed alle relative elaborazioni statistiche.

–I Sustainable Development Indicators (SDI) rappresentano un sistema di indicatori elaborato con il supporto di Plan Bleu nell'intento di monitorare le fasi di sviluppo dei paesi del Mediterraneo. Inizialmente sono stati definiti 130 indicatori come follow-up delle attività dell'Agenda MED 21, con attenzione alle questioni demografiche e socio-economiche (tasso di urbanizzazione, indice di sviluppo umano, PIL pro capite, tasso di disoccupazione giovanile, livello di istruzione per le donne), ed a quelle ambientali (impronta ecologica, inquinamento dell'acqua, uso efficiente delle acque, efficienza energetica, fonti energetiche rinnovabili, emissioni di CO₂, aree protette, pesca, agricoltura, inquinamento da idrocarburi). Successivamente, nel 2005, 34 indicatori sono stati associati alla Mediterranean Strategy for Sustainable Development (MSSD) (UNEP-MAP, 2005), che individua quattro obiettivi principali da perseguire: l'accesso all'acqua, l'aiuto ufficiale allo sviluppo, l'istruzione di base per tutti, la riduzione delle disparità di genere. Il monitoraggio degli indicatori, effettuato con cadenza biennale, fornisce i trend internazionali ed i relativi confronti rispetto a 9 temi principali che riguardano tutti i Paesi bagnati dal Mediterraneo (acqua, energia, trasporti, turismo, aree rurali, aree urbane, coste, cooperazione, sviluppo umano) (UNEP/MAP, 2013). Ad oggi, quindici paesi hanno elaborato una selezione nazionale di indicatori relativi alla propria National Strategy for Sustainable Development (NSSD).

–Il National Center for Ecological Analysis and Synthesis (NCEAS) ha sviluppato un approccio valutativo per analizzare e mappare la pressione umana mediante indicatori spaziali analizzando gli impatti umani cumulativi (Halpern et al., 2008) ed includendo alcune informazioni utili per analizzare le pressioni specifiche inerenti gli ecosistemi del Mar Mediterraneo e delle aree costiere. È stato individuato un dataset spaziale relativo a 22 indicatori in grado di esplicitare le diverse attività umane e le relative fonti di stress, e 19 tipi di ecosistemi analizzati ed esplicitati mediante un sistema di mappe tematiche (NCEAS, 2008).

–L'Agreement UNEP/MAP 2012 ha consentito di selezionare opportuni Obiettivi ed indicatori ecologici, nell'intento di implementare una roadmap di strumenti in grado di supportare l'implementazione dell'Ecosystem Approach (ECAP), con attenzione alle seguenti aree tematiche: biodiversità, specie non indigene, pesca di pesci e crostacei sfruttati commercialmente, reti marine alimentari, eutrofizzazione, integrità del fondo marino, idrografia, ecosistemi costieri e paesaggi, inquinamento, rifiuti marini, energia incluso il rumore subacqueo. Una diffusa applicazione dell'Ecosystem Approach dovrebbe consentire di migliorare la gestione delle attività umane nel Mediterraneo, valutando il livello di interconnessione tra i diversi habitat ed ecosistemi e le molteplici pressioni che determinano numerosi impatti cumulativi nel tempo, considerando le relazioni intersettoriali tra pressioni ed impatti.

Gli approcci e gli strumenti citati assumono particolare rilevanza se si considera il

tema del turismo e le diverse implicazioni che possono determinarsi sia in termini di pressioni che di impatti, e che possono svilupparsi nelle aree costiere e nelle strutture portuali. Nell'ambito delle attività del programma "Tourism and Sustainable Development in the Mediterranean" (2009-2011) è stato delineato il "Profile of Sustainability in some Mediterranean Tourist Destinations" nell'intento di applicare le raccomandazioni del Mediterranean Strategy for Sustainable Development (MSSD) adottate nel 2005 a Barcellona (Spilanis e Le Tellier, 2012). Gli obiettivi sono tesi a valutare la sostenibilità del turismo in diversi contesti, fornendo uno strumento comune per il monitoraggio e la promozione del turismo sostenibile nel Mediterraneo. In proposito, è stata elaborata una struttura metodologica valutativa, il Tourism Sustainability Assessment and Policy Approach, basata sull'approccio DPSIR (*Drivers, Pressures, State, Impacts, Responses*), adottando un approccio sistemico e territoriale ed individuando le relazioni tra i diversi stakeholder coinvolti e i temi prioritari identificati dalle raccomandazioni MSSD (acqua, trasporti, rifiuti, energia, sviluppo rurale e urbano), con particolare attenzione per le destinazioni da considerare come "sostenibili". Plan Bleu si è occupato di sviluppare ed applicare strumenti di supporto alla decisione per analizzare e monitorare i progressi in termini di sostenibilità alle diverse scale geografiche, individuando opportuni indicatori (indicatori prioritari per le raccomandazioni MSSD, indicatori specifici per alcune questioni tematiche come acqua, turismo, ecc., indicatori selezionati per specifici progetti quali PEGASO, PERSEUS e H2020), un approccio definito *forwad-looking* basato sulla costruzione degli scenari ed applicato per individuare le minacce ed orientare le decisioni verso scelte ambientali, il metodo *Imagine* strutturato in base ad un approccio partecipativo teso a selezionare opportuni indicatori chiave e sviluppare scenari futuri, con particolare riferimento ai cambiamenti climatici (Le Tellier e Lafitte, 2013).

3. Il sistema delle strutture portuali per un turismo sostenibile

Il fenomeno dell'elevata urbanizzazione delle zone costiere, contrapposto allo spopolamento ed all'abbandono delle aree interne, è particolarmente accentuato nel Meridione, caratterizzato dalla conformazione montuosa dell'entroterra; favorite da un clima mite, le attività marinare, dalla pesca alla cantieristica, hanno costituito in passato le risorse occupazionali prevalenti delle località costiere meridionali, in molte aree poco interessate dallo sviluppo industriale.

Negli anni della de-industrializzazione, la naturale vocazione di queste zone ha visto crescere le attività dedicate al turismo; se si escludono luoghi internazionalmente rinomati (in Campania e Sicilia) già all'inizio del novecento, il turismo che si è cercato di attirare è stato quello cosiddetto "di massa", nel tentativo di replicare il successo delle stazioni balneari romagnole, ma con risultati deludenti, quali lo scempio della costa calabro tirrenica, invasa da villette a basso costo, o il nascere di villaggi turistici che poco apportano all'economia locale se non in termini di occupazione stagionale.

Attualmente, il concetto, all'inizio decisamente elitario, di "vacanza intelligente" o *slow/smart*, che combini il riposo in luoghi poco contaminati con la scoperta e appren-

dimento di valori culturali legati ai luoghi e alla loro storia, si sta diffondendo nella classe media, disposta a pagare per sperimentare uno stile di vita completamente diverso da quello urbano.

Ciò che andrebbe ritrovato, o forse costruito, è proprio il rapporto con il mare da parte degli stessi abitanti, che nella maggior parte dei casi lo considera unicamente per la balneazione, e non prova il desiderio di esplorare la costa nei tratti poco accessibili o di conoscere le caratteristiche dei suoi ecosistemi.

A conferma della poca familiarità con l'ambiente marino, in Italia il numero di natanti da diporto per abitante è tra i più bassi di Europa (1/1.000 abitanti), pur rappresentando nell'insieme circa l'11% dell'intero parco nautico europeo, ma soprattutto i natanti a motore superano di gran lunga quelli a vela, al contrario dei Paesi nord-europei, nonostante la presenza di antichi e illustri circoli nautici e le nostre performance nelle competizioni velistiche. La carenza di infrastrutture portuali ed ormeggi è considerata l'ostacolo principale per lo sviluppo italiano della nautica da diporto ed è ormai largamente condivisa l'opinione secondo cui l'incremento dell'offerta portuale possa costituire un forte incentivo per lo sviluppo diportistico e il relativo indotto (Contini, 2010). Basandosi sui dati dell'Osservatorio Nautico Nazionale, Contini riporta che le strutture portuali sono concentrate in Veneto, Liguria ed Emilia Romagna e che l'80% dei posti barca sono concentrati al Nord e nelle due isole maggiori (fig. 2).

Lo sviluppo negli ultimi decenni di porti turistici o marine in Italia è rivolto a soddisfare una domanda interna di approdi e ad attirare la domanda di navigatori stranieri. La realizzazione di un porto turistico prevede la modifica della linea di costa e la costruzione di attrezzature sulla terraferma, con conseguente sottrazione di costa alla balneazione e incremento dell'inquinamento marino dovuto all'alta concentrazione di imbarcazioni.

Spesso le nuove marine sono veri e propri centri commerciali o villaggi artificiali ad imitazione di vecchi borghi di pescatori ma con rifiniture di lusso (come nel caso del Porto degli Argonauti in Basilicata); in altri casi il porto è un enclave chiuso verso l'entroterra (come la Marina di Stabia in Campania), che crea una barriera verso il mare.

Lo sviluppo di un turismo nautico domestico che favorisca la conoscenza e la familiarità con il mare, che spinga al rispetto dello stesso e che attiri un turismo straniero in grado di apprezzare i valori paesaggistici del nostro territorio, dovrebbe basarsi sulla creazione di approdi di sosta e di permanenza diffusi e poco invasivi.

Tali approdi dovrebbero assicurare le attrezzature portuali e basarsi sull'esistente per i servizi complementari; inoltre, dovrebbero essere caratterizzati dalla qualità dell'entroterra in termini di attrezzature, paesaggio e valore storico, artistico, architettonico e archeologico, nonché offrire la possibilità di escursioni nautiche nelle vicine località di mare.

L'Italia meridionale è ricca di località che ben si prestano ad uno sviluppo di questo tipo, che alimenterebbe la filiera economica della nautica da diporto senza incidere negativamente sul paesaggio, anzi favorendo il turismo delle aree interne.

Nel 2011 l'Istituto Internazionale delle Comunicazioni di Genova ha portato a termi-



Fig. 2 - Porti turistici in Italia (fonte: <http://www.naviso7.net/>)

acqua potabile, presidi medici e farmacie, manutenzione tecnica ed informazioni meteo, dotazione di parcheggi.

Emerge che soltanto il 20% dei porticcioli italiani offre servizi per la raccolta di acque di sentina e nella maggioranza dei casi sono assenti i servizi di connettività in rete; come pure pochi sono certificati *green-port*, ma sono scarsamente pubblicizzati; anzi tale aspetto, sottovalutato da molti Direttori tecnici di porticciolo, evidenzia un'insufficiente comunicazione del settore rispetto alla maggior parte dei siti del Mediterraneo. Lo studio, inoltre, mette in risalto una tendenza nuova costituita dalla presenza di "porti a secco", una novità in ambito Mediterraneo, rispetto alle coste statunitensi, ma di vitale importanza strategica, poiché i porti a secco costituiscono un potenziale driver di sviluppo della "piccola nautica"; inoltre, costituiscono una modalità di fruizione del mare più rispettosa dell'ambiente, in quanto la permanenza in acqua dell'imbarcazione è strettamente limitata all'uso effettivo, con minore rilascio di quantità di vernici anti-vegetative.

4. Gli indicatori per i nuovi porti turistici

La necessità di valutare sia le località dove realizzare un porto turistico, sia le caratteristiche delle strutture stesse e la loro dimensione perché si persegua e si raggiunga l'obiettivo di un turismo poco invasivo e rispettoso degli ecosistemi terrestri e marini, richiede l'individuazione di indicatori in grado di riflettere le sinergie che scaturiscono dalle potenzialità dei luoghi, dai progetti e dalle azioni intraprese o da intraprendere.

ne il censimento dei porticcioli turistici nel Mediterraneo. Lo studio, commissionato dal Plan Bleu, propone la geografia dei porticcioli nel Mediterraneo ed evidenzia come l'Italia sia il Paese con il maggior numero di porticcioli, seguito dalla Spagna e dalla Grecia. Inoltre, si sottolinea come il Mediterraneo presenti in totale 946 strutture: 11 in Albania, 6 in Egitto, 135 in Grecia, 15 in Libia, 3 in Slovenia, 24 in Algeria, 191 in Spagna, 8 in Israele, 6 a Malta, 3 in Siria, 3 a Cipro, 124 in Francia, 253 in Italia, 9 in Marocco, 29 in Tunisia, 81 in Croazia, 3 a Gibilterra, 3 in Libano, 2 in Montenegro, e 37 in Turchia.

Al di là dei numeri, lo studio evidenzia come la distribuzione sia maggiormente accentuata sul versante Adriatico-Ionico, a dimostrazione che il turismo nautico segue delle rotte prestabilite definite da un "desiderio" di scoperta culturale, ma soprattutto, dall'accoglienza dei siti nautici. Per valutare il livello di accoglienza dei siti sono stati presi in considerazione alcuni indicatori, quali: servizi di rimessaggio, servizi di lavanderia, sistemi di raccolta delle acque grigie e raccolta dei rifiuti, sportelli bancari, bar e ristoranti, servizi di connettività Wi-Fi attivi e continuamente funzionanti, disponibilità di

Nell'ambito della regione mediterranea, diversi progetti relativi agli indicatori di sviluppo sostenibile sono stati portati avanti dal Plan Bleu, il Centro di attività regionale dell'UNEP MAP, focalizzando l'attenzione sui legami tra ambiente e sviluppo. In particolare, il Centro ha tenuto conto dell'esperienza maturata in vari percorsi internazionali ed europei, quali il gruppo di esperti dell'ONU sugli indicatori di sviluppo sostenibile, il gruppo di lavoro ONU-ECE/OCSE/Eurostat ed il lavoro dell'Agenzia europea dell'ambiente (EEA). Questa attività congiunta ha reso possibile l'elaborazione e l'adozione di un "insieme congiunto" di 130 indicatori per lo sviluppo sostenibile del Mediterraneo, basati sui seguenti principi: "dai problemi agli indicatori", che implica che è necessario analizzare attentamente i problemi che devono essere misurati per poter esplicitare gli opportuni indicatori; "gli indicatori come strumento preferito per il dialogo", intendendo che la selezione ed il calcolo di indicatori comuni costituisce un metodo significativo per il dialogo, poiché costringe a formulare analisi strutturate in modo gerarchico; "gli indicatori come strumento che si evolve nel tempo", ossia il valore della selezione e del processo di calcolo degli indicatori risiede nell'arco temporale esaminato e nella loro costante revisione, tenendo conto dell'evoluzione dei temi trattati e del modo in cui vengono osservati e percepiti (APAT, 2007).

Al Plan Bleu è stato affidato il compito di selezionare 34 obiettivi prioritari ed i relativi indicatori, definendoli dal punto di vista operativo attraverso delle schede metodologiche, così da consentire ai diversi Paesi volontari di raccogliere i dati necessari al popolamento degli indicatori a livello nazionale, con riferimento ai seguenti obiettivi generali:

1. migliorare la gestione integrata delle risorse idriche e della relativa domanda;
2. gestire la domanda energetica e mitigare gli effetti del cambiamento climatico;
3. gestire i trasporti al fine di assicurare una mobilità sostenibile;
4. promuovere un turismo sostenibile;
5. promuovere un'agricoltura sostenibile e lo sviluppo rurale;
6. promuovere uno sviluppo urbano sostenibile;
7. promuovere la gestione sostenibile del mare e delle aree costiere e bloccarne il degrado;
8. rafforzare la solidarietà, l'impegno e il finanziamento dello sviluppo sostenibile;
9. rafforzare il capitale umano e il coinvolgimento degli attori (ricerca, istruzione, ecc.).

A partire dagli indicatori relativi alla promozione di un turismo sostenibile e ad una gestione sostenibile del mare e del litorale individuati dal Plan Bleu, è stata effettuata una selezione, ipotizzando alcune modifiche per adattarli al contesto italiano:

1. *Quota dei posti letto "non balneari" sul totale dei posti letto.* L'obiettivo è di distribuire i flussi turistici promuovendo l'offerta di alloggi nei comuni interni, così da ridurre la pressione sulla costa.

Nel caso dei porti, qualsiasi nuova costruzione destinata a struttura ricettiva deve essere evitata, in quanto concentra la presenza turistica sul litorale, non invoglia il visitatore ad esplorare il territorio ed è in contrasto con lo sviluppo dei piccoli centri storici, spesso in collina.

Un altro indicatore per valutare il grado di coinvolgimento del turista nelle tradizioni

e nel paesaggio della comunità ospite può essere la tipologia di alloggio, considerando l'albergo diffuso o le piccole - ma non necessariamente spartane - strutture preferibili ai grandi alberghi o ai villaggi turistici.

2. *Ricavi dal turismo internazionale.* Indicatore economico, espresso quindi su scala monetaria, che misura le spese effettuate nel Paese ospite dal visitatore internazionale.

La spesa turistica, non soltanto internazionale, non riflette i costi esterni quali congestione, inquinamento, consumo di suolo, per cui è necessario integrare la valutazione con altri indicatori che evidenziano gli aspetti negativi o positivi di alcune tipologie di turismo. La disaggregazione della spesa, dando origine a più indicatori invece di uno solo globale, permetterebbe di valutare il costo socio-economico derivante dai ricavi, orientando lo sviluppo turistico verso quelle attività remunerative, finanziariamente ma non solo, e poco dannose per l'ambiente e il paesaggio.

3. *Perdita di suolo agricolo.* Un indicatore che fa riferimento a fenomeni quali l'erosione, la desertificazione, l'abbandono dei terreni, l'urbanizzazione.

Se per i Paesi nordafricani la desertificazione è la causa principale, in Italia la perdita di suolo agricolo è dovuta in prevalenza all'edificazione; è perciò un indicatore importante per effettuare delle scelte che minimizzino tale perdita.

4. *Percentuale di prodotti agricoli di qualità e dei suoli agricoli utilizzati dall'agricoltura biologica.* La produzione agricola tipica di un dato territorio, soprattutto in Italia, è un riconosciuto fattore di attrazione turistica. Inoltre, la coltivazione di specie autoctone incentiva la conoscenza del territorio e, quindi, la sua tutela; è più redditizia delle tecniche standardizzate, sia in termini di produttività che di vendita; e l'adozione dell'agricoltura biologica e biodinamica contribuisce alla tutela del territorio e del mare, inquinato anche dai pesticidi.

5. *Percentuale della popolazione urbana che ha accesso ad un alloggio decente.*

6. *Produzione di rifiuti urbani per abitante e numero delle discariche non controllate.*

Gli indicatori selezionati si riferiscono a problematiche dei Paesi meno sviluppati del Mediterraneo, ma possono risultare significativi anche applicati a molti comuni italiani, dove le cosiddette "seconde case" determinano uno squilibrio nel mercato delle abitazioni a danno della popolazione locale. Squilibrio che si riflette anche nei servizi pubblici comunali (tra cui la raccolta rifiuti), sovraccarichi nei periodi di vacanza e, spesso, sovradimensionati per le esigenze della popolazione stanziale.

Ricollegandoci al primo degli indicatori considerati, posti letto alberghieri, si propone di introdurre un indicatore "posti letto in seconde case vacanza" per evitare, ad esempio, nel valutare un progetto di porto turistico, nuova edificazione a tale scopo, laddove già esistono case disabitate a gran parte dell'anno. Inoltre, tale indicatore potrebbe essere utile per valutare politiche di incentivazione e riconversione di queste case e/o adottare quote destinate ai residenti nelle compravendite.

7. *Quota di linea di costa "artificializzata".* Indicatore definito dal rapporto tra la superficie "artificializzata" e quella totale di una fascia costiera di 10 km verso l'interno e 1 km a mare. Le conseguenze di questa perdita di naturalità sono: inquinamento, congestione, degrado del paesaggio, erosione della costa, ecc.

8. *Inquinamento causato dalle navi.* Si tratta di navi commerciali e grandi yacht, ma anche i natanti a motore sono fonte di inquinamento marino, difficile da quantificare; nelle scelte progettuali, però, si può tener conto del problema e favorire la nautica da diporto a vela rispetto a quella a motore.

9. *Superficie delle zone costiere e marine protette.* Attualmente il 5% della superficie del Mediterraneo ha uno statuto di protezione, l'obiettivo del PAM è di arrivare almeno al 10%. Le aree protette innescano un meccanismo di tutela che protegge gli ecosistemi, marini e terrestri, incentivando le produzioni locali e biologiche e favorendo il senso di appartenenza al territorio dei suoi abitanti. Inoltre, impone scelte progettuali rispettose del paesaggio e dell'identità dei luoghi, nell'ambito delle 6 categorie indicate dall'Unione Internazionale per la Conservazione della Natura (IUCN).

10. *Percentuale del bilancio statale destinato agli enti locali.* Le azioni a livello locale, in campo turistico, agricolo e sociale, devono essere sostenute attraverso la partecipazione degli enti locali e della comunità in generale, e la decentralizzazione di alcune scelte e gestioni non può realizzarsi senza risorse finanziarie.

Si potrebbe anche introdurre un altro indicatore che valuti in modo più diretto il livello di partecipazione, come il numero e l'attività delle associazioni locali, la percentuale di partecipanti a eventuali riunioni organizzate dai Comuni, ed altri analoghi, che potrebbero essere utili soprattutto per le valutazioni ex-post.

11. *Spesa pubblica e privata in ricerca e sviluppo, in percentuale sul Pil.* Porre l'accento sull'uso razionale delle risorse naturali, lo sviluppo di tecniche rispettose dell'ambiente oltre che sulla valorizzazione economica e sociale del know-how e della diversità del Mediterraneo è l'obiettivo strategico del Plan bleu. La presenza di centri di ricerca e di sviluppo per la difesa della biodiversità, nelle aree protette, e per il recupero, il rilancio e la riconversione di saperi e tradizioni consolidate o in abbandono, è un buon indicatore della consapevolezza della comunità locale delle risorse del loro territorio.

La tabella 1 presenta una selezione di indicatori ritenuti significativi, che potrebbero essere utilizzati per analizzare alcune questioni tematiche rilevanti, come: turismo sostenibile, agricoltura, inquinamento marino, linea di costa, identità sociale. La scelta degli indicatori deve, in ogni caso, tener conto delle specificità del contesto analizzato ed essere coerente con gli obiettivi di programmazione e trasformazione e/o valorizzazione individuati, in cui assume un ruolo significativo il tema del turismo, declinato in un'accezione di sostenibilità (Fusco Girard, 2010).

5. Riflessioni conclusive

Un approccio valutativo integrato alla costruzione ed alla selezione di scelte sosteni-

Indicatori	Turismo sostenibile	Agricoltura	Inquinamento marino	Linea di costa	Identità sociale
Quota dei posti letto "non balneari" sul totale dei posti letto	X		X	X	
Tipologia di alloggio	X			X	
Ricavi dal turismo internazionale:					
a) Spesa in prodotti locali					
b) Spesa in attività ricettive	X	X	X	X	X
c) Spesa in servizi locali					
d) Spesa in attività culturali					
Perdita di suolo agricolo	X	X	X		X
Percentuale di prodotti agricoli di qualità e dei suoli agricoli utilizzati dall'agricoltura biologica	X	X			X
Percentuale della popolazione urbana che ha accesso ad un alloggio decente	X			X	X
Quota dei posti letto in case-vacanza sul totale dei posti letto	X		X	X	X
Produzione di rifiuti urbani per abitante e numero delle discariche non controllate	X	X	X		
Quota di linea di costa "artificializzata"	X	X	X	X	X
Inquinamento causato dalle navi	X	X	X	X	
Superficie delle zone costiere e marine protette	X	X	X	X	X
Percentuale del bilancio statale destinato agli enti locali	X				X
Percentuale di abitanti attivi in associazioni locali	X				X
Spesa pubblica e privata in ricerca e sviluppo, in percentuale sul Pil	X	X	X		X

Tabella 1. Selezione di indicatori in relazione ai temi ambientali

bili che riguardano la portualità turistica nel Mediterraneo, in generale, ed in Italia, in particolare, implica individuare un percorso metodologico che permetta di identificare alcune fasi essenziali (Cerreta e De Toro, 2010; Fusco Girard e Torre, 2012):

- strutturare un quadro conoscitivo che consenta di considerare il sistema di relazioni tra l'ambiente marino e quello terrestre, le trasformazioni in atto e i cambiamenti naturali, adottando una prospettiva spaziale, dinamica, ed incrementale;
- individuare obiettivi ecologici tesi a proteggere la struttura e le funzioni ecosistemiche, ed associare obiettivi operativi da selezionare in base alla scala geografica e territoriale ed in grado di tener conto anche delle componenti economiche e sociali;
- selezionare un sistema a rete di obiettivi, indicatori, soglie di riferimento e target, utili per analizzare gli impatti e valutare il relativo livello di performance;
- applicare opportuni strumenti per la valutazione integrata e la gestione adattiva dei processi che includano l'attenzione per le dimensioni spaziali e temporali, le tecniche di pianificazione e progettazione integrate, gli strumenti di mitigazione e compensazione, gli incentivi economici, le modalità di coinvolgimento attivo degli stakeholder.

Un approccio valutativo incentrato sulle fasi identificate potrebbe consentire di sviluppare strategie di valorizzazione e gestione sostenibili delle aree portuali turistiche, in cui risulta essenziale il rapporto di interazione costante tra la risorsa acqua e le altre risorse, nell'intento di proteggere e conservare gli ambienti marini e costieri ed adottare una opportuna *roadmap* per una valorizzazione sinergica del territorio e delle sue specificità.

REFERENCES

- AA.VV., *Piano dei porti turistici del golfo*, Azienda autonoma soggiorno e turismo, Napoli, 1967.
- APAT, Agenzia per la protezione dell'ambiente e per i servizi tecnici Dipartimento Stato dell'ambiente e metrologia ambientale Servizio Sviluppo sostenibile e cambiamenti climatici, *Gli indicatori per lo sviluppo sostenibile nel Mediterraneo, Italia - anno 2007*, Dipartimento Stato dell'Ambiente e Metrologia Ambientale, Roma, 2007.
- Bourse Loïc, *Programme of activities for 2009-2012 Tourism and sustainable development in the Mediterranean*, Plan Bleu UNEP/MAP Regional Activity Centre, Sophia Antipolis, 2012.
- Brooks Mary R., Schellinck Tony, Pallis Athanasios A., *A systematic approach for evaluating port effectiveness*, Maritime Policy and Management, vol. 38, no. 3, pp. 315-334, 2011.
- Carvalho Lemos Clara, Fischer Thomas B., Pereira Souza Marcelo, *Strategic environmental assessment in tourism planning - Extent of application and quality of documentation*, Environmental Impact Assessment, vol.35, pp. 1-10, 2012.
- Cerreta Maria, De Toro Pasquale, *Integrated Spatial Assessment for a creative decision-making process: A combined methodological approach to Strategic Environmental Assessment*, International Journal of Sustainable Development, vol.13, 17-30, 2010.
- Cerreta Maria, De Toro Pasquale, *Strategic Environmental Assessment of Port Plans in Italy: Experiences, Approaches, Tools*, Sustainability, vol.4, pp. 2888-2921, 2012.
- Chabason Lucien, Chouvet Delphine, Giraud Jean-Pierre, *20 Years of sustainable development in the Mediterranean: review and outlook*, Blue Plan Notes. Environment and Development in the Mediterranean, vol. 22, June 2012, pp.1-8, www.planbleu.org.
- Contini Maria Vittoria, *Nautica da diporto e portualità come elementi di qualificazione del turismo nautico nelle aree marine protette: il caso dell'A.M.P. di Tavolara - Punta Coda Cavallo*, Tesi di dottorato in Scienze dei Sistemi Culturali XIII ciclo, Università degli Studi

di Sassari, 2010.

- Fusco Girard Luigi, *Sustainability, creativity, resilience: Toward new development strategies of port areas through evaluation processes*, International Journal of Sustainable Development, vol.13, pp. 17-30, 2010.
- Fusco Girard Luigi, Torre Carmelo Maria, *The use of Ahp in a multiactor evaluation for urban development programs: A case study*, Lecture Notes Computational Science, vol.7334, pp. 157-167, 2012.
- Halpern B.S., Walbridge S., Selkoe K.A., Kappel C.V., Micheli F., D'Agrosa C., Bruno J.F., Casey K.S., Ebert C., Fox H.E., Fujita R., Heinemann D., Lenihan H.S., MMadin E.M.P., Perry M.T., Selig E.R., Spalding M., Steneck R., Watson R., *A global map of human impact on marine ecosystem*, Science, vol. 319, pp. 948-952.
- Le Tellier Julien, Lafitte Antoine, *Participation, Stakeholder Dialogue, and Governance Platforms in the Mediterranean and Black Sea Basins*, Plan Bleu paper published in the Proceedings of the MEDCOAST "Global Congress on Integrated Coastal Management: Lessons Learned to Address New Challenges", Marmaris (Turkey), 30 October - 03 November 2013.
- NCEAS, *A map of cumulative human impacts on Mediterranean marine ecosystems*, National Center for Ecological Analysis and Synthesis, University of California, 2008.
- Pischke Frederik, Cashmore Matthew Asa, *Decision-oriented environmental assessment: An empirical study of its theory and methods*, Environmental Impact Assessment, vol.26, pp. 643-662, 2006.
- Spilanis Ioannis, Le Tellier Julien, *Towards an observatory and a "quality label" for sustainable tourism in the Mediterranean*, Plan Bleu, UNEP/MAP Regional Activity Centre, Blue Plan Papers, vol.12, 2012.
- UNEP/MAP, *Mediterranean. Strategy for sustainable development follow-up. Main indicators 2013 update*, Plan Bleu - UNEP/MAP Regional Activity Center, 2013.
- UNEP/MAP, *State of the Mediterranean Marine and Coastal Environment*, UNEP/MAP - Barcelona Convention, Athens, 2012.
- UNEP-MAP, *Review and assessment of national strategies for sustainable development in the Mediterranean region*, MAP Technical Reports Series, n. 162, Athens, MAP, 2005.

Maria Cerreta

cerreta@unina.it

Ricercatore in Estimo, dottore di ricerca in Metodi di valutazione per la conservazione integrata del patrimonio architettonico, urbano ed ambientale, Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Napoli Federico II.

Pasquale De Toro

detoro@unina.it

Ricercatore in Estimo, dottore di ricerca in Metodi di valutazione per la conservazione integrata del patrimonio architettonico, urbano ed ambientale, Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Napoli Federico II.

Francesca Ferretti

francesca.ferretti@unina.it

Ricercatore in Estimo, dottore di ricerca in Metodi di valutazione nella progettazione architettonica e urbanistica, Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Napoli Federico II.

Ru
bri
che

Recensioni

BENEVENTO AERONAUTICA E VIALE DEGLI ATLANTICI
Giacomo De Antonellis e Mario Pedicini
Edizioni Realtà Sannita; Benevento 2013

di Tiziana COLETTA



Scritto a due mani il libro compendia i primi ottanta anni di vita di un viale di Benevento coincidenti con gli ultimi ottanta anni del fare politica, urbanistica, economia e cultura nell'intera città.

Giacomo de Antonellis, giornalista professionista napoletano operante a Milano nella redazione di "Il Giorno" e nella RAI-TV, fervido autore di saggi storici, apre il volume con una rapida scenografica inquadratura degli eventi che hanno caratterizzato i processi di evoluzione del teatro urbano beneventano, analizzando con scrupolosa attenzione la città intesa come risultanza, nel bene e nel male, dello scorrere di tali eventi, avendo cura di evidenziare lo stretto rapporto intercorrente tra città e civiltà urbana, tra il costruito ed il vissuto che hanno concorso a determinare il volto e l'anima del presente, lasciando vistosa traccia di sé nei comportamenti sociali, economici, politici e fondamentalmente culturali della città e della cittadinanza.

Benevento città dell'arte, della cultura e delle tradizioni che hanno pervaso anche la parte meno nobile del suo prospettarsi, viene configurata come uno scrigno del quale spesso si è perso le chiavi; uno scrigno dalla serratura arrugginita dall'incuria più che dal perseverare del maltempo, uno scrigno custode di significati e valori che attendono di essere rimessi in luce non solo da quanti professano saperi accademici ed istituzionali, né dai referenti politici che pretendono di saper tradurre i saperi in conoscenze e le conoscenze in impegni operativi, bensì da una risollecata coscienza collettiva che tali significati e valori possiede non ancora avendone percepito per intero l'entità e quindi la "spendibilità" in termini di crescita sociale, culturale e civile.

Il saggio di de Antonellis procede ben oltre il contesto rionale che trova come asse di supporto insediativo il Viale degli Atlantici, comunque approfonditamente analizzato nel suo storico determinarsi; esso va inteso come una premessa ad un appello alle coscienze, indirizzato soprattutto alla variegata categoria degli "educatori" sociali, scolastici, religiosi e politici che hanno l'annoso ma stimolante compito di coniugare scienza e coscienza per rifondare quel "senso civico" che costituisce la premessa non solo dell'amministrare la storia ereditata, quanto di avvalersi di questa per rendersi

corretti protagonisti di quella da costruire.

Il contributo al testo di Mario Pedicini (ex provveditore agli studi di Benevento, appassionato cultore di storia patria, fertile autore di articoli, saggi e monografie sulla città) verte sull'argomento centrale del volume: una messa a fuoco delle vicende storiche, politico-amministrative, pianificatorie e progettuali che hanno fatto uscire, negli ultimi ottanta anni, la città dalla sua ultramillenaria murazione urbana, indirizzandone lo sviluppo lungo il dosso collinare che funge da crinale tra il corso dei due fiumi che bagnano Benevento: il Sabato ed il Calore, in direzione opposta all'area della loro confluenza, sito del primo insediamento urbano (la sannitica Maloenton).

Il racconto di Mario Pedicini si allontana dal severo, rigido ed asettico rigore della ricerca storiografica, spesso sterile per l'eccessiva sua cosiddetta "scientificità" (determinata dal prevalere dello spazio dedicato alle "note" rispetto a quello utilizzato dal "testo") per acquisire gradevolezza comunicativa e quindi accrescere lo stimolo alla "curiosità" che definisce la vera fondamentale soglia da varcare per accedere alla "conoscenza".

Mario Pedicini, già autore di un autorevole volume dal titolo *"Il viale degli Atlantici"*, ritorna sull'argomento stimolato dall'evento celebrativo degli ottanta anni del suo esistere. Anni che hanno viaggiato nel buio dell'intervallo tra le due guerre; un buio nel quale ha fatto luce una politica non certo accecante degli amministratori locali (sindaci e podestà) ma soprattutto la illuminata ed illuminante pianificazione operata da Luigi Piccinato, il maestro emergente dell'Urbanistica europea al quale la città deve il disegno del suo organico espandersi fuori le mura e preziosi interventi di architettura razionale.

Mario Pedicini parte da un "dove ubicare" il monumento alla Vittoria (più comunemente definito monumento ai "caduti") realizzato a seguito di un concorso nazionale. Per la sua ubicazione al centro della città storica fu redatto persino un ambizioso progetto di "sventramento" che comportò la demolizione della chiesa del Gesù per dar vita ad una grande piazza (il cosiddetto "Foro Mussolini") visivamente relazionata, in termini di baionettata prospettiva, al principale monumento della città: l'arco di Traiano. Il mancato abbattimento di un palazzo nobiliare fiancheggiante la chiesa comportò l'abbandono temporaneo della originaria idea e quindi la localizzazione del monumento in prossimità della Rocca dei Rettori, che nell'occasione veniva a trasformare la sua denominazione da "Piazza del Castello" in "Piazza della Vittoria".

Altre vicende influenzarono la scelta di prolungare il corso principale della città storica (via Magistrale convertita in Corso Garibaldi), dopo l'abbattuta "porta Summa", lungo una strada-sentiero campestre sulla quale andavano ad attestarsi due rilevanti complessi architettonici (dei quali Mario Pedicini fornisce approfondite documentazioni anche fotografiche, circa la genesi e le successive trasformazioni di uso): la "caserma Sannitica", poi convertita in "Caserma Aeronautica", ed il Pontificio Seminario Regionale "Pio XI", grandioso complesso religioso destinato ad accogliere 320 allievi oltre ad alloggi per docenti e personale amministrativo e di servizio: La strada concludeva il suo percorso in prossimità di una pieve, la chiesa dell'Angelo che le conferiva la originaria intitolazione. A metà percorso era ubicato un altro complesso religioso: il convento di San Felice dei Frati Cappuccini che, confiscato all'avvento

dell'Unità Nazionale, era stato convertito in carcere giudiziario.

La ragione "militare" ebbe il sopravvento su quella "civica" e soprattutto su quella "religiosa" nel conflitto determinatosi per l'intestazione della nuova strada progettata da Luigi Picconato nel 1933, che concludeva il suo percorso in prossimità della chiesetta dell'Angelo, dando vita ad un rigoglioso bel vedere accuratamente progettato dallo stesso pianificatore (denominato oggi: Giardini Picconato).

Caduta la proposta del "Viale della Vittoria" e successivamente quella del "Viale Pio XI", la vecchia via dell'Angelo assumerà il nome di "Viale degli Atlantici" per celebrare la trasvolata della "Crociera Aero-Navale Transatlantica Italia – Brasile", storica impresa dei dodici idrovolanti guidati da Italo Balbo, al cui passaggio la cittadinanza beneventana aveva personalmente assistito:

A completare l'edificazione lungo il viale intervennero i primi programmi di edilizia residenziale sovvenzionata: le palazzine INCIS per gli impiegati statali (Presidi, professori, magistrati, ufficiali delle forze armate, impiegati della Prefettura, ed intendenti di finanza) seguite dalle "palazzine" per gli impiegati della Provincia e da quelle dell'Opera Nazionale dei Mutilati ed Invalidi di Guerra,

Mario Pedicini, dopo avere intervistato con sagace arguzia i più anziani (sopravvissuti) abitanti delle suddette palazzine, conclude il suo racconto con una nota di ringraziamento indirizzato a quanti si erano adoperati per lasciare alla città una concreta meritevole opera atta a tramandare la memoria dell'ultimo evento riguardante il Viale: la realizzazione di una colonna commemorativa (sostitutiva di quella originaria andata distrutta), commissionata dal Lions Club Benevento Host, risistemata nei giardini Picconato, prospicienti all'ormai ex Pontificio Seminario Regionale.

Il volume intervalla il racconto con interrogativi che sottendono più che attendono risposte, concretizzandosi in proposte relative al riuso di quanto persiste del patrimonio storico, artistico e culturale che fanno della "promenade" beneventana non solo un luogo dell'amenità passeggiare, ma che conferiscano nuove integrative funzioni al piacere delle passeggiate, contemplando più adeguate destinazioni di uso a quei complessi laici e religiosi che hanno ormai dismesso le originarie funzioni.

L'ex complesso carcerario di San Felice, convertito in sede logistica del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, ha dato l'avvio del percorso; perché non proseguire lo stesso pensando prioritariamente ai fabbisogni della prima e della terza età, favorendo i processi di socializzazione della prima e combattendo le solitudini della seconda, o piuttosto puntando ad alleviare i disagi della popolazione studentesca soprattutto universitaria, incoraggiando quei processi integrativi del vivere insieme, facendoli finalmente uscire dai recinti delle "buone intenzioni"?



LA BELLEZZA CIVILE. SPLENDORE E CRISI DELLA CITTA'
di Giancarlo CONSONNI
Maggioli Editore, Segrate, Milano 2013

di Tiziana COLETTA

Giancarlo Consonni raccoglie in un prezioso scrigno letterario otto approfondite riflessioni sulle circostanze che hanno interessato la crisi della città e della civiltà urbana tralasciata da una pluralità di angolazioni spazianti dal sociale all'ambientale, dall'economia alla politica, dalla cultura all'arte.

Gli otto saggi viaggiano lungo un itinerario già attraversato dal pensiero critico dell'autore, rivisitato in chiave artistico letteraria rivelante un sottofondo velatamente ombrato che lo tinge di poesia.

La **Premessa** prende il via da una riflessione di Saverio Muratori espressa in *Architettura e civiltà in crisi* (Roma 1963) che considera l'architettura e l'urbanistica proiezioni del pensiero e delle azioni umane che danno vita alla "civiltà", caratterizzandone l'evoluzione, in positivo come in negativo, manifestazione di prosperità come di crisi.

L'estetica definente il volto dell'architettura e della città è andata caratterizzandosi come un valore sottaciuto rispetto ad altri che nominalisticamente sembrano aver conquistato il posto di prima fila nel teatro dell'esistenza, e quando pretende di imporsi come espressione della "contemporaneità", vede come protagonisti "lo stravagante, il vacuo ed il mostruoso", manifestazioni della "originalità del decontestualizzato", un "brutto" che, uscendo dalla città compatta, infesta le periferie metropolitane "all'insegna del banale e dell'insulso", incontrando una labile resistenza nelle sole associazioni culturali ed ambientali attestatesi su posizioni di conservatorismo radicale, teoricamente forte quanto praticamente debole.

Le coordinate storiche del futuro, dominando su quelle del passato hanno rallentato i processi evolutivi delle civiltà, cancellando o comunque alterando i caratteri della continuità che conferiscono al presente il prezioso, insostituibile ruolo di cerniera delle stratificazioni culturali, dove il particolare ed il generale concorrono a conferire un "carattere", un "corpo" ed una "anima" personalizzante l'organismo urbano.

Il **primo saggio** del volume: "*Bosco, radura, città*" verte sulle origini della città e della vitalità urbana, chiamando in causa i concetti di "Lucus" e di "Asylum" espressi dalla letteratura classica in dialettico confronto con le teorie illuministiche di Gianbattista Vico che ne rivisita i significati interpretativi espressi in antico da Licomede, Varrone e Quintiliano.

Il bosco sacro accoglie nelle radure aperte dal fuoco (fulmini) lo spazio della sicurezza in cui si ambientano comunità, insediamenti e coltivi, determinando il passaggio dalla civiltà pastorale a quella contadina.

A sostegno dell'ipotesi è chiamata in campo la letteratura storica di Tito Livio (Romolo

accoglie nel *lucus* le popolazioni allo sbando, conferendo alla nascente Roma l'origine sacrale dello *Asylum*, di città aperta all'accoglienza) e quella specialistica di Vitruvio che sostiene una comune genesi dell'architettura e del linguaggio della città.

Dilatando il binomio alle forme della città, Giancarlo Consonni individua nel *lucus* lo spazio aperto attorno al quale gravitano gli ambienti domestici (*Peristilia*) e quelli comunitari (*Fora*), spazi di architetture sceniche e di rappresentazioni comportamentali familiari e comunitarie che fungono da prototipi tipologici alla casa, alla città ed alla civiltà mediterranea.

Una particolare attenzione ha interessato la interpretazione della "Primavera" del Botticelli elaborata da Enrico Guidoni che nello straordinario dipinto rinascimentale ravvisa i caratteri di nove città : Bolzano, Venezia, Firenze, Mantova, Roma, Pisa, Napoli, Genova e Milano, rapportate a simboliche raffigurazioni mitologiche espressive di una sapiente tradizione naturalistica, concludendo che concorre a definire un "*Vero e proprio manifesto politico della pacificazione delle città d'Italia perseguita dal Magnifico*".

Di qui il consequenziale passaggio al **secondo saggio** del volume : "*La città di Carlo Cattaneo*", il fondatore del Politecnico che raccoglie nei suoi scritti la più espressiva sintesi del pensiero illuministico lombardo trasmessogli dal suo maestro Gian Domenico Romagnoli, riassunta in sette argomentazioni concettuali: 1) La storia della città viaggia in parallelo sino ad identificarsi con la storia della civiltà; 2) La particolarità italiana della rinascita della città tramite la civiltà dei Comuni; 3) *I Municipi italiani ebbero leggi civili prima di possedere il potere politico*; 4) Il processo di civilizzazione procede dalla città , luogo di relazioni commerciali e di produzioni industriali, per raggiungere la campagna; 5) Il processo di civilizzazione porta ad una razionale distribuzione delle risorse acquifere per sortire una più equilibrata crescita dell'economia rurale; 6) La civilizzazione deriva da un equilibrato rapporto tra Produzione (industriale ed intellettuale) e scambi di relazioni economiche, sociali e culturali e 7) La città va concepita come un organismo vivente.

Il Cattaneo riassume il tutto nei suoi due assunti:

a) La città, attraverso le sue stratificazioni manifesta di essere una proiezione particolare delle vicissitudini storiche che hanno interessato i suoi processi di trasformazione e pertanto si presenta come motore della dinamica della civiltà;

b) L'intima unione della città con il suo territorio viene a costituire una pietra miliare nella costruzione del nuovo corso della edificanda disciplina urbanistica.

Milano diviene il luogo baricentrico delle riflessioni di Pietro Cutaneo che non si limita a ribadire che "*gli interessi del suburbio sono gli interessi della città*" ma fornisce una serie di preziose raccomandazioni sui criteri da adottare nel riassetto urbanistico architettonico della piazza in genere, assumendo come prototipo quella del Duomo: I) Curare la *civitas* non meno che la *urbs* a chè la piazza non "*rimanga deserta e squallida, la frequenza dei cittadini deve animarne continuamente le parti*"; II) porre la massima attenzione nell'adeguarsi al contesto; III) Studiare la "*convenevole spazialità*", il modello da seguire è la "*piazzetta di Venezia*" armonicamente definita dai suoi contorni

edificati, stimolante spazio di frequentazioni comunitarie; IV) spezzare la monotonia di una piazza geometricamente uniforme “*a somiglianza di un lazzaretto bislungo*” che comporterebbe “*una povertà d'effetto*” a discapito della vivacità relazionale che dovrebbe tendere a realizzare; V) la piazza necessita al suo contorno “*una varia e magnifica aggregazione di edifici, i quali nel cuore di una città esprimano la piena e multiforme esistenza d' una vera città*”; VI) Rifuggire la retorica di una fittizia monumentalità scenica, curando a che “*le forme degli edifici siano le più consone ai loro usi*”; VII) Nel rispetto della processualità insediativa lasciare spazio di espressione anche alle generazioni a venire, in termini di rivisitazione progettuale.

Il terzo saggio ha per argomento “*La bellezza civile tra crisi e necessità*”; fonte di prima ispirazione è la pubblicazione di Elio Vittoriani. *Le città del mondo*, che mette a raffronto la bellezza delle città con la felicità degli abitanti che le vivono; per approdare a prefigurare i caratteri contrassegnanti la città come “*opera d'arte*”, approfondendone le specificità costruttive (*urbs*) e comunitarie (*civitas*) in termini di dialettica manifestazione dei linguaggi che, aulici o dialettali, qualificano l'organizzazione del vivere interclassista. Tali considerazioni vengono espressi in termini più percettivi che razionali, più letterari che filosofici, più artistici che scientifici..

L'autore si sofferma ad analizzare le regole che dettano forma alla città sia in termini tipo morfologici che in quelli socio comportamentali, valutando le logiche aggregative che presiedono le culture dell'abitare, generatrici dell' “*incivilimento*” che Giandomenico Romagnoli intendeva come “*continuo avvicinamento alla migliore sociale convivenza*” riprospettando le città come “*organismi viventi*” i cui tessuti sono soggetti a metamorfosi dettate da processi di successivi adattamenti al subentrare a nuovi modi dell'abitare, vivere e relazionarsi.

La seconda parte del saggio è provocatoriamente indirizzata alla definizione della “*bellezza in fuga*”, articolata in più riflessioni dalla “*negazione dell'urbanità*” raffigurata come campo in cui spazia la cosiddetta “*utopia moderna*”, al rapporto contraddittorio che relaziona “*la città e la libertà*” alla “*crisi della bellezza*” frutto della “*estetizzazione esasperata*”; crisi che ha investito sia la lingua che “*il dialetto del costruire*”, sia l'architettura che l'edilizia, sia le città che le campagne: Il saggio si conclude con la messa a fuoco di “*due principi da riconquistare*” : a) il colloquio interrotto tra il costruire ed il coltivare e b) “*l'internità dei luoghi dell'abitare*” intesi come spazi aperti di vitalità emersi dall'abbattimento delle barriere fisiche e psichiche, che si frappongono al perseguimento ed all'esercizio delle libertà al singolare come al plurale.

Il quarto saggio: “*Materia e Colore: Le sinfonie cromatiche delle città italiane*” si apre con una citazione desunta da “*Tristi Tropici*” di Claude Lévi Strass; “*Non èin senso metaforico che si ha il diritto di confrontare una città ad una sinfonia o a un poema: sono infatti oggetti della stessa natura*” : L'attenzione si centralizza sul colore e sulle percezioni derivanti dalla sua esposizione alla luce (Ostuni – bianca stagliata sull'azzurro, Volterra – grigio dorata della pietra panchina, Viterbo – grigio rugginoso derivanti dal peperino, Bologna – rosso arancione dei suoi mattoni) colori che, distribuendosi nell'edificato monumentale o storicamente diffuso, conferiscono

tipicizzazione cromatica particolare alle città, al pari del non colore che trova la sua uniformità monocromatica nei materiali impiegati sia nell'edificazione orizzontale (pavimenti e coperture) che in quella verticale (fronti prospettici e recinzioni) caratterizzate in ragione delle risorse lapidee e terrose reperibili in loro prossimità. Il saggio organizza le sue riflessioni come attraverso un viaggio lungo un itinerario contemplante cinque tappe. La prima è poeticamente definita "*Il canto monodico delle città e dei borghi monocromatici*", chiamando in causa "*l'osmosi tra artificio e natura*" che dà vita ai Sassi Materani, un "*organismo unico al mondo*" espressione viva di una "*dolente bellezza*"; l'attenzione si allarga ai contesti di Putigliano, Orvieto ed Orte i cui colori si fondono con l'essenza monocromatica dei banchi tufacei su cui insistono, mentre ad Udine, Ascoli Piceno e Gubbio l'accostamento pietra- mattone-laterizio detta regole estetiche ai fronti prospettici dell'edificato come alle pavimentazioni delle piazze, dando vita a "*dissolvenze e cromatismi*" argomento della seconda tappa che contrassegna il bicromatismo di Ferrara interrotto solo dal bianco rosato delle pietre di Verona e di Istria contrassegnanti come "*dissonanze*" i fronti prospettici della Cattedrale e del Palazzo dei Diamanti, ripresi dai cantonali dei palazzi aristocratici introdotti da Biagio Rossetti nella sua rinascimentale "*Addizione Erculea*". Analoghe dissolvenze sono riscontrabili a Verona (Arena, San Zeno, palazzo del Comune e Torre dei Lamberti). La terza tappa interessa "*Le città dei contrappunti*", evidenziando come Siena sin dal basso medioevo si caratterizzerà con i toni cromatici rosa – arancio delle sue terre argillose e dei mattoni che ne derivano, controbilanciata dalla monumentalità del Duomo vestito dal felice incontro cromatico delle listature del marmo bianco di Carrara con il serpentino verde di Prato: diversità ed integrazione che si ripropongono ad Orvieto e caratterizzeranno il bilancio cromatico del tardo medioevo e del proto rinascimento toscano. Firenze mette in relazione le intonacature gialle tendenti al bruno delle sue fabbriche con il calcare arenaceo grigio azzurro delle sue pietre impiegate in orizzontale come nelle ornamentazioni verticali, impiego protrattosi sino all'età contemporanea (stazione ferroviaria di Michelucci).

L'armonica funzione dei cromatismi trova nell'Ospedale degli Innocenti del Brunelleschi il suo vertice espressivo del contrappunto con l'impiego della calce bianca, in alternanza alla pietra serena, esaltata dal felice innesto delle ceramiche di Andrea Della Robbia.

Il discorso si allarga al paesaggio urbano di Pistoia ed al complesso architettonico della sua Cattedrale il cui rapporto dicromatico trova equilibrata rispondenza con l'organizzazione compositiva dei suoi invasi spaziali. Segue un breve cenno alle "città sinfoniche" tra le quali l'autore annovera Venezia e Palermo seguite da Genova e Roma, analizzando la particolarità cromatica delle "toniche" espressive delle risorse lapidee del contesto geografico.

A Palermo è la calcarenite alternante i colori giallo oro a quelli grigio rosati, ed ai riflessi grigio azzurrognoli della pietra di Belliemi a conferire particolarità cromatica ai suoi spazi; a Roma è il travertino di Tivoli a conferire monumentalità alle sue architetture ed ai suoi arredi urbani; a Genova è il grigio scuro con pigmentazioni azzurrognole a

dominare città, piazze e monumenti; la tonica di Venezia deriva dal bianco della pietra di Istria la luminosa caratterizzazione dei suoi spazi, preferita ai più variegati cromatismi della pietra di Verona. Il saggio trova il suo epilogo nella descrizione del Duomo di Pisa presentato con l'entusiastica espressione *“dal cielo in terra a miracol mostrare”* presa in prestito dal sommo poeta non certamente amico della città.

Segue il **quinto saggio** provocatoriamente intitolato: *“Le Corbusier, la rivoluzione urbanistica contro la città”*

Indiscusso protagonista del Movimento Moderno Razionalista, Le Corbusier, figlio della rivoluzione industriale europea, ne interpreta i caratteri radicali per riproporli in termini rifondativi del pensare e fare urbanistica, termini ritenuti innovativamente “rivoluzionari”: Il suo escursus produttivo dalla Città contemporanea per tre milioni di abitanti (1922) sino al progetto della città di Chandigarh (1950-55) trova il suo principale assunto teorico nel congresso del CIAM di Bruxelles (1930), con la presentazione di “La Ville Radiense” che, pubblicata nel 1935, ne sintetizza i principi fondativi.

La natura è concentrata nei soli suoi caratteri scenico - paesistici, avulsa dalle coordinate sociali, culturali, produttive e storico insediative che ne connotano la vitalità.

Da artefice demiurgico Le Corbusier si ripropone come erede dell'urbanistica proto rinascimentale inteso a dare forma alla città imponendo un ordine razionale geometrico dal quale far discendere il nuovo ordine sociale, prescindendo dalle qualità del suo vissuto e quindi del suo essere il prodotto di interrelazioni contestuali ambientali, insediative, storiche e culturali.

Giancarlo Consonni prende le distanze da Le Corbusier urbanista, indiscusso maestro dell'architettura contemporanea, rivelando implicitamente la sua appartenenza a quella corrente organica del Movimento Moderno che fonda le sue radici sul rispetto tipico del preesistente naturalistico, ambientale, storico insediativi, produttivo e culturale.

Il **sesto saggio** intitolato *Architettura e Città. La perdita della misura civile* si apre con il paragrafo “Una disurbanità dilagante” che evidenzia lo stato di crisi in cui versa il pensiero e soprattutto la prassi urbanistica in Italia: *“un Paese sempre più avvitato attorno alla rendita e in grave ritardo nel prendere le misure per fronteggiare il nuovo quadro mondiale, a chi elabora gli strumenti urbanistici il committente... chiede di rimuovere ogni ostacolo all'incremento dell'edificato. Costi quel che costi: la distruzione di ciò che resta dei paesaggi agrari, il proliferare di modalità insediative di difficile sostenibilità ecologica e sociale, l'aggressione alla stessa città compatta”*. Di conseguenza si verifica *“la caduta della sintassi urbana”*, quel rapporto tra monumentale e pittoresco che ha reso belle ed attraenti le stratificazioni storico insediative coniugante l'arte sublime dei maestri alla sapienza artigiana delle maestranze artigiane in un felice incontro tra ordinario e straordinario dialetticamente correlati; un ponte tra Brunelleschi e Michelacci che operano con pari rigore, dignità ed estro nella Firenze segnante il passaggio dal Medioevo al Rinascimento e dall'età moderna a quella contemporanea, entrambi protagonisti di quella “sintassi urbana” che disciplina ed equilibra il rapporto tra città e cittadinanza: *“Città teatro, teatro città, dove la vita diviene rappresentazione a se stessa”*.

In senso opposto viaggia *“L’architettura nel cerchio mediatico”* ; una sorta di disneyzzazione artificiosamente messa in essere per coprire il vuoto di valori e di idee parafrasando la memoria e quanto di positivo essa possiede e trasmette, surrogando il tutto con un “virtuale” tendente al progressivo allontanamento dal “reale”.

Concludono il saggio due paragrafi rispettivamente intitolati: *“ A scuola di città”* e *“Architettura e città nel girotondo delle muse”*



CONOSCERE, CONSERVARE, VALORIZZARE

Rosa Anna GENOVESE (a cura di)

Arte Tipografica Editrice, Napoli 2013

di Tiziana COLETTA

Il volume, curato da Rosa Anna Genovese, accoglie gli esiti di un convegno aperto ad una pluralità di saperi disciplinari aventi per comune denominatore il territorio del costruito nei suoi processi di realizzazione, conservazione, trasformazione, manutenzione e valorizzazione, dalla scala architettonica a quella urbanistica, dialetticamente correlate alla scala restaurativa che funge da cerniera tra l'universo delle discipline umanistiche e di quelle cosiddette scientifiche.

Il volume chiude una trilogia di incontri, dibattiti e scritti che hanno segnato l'evoluzione di un dibattito che ha visto partecipare le più qualificate accademie scientifiche universitarie in uno con le organizzazioni internazionali della cultura architettonica, urbanistica e soprattutto restaurativa.

Ad aprire la trilogia è il volume *Il cantiere della conoscenza per la conservazione ed il restauro* (Napoli 2008), seguito dal volume *Dalla conoscenza al restauro* (Napoli 2011), entrambi curati da Anna Rosa Genovese, docente di Restauro presso l'Università degli studi di Napoli Federico II, autorevole membro del consiglio di direzione e coordinatrice dei comitati scientifici del Comitato Italiano ICOMOS, infaticabile organizzatrice di eventi culturali di rilevanza internazionale.

Introducono il testo Claudio Claudi de Saint Mihiel, preside della facoltà di Architettura dell'università degli Studi di Napoli Federico II, Aldo Aveta, docente di restauro e direttore della scuola di specializzazione in Beni architettonici e del paesaggio della medesima università e Maurizio Di Stefano, presidente del comitato italiano ICOMOS.

Segue il saggio di Rosa Anna Genovese "Documentazione del patrimonio culturale per la conservazione ed il restauro" articolato nei quattro paragrafi esploranti le principali coordinate del dibattito sulla cultura della tutela: "Conservazione del patrimonio e cittadinanza attiva", "Paesaggio urbano storico", "La cooperazione per la conservazione dei beni culturali in pericolo" e "Documentazioni del patrimonio culturale, con un'articolata prospezione dei ruoli, delle strutturazioni organizzative e delle politiche intraprese dal Comitato Italiano ICOMOS.

Il volume si compone di due parti: la prima, sostanzialmente critico-metodologica, esplorante le componenti teoriche dei processi cognitivi, le tecniche innovative nelle loro più recenti evoluzioni e le metodiche di approccio interdisciplinare alle problematiche della tutela e della valorizzazione; la seconda, fondamentalmente indirizzata alla esemplificazione attuativa dei più significativi metodi di ultima generazione sperimentati nei contesti del restauro urbano, architettonico ed archeologico.

Nella prima parte trovano ambientamento il saggio di Mario Fondelli, docente di

restauro nella Università degli Studi di Firenze, in linea con quello della Curatrice, incentrato “Sul contributo degli incontri napoletani allo sviluppo della conoscenza per la conservazione del patrimonio culturale”, il saggio di Francesco Forte, docente di Urbanistica dell’Università degli Studi di Napoli, “Criticità nel ricorso alla cultura, per la crescita e lo sviluppo”; due contributi di Carlo Monti, docente del Politecnico di Milano, “Pensieri sui rapporti fra ; Scienza, Arte, Estetica, Caos, Frattali” e “Dalla misura al restauro conservativo”; due contributi di Marcello Balzani, docente di restauro dell’università degli Studi di Ferrara, “Processo conoscitivo e sviluppo di metodiche dei rilievo ed indagini integrate: quantità, qualità e necessità” e “Processo conoscitivo (tra morfologia e tecnologia) nel progetto architettonico e di restauro: le 5 R dopo il sisma emiliano del maggio 2012” ed il contributo di Fulvio Rinaudo, docente del Politecnico di Torino, “Nuove frontiere della fotogrammetria digitale per il rilievo metrico dell’architettura”.

Nella seconda parte del volume reintervengono Francesco Forte con “Ricognizione, valutazione, proposizione: Santa Maria Capua Vetere”, Rosa Anna Genovese con “Un modello virtuale georeferito per la Real Colonia di San Leucio di Caserta, sito del patrimonio mondiale UNESCO, Fulvio Rinaudo con “Il sistema informativo spaziale del parco del Castello Reale di Racconigi: un nuovo approccio per la gestione dei Beni culturali ed Ambientali” e di Marcello Balzani (coadiuvato da Federico Ferrari e Beatrice Turillazzi dell’Università degli Studi di Firenze) con “la misura di Brunelleschi: il progetto del nuovo museo degli Innocenti a Firenze. L’integrazione del processo compositivo e di restauro con modelli morfometrici ad alta densità informativa”.

A detti contributi si aggiungono quelli di Benigno Morlin e Visconti Castiglione, architetti della Veneranda Fabbrica del Duomo di Milano, su “Alcune note sui lavori di restauro della facciata del Duomo di Milano”, di Francesco Fassi e Stefano Porri, del Politecnico di Milano, su “WEB 3D BIM per i beni culturali. Prove e sperimentazioni sulla guglia del Duomo di Milano; di Luigi Fregonese, del Politecnico di Milano, su “Il pronao della basilica di S. Andrea in Mantova. Un archivio digitale per la conoscenza dinamica del Bene Culturale.”; di Andrea Cabrucci (Presidente New Business Hexagon Geosystems in uno con Marco Cardini (amministratore delegato Nikon) ed Elena Piantelli (Business Development Engineering & Solutions Leica Geosystems) su “Metodologie e tecnologie di rilievo per il restauro: la torre civica di Modena nel sito del patrimonio mondiale dell’UNESCO”; di Paolo Russo, dell’Università degli Studi di Ferrara (in uno con Andrea Cabrucci e Marco Cardini) su “Realizzazione e prime applicazioni di un modello digitale motorizzato”; di Gian Paolo Vitelli, dell’Università degli Studi di Napoli Federico II, su “Il restauro del Salone dei Busti di Castel Capuano e l’uso della tecnologia laser scanner 3D”. Concludono il volume Fiorella Gaudio ed Alessandro Mandelli, del Politecnico di Milano, con “Il rilievo dell’area archeologica del Tempio di Diana a Nemi”.

L’autorevolezza dei relatori, l’approfondimento delle problematiche restaurative riferite ai contesti dell’arte, dell’archeologia, dell’architettura e dell’urbanistica, insieme alla ricchezza delle sperimentazioni proposte, conferiscono al volume una pluralità di valenze viaggianti sia nell’universo scientifico della maturazione dei saperi sia in

quello tecnico operativo della divulgazione delle conoscenze, rendendolo un prezioso canovaccio lungo il quale indirizzare il fruttifero itinerario delle ricerche ben oltre i limiti delle perimetrazioni accademiche.

Studi, Piani, Progetti

RICONQUISTARE IL MARE E GUARDARE AD ORIENTE. Un progetto per rigenerare Crotona

Michele MANIGRASSO¹

Il paesaggio di Crotona è da svelare: grandi orizzonti si aprono verso est inquadrando altopiani di grano e calanche argillose, spiagge di sabbie rosse confinano con il mare multicolore e colline aride popolate da ulivi tortili. Ovunque si incontrano resti di antiche mura, o di cave a cielo aperto; la mitica colonna del tempio di Hera Lacinia domina la linea di costa, marcata anche da comprensibili brutture edilizie, da caotiche urbanizzazioni e da alte ciminiere che testimoniano uno sviluppo industriale mai completamente raggiunto. Questa è Crotona: un paesaggio di forti coinvolgimenti emozionali e contraddizioni culturali; antico, tipicamente mediterraneo, “paesaggio del sud” nella sua accezione più convenzionale e profonda. E’ una delle tante Calabrie, un’isola in un arcipelago di paesaggi e culture diverse (Gioffrè 2004) tra profonda crisi e importanti potenzialità, da comprendere e mettere in valore.

Fig. 1 - Visione guida. Un progetto trasversale, dal mare al territorio



Il rapporto con il mare, specchio di un'economia

Questo suo essere realtà sospesa tra problematiche e grandi opportunità invita alla riflessione sul ruolo che la città, nella sua storia, ha riconosciuto al mare, ma non solo per volontà sentita e tradotta in forma urbana, quanto per naturale dipendenza. Ruolo che oggi sembra negato, per le politiche errate, per le trasformazioni economiche, per il ‘malessere sociale’ che purtroppo è nel territorio e che ne influenza le condizioni di vita di chi lo abita, per un’urbanistica poco attiva e scarsamente incisiva. Il rapporto con il mare è cambiato, un legame filologicamente ricostruibile rileggendo la forma della città, il suo evolversi, l’affacciarsi e poi l’allontanarsi dall’acqua. Un rapporto fortemente legato alla storia economica di una realtà oggi pesantemente in crisi, una delle più difficili città italiane in cui l’aver negato la propria natura di città costiera, sembra rappresentare uno dei principali motivi del declino. Le criticità che interessano gran parte del tessuto, diventano ancor più evidenti in quella fascia tra città e mare, semi-abbandonata. Crotona, allontanandosi dal mare, ha dimenticato quella linfa vitale che in passato l’aveva resa principale porta d’accesso della Magna Grecia: ciò ha costruito e sedimentato condizioni ambientali purtroppo in linea con le problematiche socio-economiche rilevabili.

¹ Dottore di ricerca presso il Dipartimento di Architettura di Pescara

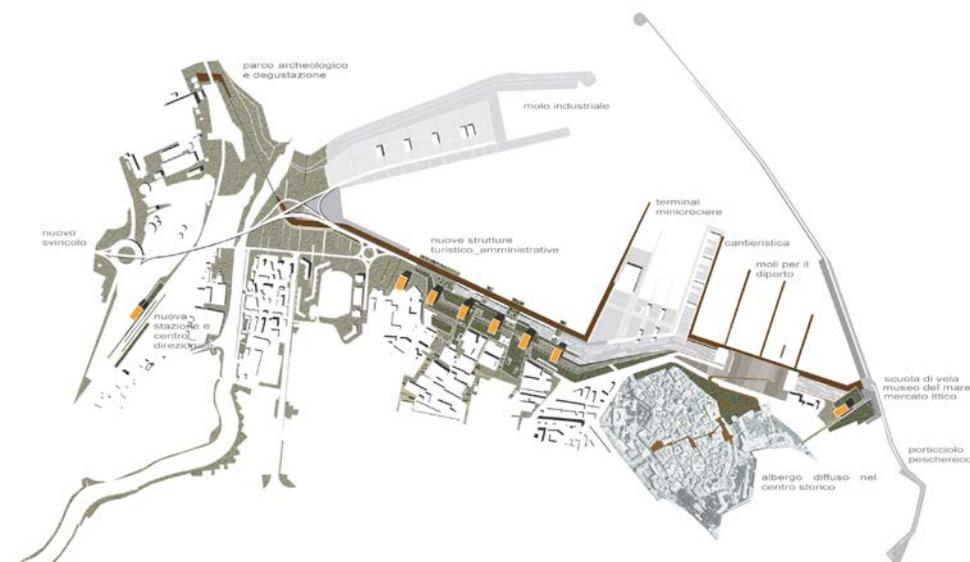


Fig. 2 - Planimetria generale. Nuova complessità e mixité funzionale, per rigenerare Crotona

Il rapporto tra Crotona e il suo mare può essere ripercorso e sintetizzato in 5 fasi principali, momenti storici che vedono, dall'antichità ad oggi, la trasformazione del suo waterfront.

(1) Anticamente un porto artificiale alla foce dell'Esaro permetteva la pesca e offriva un attracco strategico lungo la costa ionica. Con la formazione del tessuto urbano e delle mura di cinta, la città mostra due differenti atteggiamenti verso chi proviene dal mare. A nord un affaccio monumentale, disegnato da mura di fortificazione e dal castello in secondo piano, denuncia, chiaramente, la necessità di difendersi da eventuali attacchi dal mare. Il porto si sposta dalla foce dell'Esaro, verso sud, in un tratto di costa che per la sua naturale morfologia lo rende meno esposto, modificando la linea d'acqua: esso si configura come approdo privilegiato all'interno dei circuiti dei traffici mediterranei proiettando così, città ed economia al di là dei propri confini territoriali.

(2) Risulta significativa l'individuazione di un periodo che va dal medioevo alla fine dell'800 in cui l'economia della città si basava su attività molto semplici: agricoltura, pesca e commercio. In particolare, il porto, data la sua posizione strategica, era un approdo importante nel circuito dei traffici mediterranei, tappa per mercanti che si dirigevano verso sud e che trovavano qui la possibilità di scambi di bestiame e di legname. Crotona si connotava a quell'epoca come città del latifondo e l'infrastruttura che più di tutte contribuiva ad alimentare la circolazione dei prodotti era il porto commerciale. Nel secondo e terzo decennio del '900, oltre ai lavori per la costruzione della linea ferroviaria Crotona-Cutro, furono rilevanti i lavori infrastrutturali che interessarono lo scalo portuale per una sua drastica riconversione funzionale in senso spiccatamente industriale. Con l'entrata in funzione della Pertusola e dell'Ammonia, il porto diventò sostanzialmente una struttura a servizio delle grandi industrie per l'imbarco e lo sbarco dei loro output e input. Questo comportò la formazione di una fascia tra tessuto consolidato e linea di costa che allontana la città dallo specchio d'acqua contribuendo all'annullamento del rapporto visivo tra centro storico e mare.

(3) Nella seconda metà degli anni '20 il porto fu funzionalmente convertito in senso spiccatamente industriale: diventò sostanzialmente una struttura a servizio delle grandi industrie, ruolo che conserverà sino alla fine degli anni '70. Notevoli furono le opere di ricostruzione nel secondo dopoguerra visto che la città fu bersaglio di primaria importanza per l'avanzata dell'esercito angloamericano che attaccò ripetutamente le attrezzature portuali e aeroportuali. Nei primi anni '50, il baricentro economico si

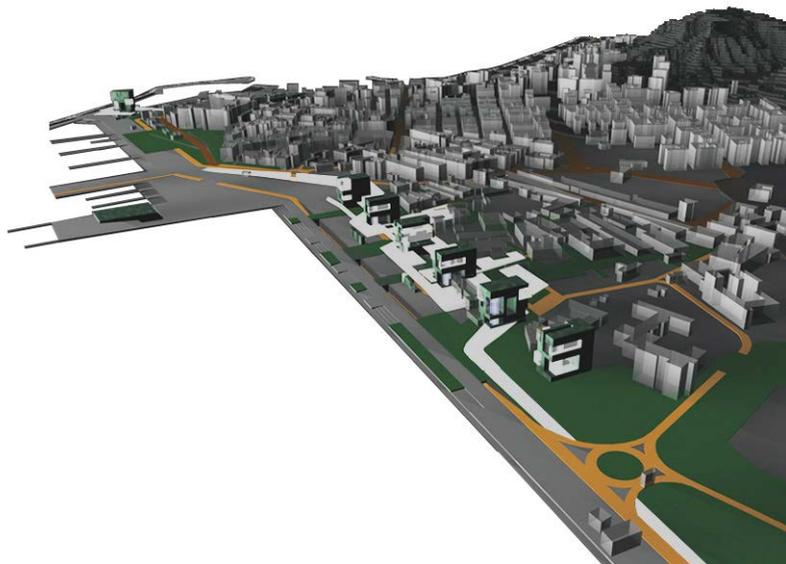


Fig. 3 - Vista tridimensionale a volo d'uccello da nord

presentava già saldamente spostato verso una moderna struttura industriale-terziaria. I due grandi stabilimenti industriali (Montedison e Pertusola) incrementarono notevolmente le loro capacità produttive ed è negli anni '70 che venne realizzato il Nuovo Molo di sottoflutto alla foce dell'Esaro per servire direttamente le industrie vicine.

(4) Negli anni '70 Crotona si presentava come la città più industrializzata della Calabria e il suo porto era diventato una struttura a servizio delle grandi industrie.

(5) Nel corso dell'ultimo ventennio Crotona subisce un drastico arresto del processo di sviluppo e una decisa riconversione economica verso modelli e sentieri di crescita tipici delle città meridionali, burocratiche e dipendenti, deludendo quelle false aspettative che il boom industriale aveva ottimisticamente generato. Sensibile a tutto ciò, il porto risulta parzialmente abbandonato per un evidente sottoutilizzo del molo industriale e del bacino mercantile ma, soprattutto, per la mancanza di relazione con la città. Restano attivi il settore turistico e la pesca,

data la strategica posizione di affaccio sullo Ionio.

Ripensare il waterfront per rigenerare la città

In risposta a questa condizione, il progetto di tesi di laurea dell'autore, vincitore di diversi premi nazionali sui temi della sostenibilità e del progetto di waterfront. Momento di riflessione sulle possibilità di ricostruire per la città di Crotona un rapporto nuovo con il mare, partendo dal territorio regionale, dalle sue risorse, dalle identità che lo rappresentano: il porto, come la foce di un fiume, diventa il luogo dove si depositano i materiali di un territorio attraversato. Il progetto proposto traduce in sintesi i contenuti di questo 'archivio', ridisegnando un nuovo volto alla città, vista dal mare.

Il vettore di progetto, chiaramente trasversale, realizza una costruttiva multiscalarità d'intervento e di relazioni: mare_porto_città_territorio. Il rapporto di trasversalità alla più larga scala si concretizza nel collegamento con il nuovo tracciato della S.S. 106 che verrà arretrata rispetto alla linea di costa, declassando l'attuale a strada di servizio all'industria: ciò permette di risolvere il legame tra Crotona e il sistema infrastrutturale territoriale, garantendo un accesso più fluido e strutturato gerarchicamente, alle diverse parti funzionali della città. La proposta progettuale, integrandosi ad una serie di interventi prescritti e attuati in parte dal POR Calabria, dal Pic Urban II, dal PIT13_Crotona, dal Contratto di quartiere Fondò Gesù e dal Programma di Recupero Urbano, interviene sul centro storico, sul quartiere Marinella, un tempo occupato dalle baracche dei pescatori, nel Parco Pignera, il Parco Pitagora, e nella zona industriale dismessa (Montedison e Pertusola), importante area archeologica, riqualificandole e

Fig. 4 - Un nuovo water-front a ridisegnare il volto della città sul mare.



relazionandole al porto come appendici di un progetto complesso che vede nel porto, nuova e principale polarità urbana: sostanzialmente scalo turistico per minicrociere e per il diporto con aree destinate alla cantieristica; il molo vecchio rimane a servizio dei pescherecci e quello di sottoflutto a servizio delle industrie in attività, collegato alla piattaforma logistica localizzata nell'area industriale dismessa, in parte parco archeologico con strutture recuperate per la degustazione dei prodotti tipici crotonesi.

Un nuovo skyline è necessario ad una città che deve risvegliarsi sul mare: un parco urbano, vera infrastruttura verde, riqualifica il tessuto esistente, diventando luogo di accumulazione e di incontro per chi arriva, per chi è in partenza, ma anche per chi è in città. Un suolo artificiale ipertestuale, abitato da un mix di funzioni, tra le più varie, a servizio del porto e della città, si fa vetrina di un territorio vasto. Vetrina che guarda il mare. Questa nuova infrastruttura ambientale, ecologicamente attiva, energeticamente autonoma, funzionalmente flessibile, si fa linea luminosa, a tratti si interrompe scivolando alla quota zero; a passo costante si fa verticale cristallizzandosi in edifici a torre, ricettivi e amministrativi che, con la loro presenza e scansione ritmica, ridisegnano il volto alla città.

Questa esperienza di ricerca e progetto, svolta nella facoltà di Architettura di Pescara, ha voluto testare e verificare le possibilità di ricostruire rapporti funzionali e spaziali nuovi tra mare, porto e città. Capacità di attivare oltre la linea di costa processi virtuosi di sponsorizzazione delle culture e delle economie, puntando su eccellenze radicate nella storia, e tradotte in forma contemporanea. Negli ultimi decenni i grandi porti si stanno trasformando rapidamente adeguandosi alle nuove esigenze di trasporto marittimo. Le nuove tecnologie di movimentazione delle merci, lo sviluppo del traffico container, le nuove dimensioni delle navi stanno letteralmente rivoluzionando le aree portuali. I porti si separano dalle città, acquistando un'autonomia che non troviamo nelle città del passato. Per questo, oggi, sembra più appropriato parlare di porti delle città piuttosto che di città porto (Pavia, 2002). E poi ci sono realtà come quella Crotonese in cui il porto è letteralmente un luogo dimenticato, poco attivo e che separa la città dal mare sedimentando nella distanza degrado e atopia.

Questa riflessione conferma la possibilità/necessità di riaffermare la natura costiera o portuale delle nostre città, ripartendo dal territorio e dalle sue risorse, abbandonando nostalgiche visioni storiche dei waterfront, costruendo contemporaneità nuove per chi, con sguardo curioso, arriva dal mare.

REFERENCES

- V. Giofrè, *Crotone, il Lungomare e i Giardino di Pitagora*, iiriti editore, Reggio Calabria 2004.
- M. di Venosa (a cura di), *Porti e Città*, Collana Ossimori. n.28. DAU- Pescara, 2002.
- M. Manigrasso, *Città e clima. Verso una nuova cultura del progetto*. SalaEditori, Pescara 2013
- F. Mazza (a cura di), *Crotone. Storia, cultura, economia*. Rubettino Editore, Cosenza 1992.



Fig. 1: Home page sito web www.eposbasilicata.it

Programma Epos della Regione Basilicata. Una rete per il cambiamento

Margherita SARLI

Programma strategico per l'educazione e la promozione della sostenibilità ambientale è la formula sintetizzata dall'acronimo EPOS, lo strumento di programmazione regionale 2010-2013 dedicato allo sviluppo sostenibile, di cui la Regione Basilicata si è dotata e che è attualmente in fase di ultimazione.

Il programma EPOS, approvato con delibera di giunta n. 2014/2010, è coordinato dal Dipartimento Ambiente Territorio e Politiche della Sostenibilità della Regione Basilicata che ha dedicato un team di risorse umane alla sua realizzazione. EPOS, come strumento regionale, favorisce la formazione permanente, mantiene alto l'interesse per la questione ambientale, richiama l'attenzione sul rapporto imprescindibile cittadino e territorio, offrendo linee di idee ed occasioni per essere partecipi.

La programmazione dà attuazione al "Nuovo Quadro programmatico Stato-Regioni e Province autonome per l'educazione all'ambiente e alla sostenibilità" e al "Decennio per l'educazione allo sviluppo sostenibile" (DESS UNESCO Italia) e fa riferimento ai documenti internazionali che pongono anzitutto lo sviluppo sostenibile e la sedimentazione della cultura della sostenibilità quali priorità e, in secondo luogo, segnano l'evoluzione del significato e degli obiettivi dell'educazione ambientale verso un concetto più ampio. La stessa Strategia UNECE (United Nation Economic Commission for Europe) per l'educazione allo sviluppo sostenibile (Ess) del 2005, ad esempio, recita che "l'educazione (...) è un pre-requisito per raggiungere lo sviluppo sostenibile, e uno strumento essenziale per il buon governo, per i processi decisionali consapevoli e per la promozione della democrazia". In altri termini, la Strategia riconosce l'educazione ambientale come uno strumento fondamentale per la crescita di una società consapevole e democratica e segna altresì l'evoluzione da un'educazione naturalistica *strictu sensu* ad una disciplina trasversale, che mette in relazione varie tematiche da affrontare sia a livello locale che globale, come la cittadinanza attiva, la tutela della salute, le pari opportunità.

Il programma EPOS recepisce le indicazioni della strategia UNECE e trova il suo senso profondo nell'idea che l'educazione sia frutto di una relazione, che mette in comunicazione, in situazioni di scambio, di interazioni e di reciproche modificazioni più soggetti. EPOS dunque è un mezzo di confronto il cui obiettivo è la costruzione di una *visione della realtà* in un'ottica sostenibile e nasce dalla volontà di dare *un taglio educativo all'azione istituzionale*.

A questo scopo il Dipartimento Ambiente, nel triennio appena trascorso, ha lavorato in una direzione ben precisa: mettere a sistema gli *stakeholders* del territorio per condividere principi, strumenti e programmi, utili alla costruzione di una cultura "capace di futuro" (Carta dei principi di Fiuggi). In altri termini, il tentativo è stato quello di creare un modello di collaborazione con le altre istituzioni ed i cittadini, fino

all'organizzazione di una rete territoriale che lavori insieme per far crescere la capacità di relazione dell'individuo e della comunità con l'ambiente, il territorio ed il paesaggio. Di questa rete fanno parte i Centri di educazione ambientale e alla sostenibilità (C.E.A.S.) e gli Osservatori Ambientali per la Sostenibilità (O.A.S) che costituiscono la REDUS, ossia la Rete di educazione alla sostenibilità della Regione Basilicata, alla quale il programma EPOS si rivolge e che è sostenuta con finanziamenti regionali, statali e del PO FESR 2007-2013.

Ciascun centro (CEAS-OAS) rappresenta una struttura integrata ed inscindibile rispetto ad un ente locale di riferimento, comune, provincia, parco, e si impegna a collaborare con scuole, associazioni e altri soggetti che, riconoscendo l'importanza della Rete e dichiarando di volerla sostenere, vengono formalmente riconosciuti come Amici della Rete (Adr). CEAS ed OAS hanno una diversa composizione giuridica: organizzazioni onlus/no profit, associazioni culturali e ambientaliste, cooperative e società, con una comprovata esperienza nelle tematiche inerenti l'educazione ambientale e alla sostenibilità. La REDUS è coordinata da una struttura organizzativa che funge da Centro di Coordinamento regionale e che, insieme alla Direzione scolastica, ai Centri e agli Amici della Rete costituisce un laboratorio di idee e proposte per promuovere la sostenibilità ambientale.

A partire dal 2010 sono stati messi in campo una serie di interventi per semplificare la REDUS e per ri-ammagiarla, con l'intento di ri-creare sinergie a favore della condivisione di un percorso e del perseguimento della stessa *mission*. Coerenza, complementarità, continuità ed integrazione sono state infatti le parole chiave che hanno guidato l'azione del Dipartimento Ambiente, Territorio e Politiche della Sostenibilità in materia di educazione. Il rinsaldamento o, in alcuni casi, la creazione dei legami tra i 32 nodi (CEAS e OAS) della Rete non è stato compito facile e ad oggi, sono ancora tanti gli interventi che il Centro di Coordinamento regionale vorrà realizzare per consolidare il loro agire sistemico e per armonizzazione una *vision della sostenibilità*, preservando al contempo, come un valore aggiunto, l'eterogeneità dei soggetti appartenenti alla Rete e la diversità del loro operato.

Tra le azioni proposte vanno annoverate senz'altro le occasioni formative, momenti anche residenziali, che oltre ad ampliare la *toolbox* degli educatori hanno favorito uno scambio di esperienze, un confronto sul lavoro svolto sui territori, e hanno innescato un processo empatico tra i CEAS. Riconoscere affinità o punti di distanza nell'operato dei vari Centri significa infatti, integrarne al meglio le competenze nella costruzione dei percorsi progettuali. D'altra parte invece, far emergere sul territorio le contraddizioni e i conflitti che il tema ambientale genera è un'azione di fondamentale importanza per i CEAS che devono saper leggere il contesto nel quale operano e indirizzare all'adozione di comportamenti congrui per lo sviluppo sostenibile.

Ma un'altra è stata l'iniziativa sulla quale il Centro di Coordinamento ha scommesso maggiormente, ritenendola utile strumento per il consolidamento di un fronte compatto tra i nodi che, va precisato, spesso operano in contesti territoriali anche molto distanti tra loro. Sin da subito pertanto, è stato attivato un progetto operativo denominato



Fig. 2: Poster_Raccontare una Rete - Dipartimento Ambiente, Territorio, Politiche della Sostenibilità - Donato Viggiano, Anna Abate, Rosanna Perretta, Margherita Sarli.

“Comunicare Epos” che ha avuto e continua ad avere l’obiettivo di consolidare da un lato lo scambio di esperienze tra i CEAS, e dall’altro di offrire agli *utenti esterni* una visione omogenea delle numerosissime iniziative di animazione territoriale messe in campo.

Uno degli strumenti utilizzati da Comunicare Epos è stato il sito web www.eposbasilicata.it che, a tutt’oggi, vuol’essere punto di raccordo virtuale fra i Centri, oltre ad essere strumento tradizionale di comunicazione in qualità di portale regionale dedicato alla sostenibilità. Il sito offre visibilità e risonanza ai progetti attraverso uno spazio dedicato ad ognuno, che viene arricchito per ogni singola fase progettuale con informazioni generali, news, documenti, video e *storytelling* fotografici.

L’interesse riservato al portale dai soggetti della REDUS e della comunità è testimoniato dal numero di visite che, a 18 mesi dalla sua attivazione, ha raggiunto la soglia delle 15.000. Questi risultati hanno fatto maturare inoltre, l’opportunità di dare spazio sul portale anche a sezioni tematiche (ad esempio: il Paesaggio) e ad altri progetti realizzati direttamente dal Dipartimento Ambiente della Regione, perché possano essere utile strumento conoscitivo per i CEAS, ma anche per la platea di utenti fidelizzati ad eposbasilicata.it.

Accanto al sito un altro passo in avanti per mettere a sistema la Rete e promuoverla, anche per connotarla come “un gruppo” catalizzatore di economie sul territorio, è stato fatto dedicandole una pubblicazione, un catalogo, che racconta ogni Centro attraverso una scheda, che ne riporta i dati anagrafici, le peculiarità e le proposte educative più significative. La pubblicazione “*La Rete di educazione alla sostenibilità della Regione Basilicata*” è stata distribuita agli uffici Infeas delle altre regioni e ai dirigenti scolastici degli istituti lucani per presentare loro le opportunità di formazione formale e non formale proposte dai CEAS.

L’attività di informazione e divulgazione del programma Epos, di cui la Regione si è fatta carico in prima persona, si è rilevata in questo triennio di fondamentale importanza; il sito in particolare, è stata l’esperienza che meglio di tutte racconta il lavoro di rete dal 2010 al 2013. La comunicazione infatti, costante e puntuale, è stata stimolo per attivare percorsi partecipativi, che hanno favorito l’inclusione sociale e la cittadinanza attiva, ed ha connotato la REDUS come una vera e propria rete culturale al servizio dell’ambiente.

Il lavoro messo in campo ha sottolineato l’idea che la comunicazione nel campo dell’educazione per la sostenibilità non può essere qualcosa di distaccato rispetto alle attività progettuali ma piuttosto si configura come parte integrante delle stesse. Favorire la conoscenza di iniziative ha significato impegnarsi per la costruzione di una griglia valoriale nella quale i momenti di animazione territoriale siano letti come occasioni di riflessione, crescita della coscienza civica e più in generale di formazione umana, dalla quale lo sviluppo sostenibile transita. D’altronde è lo stesso Programma Epos a recitare che “*per contribuire allo sviluppo di percorsi virtuosi di educazione alla sostenibilità è*

fondamentale attivare un trasferimento di informazioni continuo e costante rivolto ai cittadini, amministratori e attori, organizzati e non, che hanno un interesse diretto o indiretto rispetto alle tematiche di gestione del territorio e dell'ambiente".

A conclusione del periodo di programmazione 2010-2013, EPOS, divenuto ormai etichetta riconoscibile e familiare sul territorio regionale, si è contraddistinto per gli sforzi attuati per il consolidamento della REDUS e per la sperimentazione di un modello di comunicazione/informazione ambientale, arma imprescindibile per la sostenibilità. Tutto quanto realizzato rappresenta un patrimonio di inestimabile valore per il Dipartimento che si è posto in una posizione di ascolto, dialogo e reciproco scambio con il territorio, da un lato affidando alla Rete tutti gli strumenti per arricchire le proprie competenze, dall'altro acquisendo da essa utili stimoli per pianificare strategie e cogliere le opportunità che la nuova programmazione saprà offrire.

Progetti di waterfront

Antonio ACIERNO

Di seguito si presentano alcune riqualificazioni di waterfront, realizzate o semplicemente progettate, riguardanti alcuni dei principali porti nazionali ed internazionali. Le schede sintetiche descrittive sono state oggetto di approfondimento di ricerca in ambito didattico¹ al fine di leggere ed interpretare i temi sostanziali presenti nei progetti di 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



Fig. 1 - Il porto di Barcellona

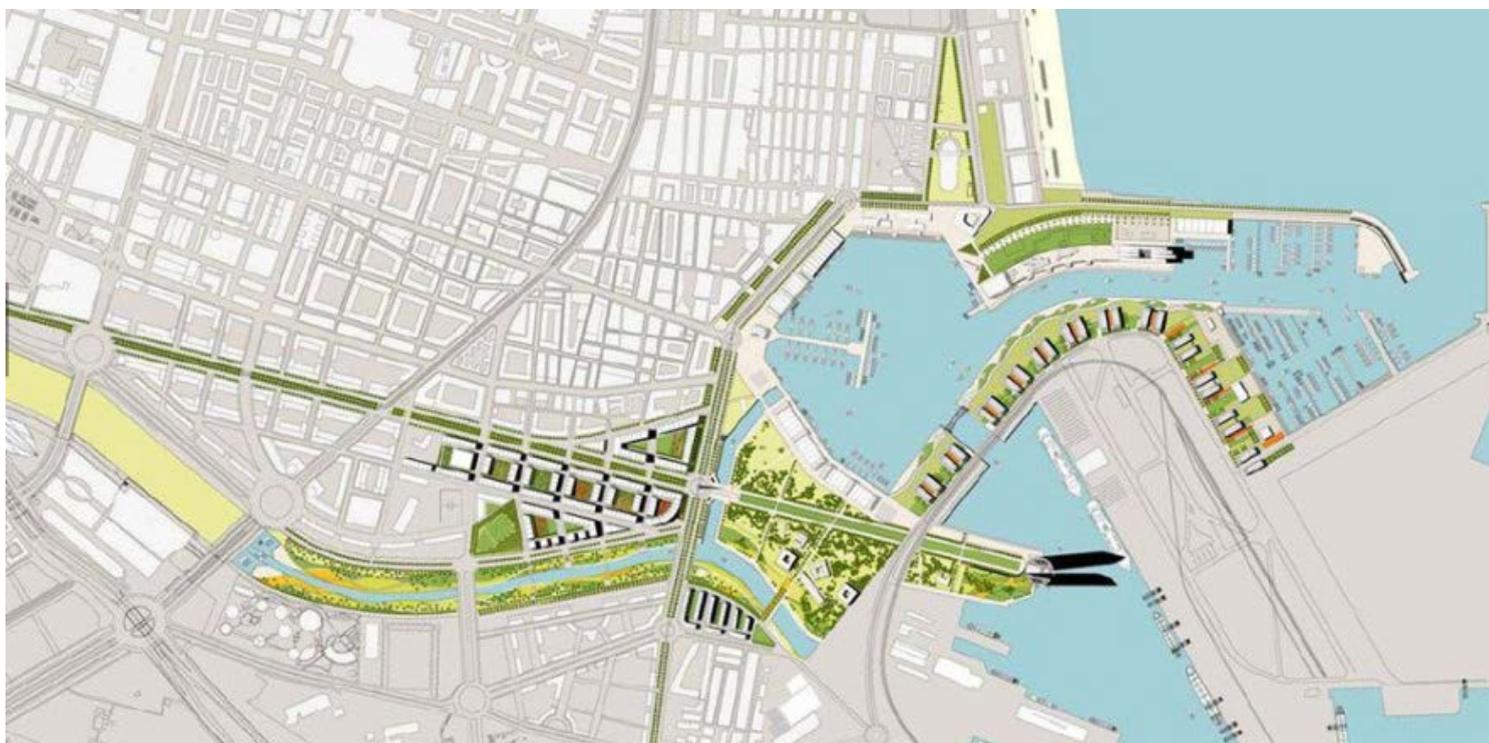
complessità dell'approccio al progetto delle aree portuali, anche alla luce della normativa vigente e delle *Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori Portuali* (ai sensi dell'art. 5 della legge n. 84/94). In particolare l'esplorazione dei progetti di waterfront affronta il tema del progetto 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 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 meridionali, 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.

Fig. 2 - Il porto di Valencia



REGIUM WATERFRONT di Reggio Calabria

Progettisti	Architect _ ZAHA HADID ARCHITECTS Design _ Zaha Hadid with Patrik Schumacher Project Architect _ Filippo Innocenti
Localizzazione	Museo del Mediterraneo in zona porto Centro polifunzionale sulla costa tra stazione e villa comunale
Anno	2007
Superficie	Competition / Research: 25,000m ² Museum: 13,400m ² Performing Arts Centre: 8,000m ²

Caratteristiche dell'intervento

Il progetto risponde alle aspettative del bando di concorso attraverso l'integrazione nella città della fascia degradata oltre la linea ferroviaria ed attivando una mobilità urbana differenziata di collegamento tra i nuovi poli oggetto del concorso, e tra questi e le infrastrutture limitrofe.

In questo modo si innescherà una dinamica efficiente di trasformazione e valorizzazione di tutta l'area.

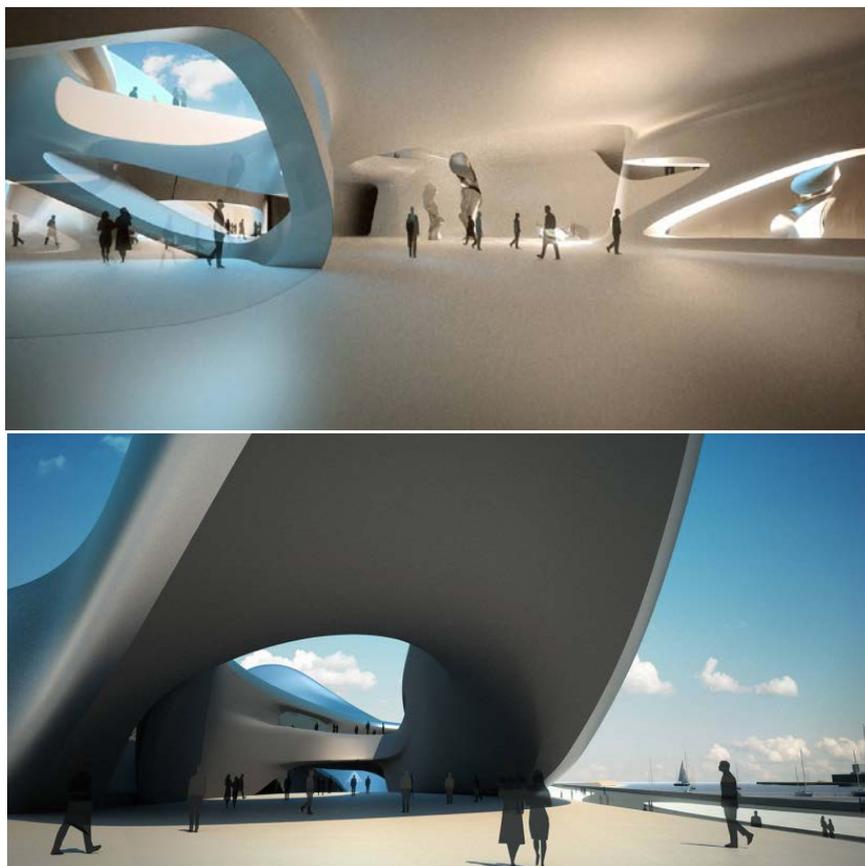
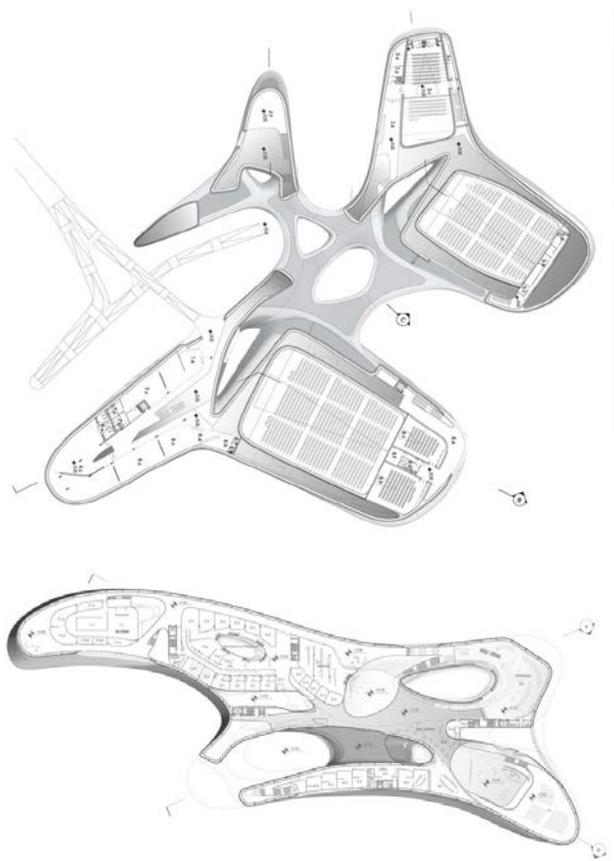
Analisi area urbana: l'area portuale sorge di fronte alla necropoli di Santa Caterina fondata nel periodo della dominazione greca, nell'attuale quartiere Santa Caterina a nord del centro storico che comprende il lungomare Falcomatà. La pianta a scacchiera termina su Corso Vittorio Emanuele III parallelo all'andamento della costa e a Via Giacomo Matteotti. Il centro storico in questione ha un impianto urbanistico ben definito e con una forte caratterizzazione morfologica e paesaggistica. I principali collegamenti sono garantiti a sud dall'aeroporto della città, ai due estremi dalle stazioni ferroviarie ed è attraversata nelle direzioni nord-sud ed est-ovest dalla maglia stradale. Le zone degradate sono le zone di espansione previste dal Piano De Nava del 1911: il porto a nord e nei pressi del torrente Calopinace a sud

Criticità: Degrado aree interessate, separazione città-mare, binari ferroviari come barriera, circolazione congestionata, parcheggi insufficienti

Obiettivi: Integrazione tra la città e la fascia degradata oltre la linea ferroviaria, Mobilità urbana differenziata di collegamento tra i nuovi poli oggetto del concorso, e tra questi e le infrastrutture limitrofe

Soluzioni progettuali: Liberare il lungomare dagli elementi di ostruzione, Attraversamento sopraelevato, Pedonalizzazione dell'area, Localizzazione parcheggi all'esterno delle aree, Attivazione navette per limitare il traffico





Il tema principale del progetto analizzato è la **CONNESSIONE**.

La riqualificazione dell'intera area è attuata tramite la fluidità degli spazi costruiti con quelli esterni e anche all'interno degli edifici stessi: piazze coperte, sopraelevate, collegate tramite diversi percorsi che garantiscono la circolazione continua tra interno ed esterno. La scelta architettonica vuole garantire la migliore connessione tra il nuovo distretto ricettivo nord, la spiaggia in continuità urbana con la città, il lido comunale e gli alberghi attualmente in costruzione sul lungomare.

L'inserimento nel **LANDSCAPE** è armonioso poiché le forme utilizzate si ispirano vagamente a forme organiche che sono volontariamente di grande impatto affinché l'intervento sia visibile dai vari punti di accesso, come l'autostrada, ferrovia e aeroporto. Il progetto sfrutta le potenzialità uniche della localizzazione, lungo il braccio di mare che separa l'Italia continentale dalla Sicilia. La morfologia del terreno artificiale, integrata alla darsena di attracco dei motoscafi e alle tre emergenze architettoniche del Centro, innescano una dinamica di percorsi diversi che consentono di attraversare il grande spazio pubblico in modo sempre diverso.

Per realizzare la **CONTINUITA'** con la città non è stato ipotizzato l'interramento del percorso stradale bensì un attraversamento sopraelevato che consente lo scorrimento delle automobili lungo Via Matteotti e permette un nuovo punto di vista sull'area di progetto. Il traffico sarà alleviato tramite l'attivazione di navette che collegheranno ai parcheggi agli estremi del centro. In tal modo il centro storico sarà una grande area pedonale.

Le nuove **INFRASTRUTTURE**, il Museo del Mediterraneo e il Centro polifunzionale, saranno catalizzatori di eventi. Con una serie di spazi dedicati alle arti visive, allo sport e al commercio diventeranno la sede della fioritura culturale e artistica e incentiveranno la circolazione pedonale del lungomare. La localizzazione del Museo, al confine con il porto turistico, garantisce la conclusione ideale della passeggiata urbana. La **RIVITALIZZAZIONE** dell'area nella sua interezza avverrà se sarà realizzato l'intero progetto. La rinascita dal degrado in cui versa attualmente è possibile se le aree in questione diverranno centri attrattori ma anche luoghi di passaggio. Il progetto mira a riacquistare la scala umana e a diventare un faro ben visibile dall'entroterra e dalla costa

Waterfront di Messina

Progettisti: Studio UFO e Favero e Milan Ingegneria
Localizzazione: Museo del Mediterraneo in zona porto
 Centro polifunzionale sulla costa tra stazione e villa comunale

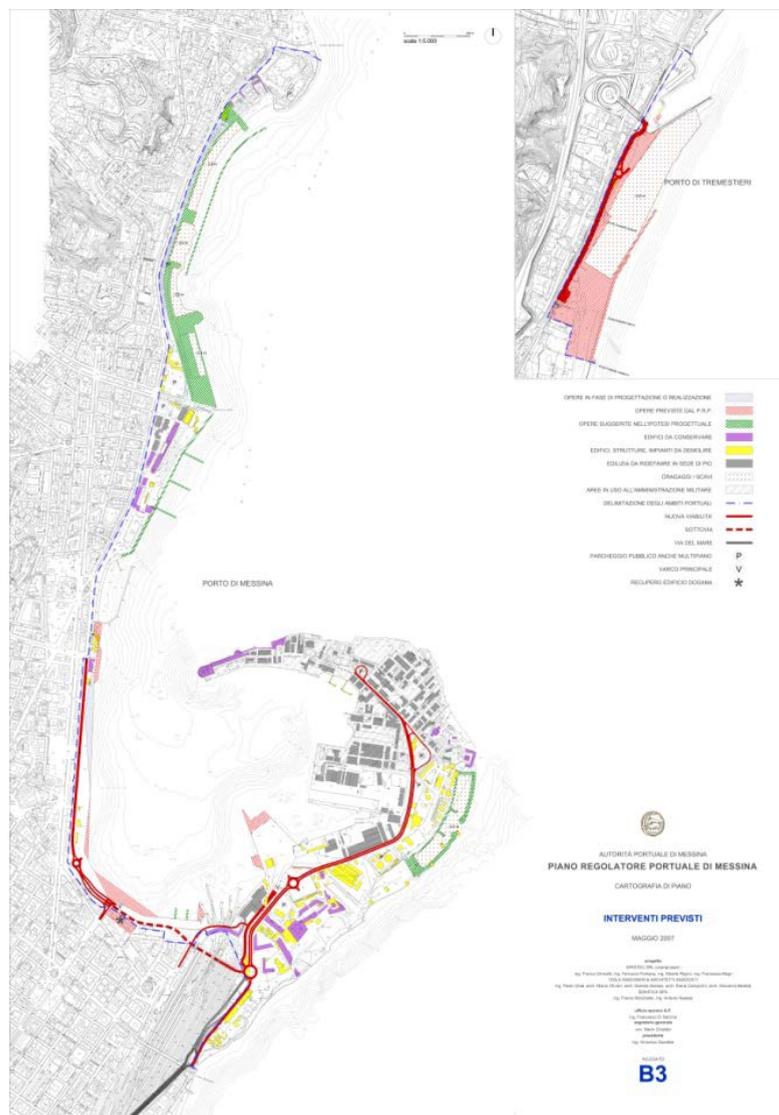
Anno: 2011
Superficie: 300 ha

Caratteristiche dell'intervento: Ricucitura del rapporto tra waterfront e territorio urbano. Rifunionalizzazione di aree dismesse e/o degradate. Realizzazione di spazi e servizi sociali.

Analisi area urbana: Gli ambiti portuali sono due, ben distinti fra loro: quello storico, che si estende davanti alla città tra le foci dei torrenti Annunziata e Portalegni, e quello più isolato, a sud, in località Tremestieri. Il PRP disciplina gli ambiti suddividendoli in due tipologie di sottoambito, rispettivamente del Porto Operativo e dell'Interazione Città-Porto.

Il Piano prevede quattro diversi sottoambiti così identificati e denominati:

- Il Sottoambito del Porto Operativo di Messina (POM) allocato nella sua posizione storica all'interno della cosiddetta zona Falcata e a mezzogiorno della foce del torrente Bocchetta, in un bacino naturalmente protetto e in un'area che in questo piano viene sostanzialmente riorganizzata sia per quanto riguarda le banchine che gli spazi a terra.
- Il Sottoambito del Porto Operativo di Tremestieri (POT), circa 7 chilometri a sud del primo, dove è prevista la riorganizzazione della darsena esistente e la formazione di una nuova darsena a mezzogiorno della prima.
- Il Sottoambito di Interazione Città-Porto denominato "Waterfront" (WAT), che comprende il litorale urbano che si sviluppa a nord della foce del Bocchetta fino alla foce del torrente Annunziata, è dedicato precipuamente al diporto nautico.
- Il Sottoambito di Interazione Città-Porto denominato "La Falcata" (FAL), che impegna le aree affacciate sullo Stretto, e quindi all'esterno della omonima penisola, dedicato sostanzialmente al recupero di funzioni urbane e del rapporto della città con il mare.



Criticità: Degrado che caratterizza l'area compresa tra la "zona Falcata" e il porto Tremestieri, oggi occupata da fabbriche, impianti, depositi, magazzini, insediamenti abusivi e discariche, Netta separazione tra il tessuto urbano e l'area del waterfront, dovuta alla presenza del parco ferroviario che delimita le due aree, Assenza di aree finalizzate alla logistica delle attività industriali ed una conseguente inabitabilità di molti spazi e superfici spesso non accessibili o non utilizzabili, Assoluta mancanza di spazi e servizi sociali che consentano il recupero e l'assistenza alle utenze deboli insediate nei quartieri popolari.

Obiettivi: Ipotesi progettuale del PRG di Messina

Realizzazione di aree verdi (pubbliche, di rispetto e di arredo) e parcheggi (a raso interrati e pluripiano) per rendere compatibile l'area del porto con la sua vocazione turistica e le funzioni portuali.

Elaborazioni di piani settoriali: Piano del verde dei parcheggi; Piano dell'arredo urbano; dei colori e della segnaletica; Piano dell'illuminazione esterna; Piano dei rifiuti del rumore e della security.



Progetto vincitore del programma del PIAU "Porti e Stazioni"

Ricucitura del rapporto tra waterfront e territorio urbano superando la barriera della ferrovia, Riqualificazione dell'affaccio al mare e realizzazione di un parco urbano "frontemare" costituito di una una grande Marina e di un'Isola artificiale localizzata a Santa Cecilia, Riqualificazione delle zone ZIR e ZIS tramite il riutilizzo di molte aree industriali dismesse.

Il progetto prevede:

uffici e una struttura alberghiera

"una nuova città-paesaggio" con alloggi orientati verso Sud e con una vista privilegiata sullo Stretto.

un comparto abitativo in un'area oggi tagliata dai binari

una città-giardino con case di altezza contenuta, giardini esterni e terrazze pensili prevista tra via Santa Cecilia e via Cannizzaro

un centro servizi con una torre di 87 metri posto a 150 metri dal mare.

un centro di ricerca scientifica e tecnologica.

Waterfront di PALERMO

Progettisti: Roberto Cherubini e collaboratori- CSIAA

Localizzazione Palermo

Anno 2004

Superficie 8 ha

Caratteristiche

dell'intervento L'intervento sul fronte del porto di Palermo riguarda la progettazione del nuovo terminal crocieristico, del centro per la nautica da diporto della Cala Vecchia in immediata adiacenza al sito archeologico del Castello Normanno, e la stazione dei traghetti per le isole. Il tutto inserito in un sistema lineare di parco che interessa l'intero sedime in gran parte gravemente compromesso dell'attuale porto commerciale.

Analisi area urbana: Oltre al suo ruolo di centro economico-commerciale, Palermo è una città storica con un ricco patrimonio culturale ed un florido turismo. Quest'ultimo rappresenta un'importante risorsa con gli approdi favoriti dalle navi crociera, yachts e scafi da diporto. Palermo mostra una grande eterogeneità nel suo tessuto urbano. A partire dagli anni sessanta una gran colata di cemento ha invaso la Conca d'Oro occupando una vasta porzione di territorio posto fra il mare e le montagne.

Attualmente la zona del porto ospita nuclei amministrativi e commerciali che consentono di vivere questa parte della città soprattutto nelle ore diurne lasciandola, invece, spopolata in quelle serali.

Criticità: La questione del rapporto di scala tra gli edifici esistenti sul fronte porto e la sagoma delle grandi navi da crociera stazionanti, la relazione tra ragioni dell'indagine archeologica e ragioni della gestione delle attività diportistiche, i fattori trasportistici del disimpegno del traffico traghetti in area urbana.



Obiettivi e proposte progettuali: l' Autorità Portuale, cosciente della strategicità di un' accorta politica di recupero e rivitalizzazione dell' area del waterfront urbano-portuale, ha steso il nuovo Piano Regolatore Portuale che prevede interventi di sistemazione delle aree, di recupero del porto storico della Cala e del porticciolo di Sant'Erasmus, del restauro della Stazione Marittima per soddisfare sempre di più le esigenze di passeggeri in costante aumento.

Proposte progettuali: il progetto presentato dal CSIAA mira a risolvere le criticità localizzate nell'area in esame creando un sistema lineare di parco urbano che interessa l'intero sedime in gran parte gravemente compromesso dell'attuale porto commerciale. Si intende realizzare una continuità fisica e dove non è possibile per la presenza del mare, una continuità di visuali, tramite un sistema costruito che si snoda lungo la linea di costa:

A. Una parte del progetto riguarda l'ambito del porto storico della Cala dell'interfaccia 2: Foro Italico-Sant'Erasmus costituito dal prato del Foro Italico come area per il tempo libero e servizi legati al potenziamento della nautica da diporto della Cala e di Sant'Erasmus e alla localizzazione di servizi al turismo e al tempo libero.

B. Una seconda parte si riferisce all'interfaccia 1: Castello a Mare-Cala, costituita dalla grande area del parco archeologico del Castello a mare in corso di progressivo scavo e valorizzazione

C. Una terza prospiciente l'interfaccia 4: area Crociere costituita dal nuovo fronte su via Crispi, come area di filtro tra la città e il porto.

L'architettura dei tre edifici del progetto presentato dal Prof.Arch. Cherubini e dal suo team, risponde con le sue forme alle tre modalità di imbarco connesse alla crociera, al traffico delle linee di navigazione vicinali, al diportismo nautico. Si tratta di modalità dipendenti dalle diverse temporalità di trasferimento da terra al mezzo marittimo, capaci di connotare fortemente spazi di diversa qualità e funzione.



Footnotes

1 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 riportate sono solo una minima parte di quelle realizzate e gli studenti coinvolti partecipanti sono: Sara Gemignani, Silvia Massa, Iole Nocerino (Reggio Calabria); Maria Esposito, Miriam Ferrentino (Messina); Amato Ilaria, Antonia Angelone, Claudia Catena (Palermo).

La riqualificazione del lungosenna parigino: le *Projet des berges de Seine*

Candida CUTURI

Le aree di *waterfront urbano*, sedi privilegiate di flussi e di scambio, dispiegano un enorme potenziale in termini di contributo allo sviluppo economico e al rafforzamento della identità delle città europee.

In seguito ai cambiamenti post-bellici, le città hanno dovuto affrontare varie problematiche, sotto il profilo fisico-spaziale e socio-economico, in termini di siti derelitti/contaminati, strutture industriali dismesse, edifici degradati/obsoleti, disoccupazione ed alienazione (Cuturi, 2010).

In particolare, la rigenerazione delle aree lungo mare, fiumi e canali si è rivelata una significativa opportunità di rinascita per le città, avviatesi ad una nuova stagione di prosperità, soprattutto laddove, alla luce del ruolo chiave (autorevole e non autoritario) degli enti pubblici locali, si è attivata una solida *partnership* tra istituzioni pubbliche, settore privato, organizzazioni per la comunità, insieme ad una sempre più attiva partecipazione dei cittadini (e non mera consultazione superficiale) ai processi decisionali.

La città è diventata il focus di politiche tendenti a migliorare la *performance* urbana e territoriale, con una riduzione del ruolo dei governi nazionali ed una maggiore attribuzione di responsabilità alle istituzioni locali. La stessa Comunità Europea ha promosso e indirizzato politiche focalizzate sulle aree urbane, per la riqualificazione, la crescita e la competitività economica, l'occupazione, la coesione economica e sociale.

Negli anni '70 dello scorso secolo il Comune di Parigi aveva iniziato a perimetrare aree urbane da riqualificare, degradate o da completare, con il supporto di Stato e privati, istituendo *Zones d'Aménagement Concerté* (con relativo piano attuativo d'area).

Tra le ZAC si annoverano Citroën-Cevéennes, Bercy e Seine Rive Gauche, istituita nel 1991.

Il processo di riqualificazione della zona successivamente ridenominata "*Paris Rive Gauche*" interessa il tredicesimo *arrondissement*, un'area discontinua e parzialmente dismessa di circa 130 ettari, tra le strade ferrate della stazione di Parigi-Austerlitz e la Senna, fino al *boulevard périphérique*. Condotta dalla società SEMAPA¹ (oggi Société d'Étude, de Maitrise d'Ouvrage et d'Aménagement Parisienne), l'operazione, tra le più rilevanti dagli interventi haussmaniani del XIX secolo, afferisce ai quartieri Austerlitz, Tolbiac, Masséna e Bruneseau, articolati rispettivamente intorno ai centri nevralgici della stazione Austerlitz, Bibliothèque Nationale de France², Université Denis Diderot-Paris 7, *périphérique*/boulevard Général Jean Simon. Persegue mixité urbana e sociale tramite integrazione delle funzioni universitarie ed imprenditoriali, promuove conservazione del patrimonio, connessioni nel tessuto cittadino³, spazi verdi di quartiere, modalità di trasporto leggero e collettivo. Inoltre, è stata pioniera nella applicazione della Carta della Concertazione del Ministero dell'Ambiente (del 1996), con istituzione di un comitato di concertazione (nel 1997), operante sulla base di gruppi di lavoro te-

matici.

L'area delle rive parigine della Senna è iscritta nella *Lista del Patrimonio Mondiale UNESCO* dal 1991⁴ (*Paris, rives de la Seine*). La zona designata corrisponde al paesaggio fluviale che si estende dal Pont de Sully al Pont d'Iéna sulla riva destra e al Pont de Bir-Hakeim sulla riva sinistra, ivi compresi i grandi complessi monumentali, le prospettive e le cortine prospettanti sul fiume.

I criteri che hanno ispirato la nomina afferiscono al valore storico del sito, al valore esemplificativo delle sue costruzioni, all'uso del fiume e delle sue sponde: l'insieme urbano quale esempio ragguardevole di architettura, con le sue stratificazioni storiche; la successione di capolavori lungo le rive della Senna (Notre Dame e la Sainte Chapelle, il Louvre, l'Hôtel des Invalides, Place de la Concorde, l'École Militaire, Le Grand Palais des Champs-Élysées, la Tour Eiffel), rivelatisi riferimenti per le costruzioni gotiche o per l'impianto urbanistico delle capitali europee; la città storica dei secoli XVI-XVII, fino al XX, che attesta le relazioni dell'uomo con il fiume (difesa, scambio, passeggio).

Il *Projet des berges de Seine en 2012*, condotto dal Comune di Parigi, focalizza le sponde della Senna quale bene di valore eccezionale.

Si tratta di un progetto di riqualificazione del lungosenna da circa 35 milioni di Euro, promosso dal sindaco Bertrand Delanoë, per una visione più sostenibile del paesaggio urbano fluviale, in termini di riduzione di traffico ed inquinamento, ricorrendo a modalità di trasporto "dolci", nonché migliorandone la biodiversità⁵; inoltre, se ne promuovono usi rispettosi della morfologia, adatti a tutte le generazioni e classi sociali.

Il progetto intende valorizzare il paesaggio urbano storico, i ponti e i monumenti, le grandi prospettive e nuovi punti di vista per contemplare il sito.

Lo studio del dicembre 2011⁶ prevedeva la realizzazione dei lavori, lungo le rive destra e sinistra, nel corso del 2012. Gli interventi relativi alla sponda destra si sono conclusi nel settembre 2012; per l'estate 2013 è stata riaperta al pubblico la riva sinistra.

Il progetto punta ad una riconnessione delle persone (sia Parigini che turisti) con la Senna, attraverso incremento della pedonalizzazione lungo le sponde, miglioramento della accessibilità alle zone di bordo fiume e dei collegamenti tra le rive, continuità dei percorsi per pedoni e ciclisti, sicurezza dei luoghi.

Lungo la riva destra, la strada a scorrimento veloce Georges Pompidou si trasforma in un *boulevard* urbano, con una *promenade* tra l'Hôtel de Ville e il bacino dell'Arsenal, i nuovi attraversamenti pedonali dei ponti Debilly e Léopold Sedar Senghor⁷, per facilitare la connessione tra le sponde, e la valorizzazione dei porti des Célestins e de l'Hôtel de Ville.

In corrispondenza della parte bassa della riva sinistra la circolazione automobilistica è stata soppressa, lungo un percorso di 2,3 km, dal Musée d'Orsay al Musée du quai Branly: la banchina tra Pont Royal e Pont de l'Alma è stata interdetta al traffico veicolare per diventare una passeggiata di 4,5 ettari, dedicata a pedoni e ciclisti.

La comunità locale è stata coinvolta nella proposta di idee progettuali per le nove aree di riqualificazione lungo la Senna, nella prospettiva di creare un ambiente diversificato, creativo, sicuro e verde, attraverso un connubio tra natura, cultura, sport e tempo libero.

Fig. 1 - Le rive parigine della Senna: Musée du quai Branly, su progetto di Jean Nouvel, con il Mur Végétal (di Patrick Blanc);



In particolare lungo la riva sinistra, l'area estesa dalla Tour Eiffel al Musée d'Orsay, passando per Port du Gros Caillon, Port des Invalides e Port de Solferino⁸, è stata riqualificata quale spazio culturale flessibile, con ricco programma di eventi stagionali, nonché oasi di sport e relax; sul lungofiume è possibile correre, giocare, riposarsi, mangiare⁹, contemplare la Senna.

I giardini galleggianti del Gros-Caillou Port offrono un punto di osservazione unico, prospettante sulle acque, immerso nella vegetazione; il Verger è un giardino/frutteto con circa 120 specie vegetali; sulla piattaforma Zen (Mikado, 142 mq) si praticano Yoga, Pilates o Tai chi.

Nell'area di Port des Invalides, al di sotto del ponte Alexandre III, è ubicato il Faust, un originale luogo di intrattenimento di circa 2.100 mq – costituito da spazio per rappresentazioni con annesso bar/ristorante – dedicato a recitazione, musica, lettura e varie forme artistiche.

A Port de Solférino, l'Emmarchement è una struttura a gradoni discendente dalla banchina superiore, laddove prospetta il Musée d'Orsay, verso quella inferiore lungo la Senna; progettata per 600 posti, consente una straordinaria visione della città e degli eventi organizzati sul fiume (Foto n. 4); inoltre, lungo questo tratto della riva sinistra è possibile prenotare gratuitamente cabine ZZZ¹⁰, per rilassarsi o mangiare.

Lungo la riva sinistra, luogo di sperimentazioni urbane, si trovano, altresì, parco skate, parete per arrampicata bambini, giardino edibile con verdure stagionali, scuola di *performing arts*, spazi per mostre temporanee. L'area offre varie attività culturali e sportive, al mutare delle stagioni e per tutte le età, programmate da un talentuoso gruppo



Fig. 2 - Le rive parigine della Senna: Port des Invalides, con il Pont Alexandre III sullo sfondo.
(Foto dell'autore, 2013)

multidisciplinare.

Si è prestata grande attenzione alla natura e alla biodiversità, con scelta oculata delle piante, lungo le sponde, per favorire la presenza di flora e di fauna tipiche della Senna; fiori selvatici ed erba si estendono per circa 1,800 mq¹¹.

Inoltre, sono state aggiunte nuove fermate lungo la Senna per condurre i passeggeri verso taverne, ristoranti e varie sedi di attività.

Tra l'altro, è stata riqualificata Place de la République, con interdizione al traffico motorizzato lungo la parte settentrionale, piantumazione di alberi, progettazione di fontane e panchine.

La *gestione del sito* vede collaborare il Comune di Parigi con gli Architectes des Bâtiments de France e Ports de Paris, nonché con Stato, Prefettura, VNF, ma anche con i Parigini ed altri attori metropolitani, nell'ottica di una reversibilità delle funzioni.

La riqualificazione del Lungosenna parigino denota riconoscibilità e senso del luogo, diversamente da interventi che sembrano trasmettere un senso di spiazzamento, con edifici iconici e prorompenti non adeguatamente integrati nel contesto.

Il *processo di rigenerazione delle aree portuali e di lungofiume* esercita molteplici impatti positivi, sotto il profilo della riqualificazione fisica e ambientale e della rigenerazione socio-economica, favorendo bonifica del suolo e delle acque, riduzione di traffico e inquinamento, accessibilità e mobilità, conservazione e valorizzazione del patrimonio costruito, e in particolare delle testimonianze di notevole/eccezionale valore storico-architettonico, sviluppi ad usi misti nelle aree urbane a densità medio-alta, diversificazio-



Fig. 3-4 Le rive parigine della Senna: Pont Alexandre III; Port de Solférino, con il Musée d'Orsay a destra, sullo sfondo Pont Royal con il Louvre a sinistra. (Foto dell'autore, 2013)

ne delle attività e della forza lavoro, incremento di flussi turistici, percezione di sicurezza urbana.

REFERENCES

- Atelier Parisien d'Urbanisme (2011), "Paris, rives de la Seine. Le projet des berges de Seine en 2012", Mairie de Paris, APUR;
- Cuturi C. (2010), "The revival of urban waterfront areas: evaluation of British and Irish experiences", *Int. J. Sustainable Development*, Vol. 13, Nos. 1/2, 2010;
- lesberges.paris.fr;
- www.whc.unesco.org

FOOTNOTES

1 Nata nel 1985 su iniziativa della municipalità parigina quale società ad economia mista, nel 2012 ha acquisito status di SPLA, società pubblica di sviluppo locale. È certificata ISO 14001 per l'operazione Paris Rive Gauche e nel 2000 ha ricevuto il certificato ECOPASS, rinnovato nel 2003. Cfr. <http://www.parisrivegauche.com/>

2 La Biblioteca nazionale François Mitterrand (su progetto di Dominique Perrault) era uno dei *grands projets* che il presidente francese iniziò a promuovere negli anni '80, in termini di edifici singoli (in acciaio e vetro), ma anche progettazione urbana di parti periferiche della città.

3 Sono stati realizzati, tra l'altro, il nuovo asse principale Avenue de France e la Passerelle Simone de Beauvoir.

4 Numerosi centri urbani europei sviluppatasi lungo corsi d'acqua sono annoverati quali *Siti del Patrimonio Mondiale* (WHS) nella *World Heritage List* UNESCO; in Francia, oltre le rive della Senna a Parigi, Le Havre, la città ricostruita da August Perret, Bordeaux e il Porto della Luna, Mont-Saint-Michel e la sua baia. Cfr. <http://www.whc.unesco.org/>

5 Nel corso del suo mandato, iniziato nel 2001, Delanoë ha favorito percorsi e infrastrutture ciclabili, promosso schemi di condivisione delle biciclette, introdotto l'auto elettrica a breve termine, riqualificato gli spazi pubblici. Il *Projet des berges de Seine* non è stato appoggiato da alcuni di quegli automobilisti (circa 40.000) che percorrevano quotidianamente le rive della Senna.

6 Cfr. Atelier Parisien d'Urbanisme (2011), "Paris, rives de la Seine. Le projet des berges de Seine en 2012", Mairie de Paris, APUR (Étude réalisée par Jean-Christophe Choblet, Patricia Pelloux, Katya Samardzic; www.apur.org).

7 La passerella Debilly connette la zona del Musée du quai Branly (riva sinistra) con Palais de Tokyo e Musée d'Art Moderne (riva destra); la passerella Senghor mette in comunicazione il Musée d'Orsay (riva sinistra) con Jardin des Tuileries (riva destra).

8 Fino a guardare verso le suggestive Ile de la Cité e Ile St. Louis.

9 Facendo un picnic sulle terrazze attrezzate (anche con giochi da tavolo) lungo la Senna, ricorrendo alla "trattoria mobile", oppure in un ristorante sul fiume (ad esempio quello allestito in un vaporetto veneziano anni '20, di fronte al Musée d'Orsay). Cfr. <http://lesberges.paris.fr/>

10 Si tratta di *containers* in stile marinaro, da cui si guarda verso la Senna, immersi in un giardino ispirato a Monet, Picasso, Kandinskij o Seurat, dove leggere o meditare, fare un pisolino o una proposta di matrimonio. La prenotazione è valida per un arco temporale di un'ora e mezza, per un numero massimo di otto persone, con la presenza di almeno un adulto e divieto di consumo alcolico. Cfr. <http://lesberges.paris.fr/>

11 In City Hall Square, installata una composizione vegetale di 400 mq, con salici, viti, arbusti e vari tipi di erba. Cfr. <http://lesberges.paris.fr/>

Eventi, Convegni,
Mostre

Il senso di Louise per i rifiuti

Francesca PIROZZI



Louise Nevelson, The Golden Pearl, legno dipinto oro, 1962, collezione privata. Courtesy Fondazione Marconi, Milano ©Louise Nevelson by SIAE 2013

Un'affascinante e matura signora osserva una catasta di rifiuti ingombranti con la cauta attenzione di un alchimista intento a rintracciare il preparato esatto nel proprio armadio delle sostanze. Lunghe e folte ciglia nere ammantate di mascara accarezzano il suo sguardo sapiente mentre esso ripercorre, come quello di un archeologo, l'appassionante avventura dell'esistenza raccontata da quegli oggetti abbandonati, ora logori, ora fracassati, ora semplicemente emarginati e condannati alla rovina per effetto di un capriccio o dell'avvento di una nuova moda. Ciascuno è lì a ricostruire un tassello di vita domestica nel più ampio tessuto biografico di una grande città come lo è la New York degli anni Settanta. Ciascuno è lì ad urlare la propria disperata denuncia alla cultura moderna, sempre più avvezza alla logica del consumo, dell'*usa e getta*, e ancora irresponsabilmente inconsapevole d'ogni possibilità ed opportunità d'abbracciare una sana filosofia del riuso e del risparmio. Questa strada invece Louise ha preso a seguirla già da molti anni, ma il suo non è solamente un percorso ambientalista; neppure si tratta di una ricerca feticista o di una battaglia meramente ideologica, miranti a recuperare il senso sacro e la gravidanza sociale del rifiuto, perché l'incantesimo innescato nella materia dal suo tocco e dalle sue cure, non è solo un dono di rinascita e di rinnovata dignità e partecipazione alla vita degli uomini, ma è molto di più, è il miracolo dell'arte, la creazione della bellezza. La bellezza che è già lì, a portata di mano dell'"ottimo artista"... nel blocco di marmo ancora da scolpire, in cui già palpita la figura imprigionata - come pensava Michelangelo - così come in un cumulo di macerie urbane, stratificate dal caso e offerte come privilegio alla vista dell'artefice ispirato.

Louise si avvicina assorta alla gamba tornita d'una sedia, la sottrae con cura all'insieme apparentemente indistinto di rottami, afferra il lembo di una cornice, poi adocchia il frammento di un'imposta con ancora la cerniera in ferro battuto saldamente inchiodata alle robuste assi di legno, allora rivolge una gentile richiesta d'aiuto al giovane che l'ac-

compagna perché liberi quella forma dal *superfluo* che la imprigiona.

Poi, una volta ricondotti al suo laboratorio i “corpi” feriti e abbandonati recuperati nella strada, avrà inizio il gioco della composizione: i materiali cominceranno a dialogare tra loro, ciascuno pronuncerà parole della propria storia e stabilirà legami inaspettati con gli altri, emergeranno affinità elettive ed antinomie, ritmiche corrispondenze amorose e rissosi alterchi, qualcuno si affermerà con la prepotenza della propria fisicità sul garbo e la delicatezza di altri, alcuni affideranno il proprio portato di bellezza all’età e ai segni del proprio vissuto, altri alla stravaganza o alla durezza del carattere, altri ancora alla frivolezza e alla gentile eleganza del proprio tratto stilistico. La maga Louise ascolterà le ragioni di ognuno, immergendosi beata nell’allegro concerto di voci e alla fine saprà far risuonare da ciascuno le note migliori e saprà accordarle e comporle, dando loro un tempo ed un ritmo e traendone una meravigliosa melodia d’insieme. In ultimo, però, su tutto stenderà un colore unico e imparziale: talvolta sarà lo splendore alchemico dell’oro, più spesso saranno il bianco puro della neve o il nero totale della notte, e, proprio come la neve e la notte, essi ricopriranno ogni cosa, avvolgendola nel silenzio. In questo rigoroso universo monocromatico, che rimanda alla materia primordiale, ogni elemento smarrirà la propria individualità, diventando parte funzionale di un organismo unico e indissolubile, la casualità si farà poesia, il caos si convertirà all’ordine e l’insensatezza cederà il posto all’equilibrio e alla ragione.

Ed è così che ci appaiono anche oggi le opere di Louise Nevelson (Pereyaslav 1899; New York 1988), scultrice americana di origine ucraina, figura tra le più eminenti dell’arte del XX secolo, celebrata in Italia in questo 2013 da una splendida mostra a cura di Bruno Corà, che dopo la Fondazione Roma (Roma), è approdata negli spazi espositivi della Fondazione Puglisi Cosentino (Catania): misteriose presenze inanimate, apparentemente raggelate da una distanza cosmica con il mondo reale, ma, ad un’occhiata più attenta, capaci invece di illuminare spazi reconditi della memoria, lasciando emergere scenari urbani di quella civiltà post-industriale nella quale affondano le radici dell’uomo moderno; materiali antropizzati che, dimenticata la propria storia e perduta la propria funzione e dunque la propria essenza vitale, aprono inaspettati spiragli d’immaginazione su una realtà magica e simbolica; costruzioni silenziose, come isolati di città deserte viste in sogno, dall’alto.

Vi è ovunque un senso di pace e di assenza, che, tuttavia, non inquieta e non disorienta, come nelle immagini metafisiche, invece allieta e meraviglia, stimolando lo sguardo, che percorre i volumi in un gioco continuo di rimandi e alternanze, fin quasi ad accarezzare le superfici, ravvisandovi sempre, infine, un’eco stupefacente e rassicurante dell’armonia universale, che è poi quanto la stessa Nevelson aveva in animo di realizzare: “Non so se la definizione di scultrice mi si addica. Faccio dei collage. Ricostruisco il mondo smembrato in una nuova armonia”.

Questa modalità nuova della creazione artistica che procede per assemblaggio di materiali e oggetti esistenti, portata già a livello di matura espressione linguistica da Picasso, Duchamp, Schwitters, Picabia ed altri artisti, dalle avanguardie storiche in poi, e rivelatasi una delle più grandi invenzioni dell’arte del Novecento, fornisce, infatti, a

Louise Nevelson il codice attraverso il quale condurre a concretezza la propria dirompente e tenace tensione alla rielaborazione artistica dello scarto oggettuale in una forma di assoluta armonia e bellezza. Così, dopo le prime esperienze nel campo del disegno e della modellazione in argilla, l'artista si dedica esclusivamente alla ricerca di un poetico equilibrio compositivo basato sull'ordinata accumulazione, entro matrici geometriche di alveoli, di frammenti multiformi, prevalentemente lignei, desunti da mobili di risulta. Nascono da questa genesi elaborate costruzioni frontali, talvolta anche di notevoli dimensioni, che si sviluppano verticalmente come facciate di cattedrali gotiche, pregne di rilievi e trafori, costituiti da giustapposizioni di quadri cavi entro i quali si dispiega un intero catalogo di elementi plastici, ordinati come in fitte processioni di figure e cose, ai quali la stesura omogenea del colore acromatico conferisce l'aspetto di una materia unitaria scolpita.

Si tratta di una delle tappe più significative di quella tendenza al recupero, alla contaminazione e al riuso del rifiuto che attraversa e nutre gran parte della cultura non solo artistica, ma anche musicale, cinematografica e letteraria dell'ultimo secolo, esprimendo il tentativo dell'uomo contemporaneo di sottrarre ad un destino di oblio e disfacimento tracce del proprio presente e del proprio vissuto per appropriarsi più a fondo della propria realtà e consegnarne la memoria alle epoche future attraverso la valorizzazione di frammenti quotidiani di esistenze non soltanto portatori di abitudini e comportamenti, ma anche e soprattutto di modi di sentire. Ad esempio del rapporto dell'individuo con il proprio ambiente e con gli oggetti, più o meno effimeri, che lo popolano. Un rapporto che il bisogno indotto dalla cultura di massa di esercitare un continuo possesso, consumo e annullamento di beni materiali, ha ridotto sempre più ad una convivenza strettamente funzionale, anaffettiva e superficiale, riflesso di un latente impoverimento delle stesse relazioni umane. Come osserva Lea Vergine¹, la pratica del riuso nasce negli stessi anni della psicoanalisi, pertanto segue un percorso psicologico, che è anche politico, nel senso che l'azione di recupero e poi di re-invenzione posta in essere dall'artista attraverso il riciclaggio di materiali scartati dalla catena consumistica rappresenta un processo simbolico di attivazione dell'inconscio: scavalcando il controllo della ragione e mettendo in campo la propria energia creativa nell'esercizio della libera e apparentemente casuale associazione di dati tratti dalla vita della città, l'artista ricrea la realtà a partire dallo scarto, ossia dal suo dato ultimo, per approdare alla fine ad una dimensione totalmente nuova, nella quale l'oggetto materiale recuperato diviene addirittura partecipe di insospettite valenze simboliche e animistiche. Ciò suggerisce al fruitore dell'opera d'arte impreviste connessioni tra propria esperienza sensoriale e la dimensione dell'immaginazione offrendogli la possibilità di accedere a territori inesplorati del proprio inconscio attraverso percorsi non razionali, analoghi a quelli esplorati dal Surrealismo, così da riscattarlo da quella condizione di "rifiuto" che ogni individuo sperimenta inevitabilmente nel corso della propria esistenza, vivendo in qualche modo sulla propria pelle la sensazione di essere messo da parte e calpestato. In tal senso, l'artista che riconosce, manipola e rianima con fantasia e materna dedizione l'oggetto-spazzatura è colui che sa andare al cuore delle cose, porgendo ad altri la possibilità di partecipare al *qui ed*

ora, risvegliandone la sensibilità e l'emotività al di là dei limiti consueti ed offrendo allo sguardo opaco dell'osservatore, come in un lampo di rivelazione, tutta la meraviglia e la poesia che si trovano ad ogni istante.

FOOTNOTES

¹ Lea Vergine, *Quando i rifiuti diventano arte. Trash, rubbish, mongo*, Skira, 2006



Mostra di pittura “IL VIAGGIO IMMAGINARIO . 1979 - 2013”, Benevento, ARCOS museo d’arte contemporanea Sannio. 2 novembre- 15 dicembre 2013.

Antonio PETRILLI, Pina ADOLFI ed Enzo BATTARRA (a cura di)

di Tiziana COLETTA

Centoundici incisioni dal microformato 9x6 cm. (Acqueforti su rame e zinco, acqueforti a cera molle su rame, acqueforti ed acquatinte su rame, fotoincisioni puntasecche e bulino su rame, collografie su zinco, fotoincisioni e acquatinte su zinco, puntasecche su zinco, maniera nera su rame, acquaforte e punzone su rame) , opere di maestri delle ultime tre generazioni, espressioni delle più autorevoli tendenze artistiche europee che fanno significativa mostra di sé nel prestigioso museo d’arte contemporaneo “ARCOS” di Benevento, la cui accurata riproduzione è raccolta in un elegante catalogo curato da Antonio Petrilli. Organizzata dall’associazione culturale “Luigi Faccioli” di Roma, dall’associazione culturale “PROPOSTA” di Benevento, la mostra, patrocinata dall’Amministrazione Provinciale di Benevento, dedicata a Massimo Faccioli, operatore artistico immaturamente scomparso, si è avvalsa della collaborazione della fondazione “Primo Conte” di Fiesole, del “Lavatoio contumaciale” di Roma, della “Casa, arte, scuola civica di musica” di Latina e della “casetta della musica” di Latina.

Hanno contribuito all’allestimento della mostra, oltre ai curatori del catalogo, Teresa Isolan, Franco Faccioli (rispettivamente madre e fratello di Massimo Faccioli), Sandro Franchellucci, Massimo Pompeo, Enzo Dei Giudici e Goffredo Zarro.

Le opere esposte sono il prodotto di un viaggio intrapreso dai fratelli Faccioli nel 1979 attraverso gli atelier degli artisti emergenti nel contesto europeo ; un viaggio in auto attrezzata alla realizzazione di incisioni, “immaginario” in quanto tendente a penetrare nell’universo delle immaginazioni che nutrivano l’arte contemporanea determinandone stimoli di variegata creatività; viaggio sospeso all’improvvisa morte di Massimo nel 1983 e ripreso circa dieci anni dopo , per trovare nel 2013 solo una sosta intermedia, una occasione di guardare a quanto il passato ha consentito di raccogliere con gli occhi rivolti ad un futuro ancora tutto da attraversare.

Le centoundici incisioni sono passate in analitica rassegna, ed in ordine alfabetico degli artisti, dopo la sintetica introduzione di Antonio Petrilli, presidente dell’associazione culturale “PROPOSTA”seguita dal saggio di Pina Adolfi illustrativo del “Viaggio immaginario” rendicontato nelle sue linee più salienti, integrato dalle note di Enzo Battarra . Seguendo il medesimo ordine si passa ad elencare le singole opere precisandone l’intestazione, l’anno di esecuzione , gli artisti che le hanno prodotte, i luoghi della loro nascita e del loro operare con l’indicazione dei critici che ne hanno sintetizzato la presentazione.

Valerio ADAMI (Bologna 1935), operante a Parigi autore di “*Catullo- Sirmione*”, 1979, critico: Enrico Crispolti; Bruno ALLER (Roma 1960), autore di “*Ritratto di Massimo*”, 2013, critico: Carlo Fabrizio Carli; Franco ANGELI (Roma 1935/1988), autore di “*Pa-*

esaggio italiano”, 1981, critico: Francesco Gallo; Nac ARNOLDI (Locarno 1928) autore di “I cavalieri”, 2010, critico: Francesco Betturini; Eduardo ARROYO, (Madrid 1937) operante a Parigi, autore di “Suicidio di Angel Ganivet”, 1980, critico: Vittorio Fagone; Renato BARISANI (Napoli 1918/2011) autore di “Riflesione sinuosa”, 2006, critico: Massimo Bignardi; Nino BARONE (Termoli 1955) autore di “Giraffa e tartaruga”, 2013, critico: Giuseppe Siano; Toni BELLUCCI (Gubbio 1953), autore di “Processo alchemico”, 2009, critico: Agnese Miralli; Mirella BENTIVOGLIO (Klagenfurt - Austria , 1922), operante a Roma, autore di “Tra”, 2007, critico Giorgio Di Genova; Tomaso BINGA (Salerno 1931) operante a Roma, autore di “Libertà”, 2007, critico: Simonetta Lux; Albert BITRAN (Istanbul 1931) opera a Parigi e ad Istanbul, autore di “Frammenti”, 1980; Herman BRAUN (Lima 1933) opera a Parigi, autore di “Natività italiana”, 1980, critico: Julio Ramon Ribeyro; Angela BRIGNONE DUCKERT (Tunisi 1933) operante a Visby – Svezia, autrice di “Volo”, 2013, critico Marzia Corteggiani; Fabrizio CAMPANELLA (Roma 1965), autore di “Personaggi in cerca di autore”, 2006, critico: Gianluca Marziani; Franco CANNILLA (Caltagirone 1911/Roma 1985) autore di “Trasparenza”, 1980, critico: Giorgio Tempesti; Nicola CARRINO (Taranto 1932) operante a Roma, autore di “R.B.”, 2012, critico: Marco Meneguzzo; Alberto CASIRAGHY (Osnago -LC- 1952), autore di “Piccole foglie”, 2007, critico: Elisabetta Sem; Mario CEROLI (Castel Frentano -CH- 1938), autore di “Superman”, 1981, critico: Maurizio Calvesi; Cesare Baldaccini, in arte “CESAR”, (Marsiglia 1921/ Parigi 1998) autore di “Compression en face”, 1981, critico: Perre Restany; Isabella CIAFFI (Pescara 1952) operante a Bologna, autrice di “Incendio nel bosco”, 2011, critico: Andrea Emiliani; Mario CIARAMELLA, (Luzzano-BN-, 1956) autore di “Spinoso”, 2005, critico: Manuela De Noia; Bruno CONTE, (Roma 1939), autore di “Laterosso”, 1980, critico: Enrico Crispolti; Michelangelo CONTE, (Spalato 1913/ Roma 1996), autore di “Teorema”, 1980; Laura D’ANDREA (Caltanissetta 19409 operante a Roma , Sicilia ed in Inghilterra, autrice di “I pagina <Mediterraneo>”, 2010, critico: Marcello Ventura ; Isabelle DEHAIS (Montreal 1958), operante a Roma, autrice di “pietre di Pirra”, 2013; Antonio DEL DONNO, (Benevento, 1927) è autore di “Archi”, 2004, critico: Antonio Petrilli; Antonio DEL GATTO, (Macerata 1976), autore di “Sogno nel cassetto”, 2013; Crescenzo DEL VECCHIO BERLINGIERI (Baselice –BN- 1937 / Milano 2006) autore di “Tinozza”, 2006, critico: Achille Bonito Oliva; Nada DENIC (Koljane – Croazia, 1954), operante a Pancevo – Serbia-, autrice di “Field”, 2013, critico: Dusan Dokic; Carmine Di RUGGIERO, (Napoli 1934), autore di “Oggi”, critico Gillo Dorfles; Anna DONATI, (Civitanova Marche 1951), autrice di “Traiettorie”, 2013, critico: Armando Ginesi; Christian D’ORGEIX, (Foix – Francia- 1927) operante a Parigi, autore di “Omaggio ad Arcinboldo”, 1979, critico: Ragnar von Holten; Marisa FACCHINETTI, (Premosello C. –NO- 1948), operante a Roma, autrice di “Viaggio immaginato”, critico: Francesco Tuscano; Luigi FACCIOLI, (Verona 1929/ Roma 1991), autore di “La musica delle sfere”, 1980, critico: Paolo Balmas; Lucio FANTI, (Bologna 1945) operante a Parigi, autore di “Il bosco del poeta”, 1981, critico: Italo Calvino; Alexandre FASSIANOS, (Atene 1935 / Parigi 2007), autore di “Senza titolo”, 1980; Tano FESTA (Roma 1938/1988), autore di “incontro immaginato”, 1980, critico: Achil-

le Bonito Oliva; Gilles GHEZ, (Parigi 1945), autore di *“Nel gioco immaginato”*, 1979, critico: Josè Pierre; Italo GHILARDI, (Palazzolo sull’Oglio -BS- 1946), operante a Bergamo, autore di *“Padre Francesco a Rio”*, 2013; Barbara GIACOPPELLO (Roma 1969), autrice di *“Oltre la realtà oggettiva”*, 2012, critici: Luigi Tallarico e Paola Consorti; Nino GIAMMARCO, (Sulmona 1946), operante a Roma, autore di *“Terrazza”*, 1981, critico: Bruna Condoleo; Anna Voggi, in arte GIOVANNA, (Reggio Emilia 1934), operante a Parigi, autrice di *“Transmission fantastique”*, 1979; GIOVENALE, (Benevento 1954) autore di *“Dialogo”*, 2004, critico: Massimo Bignardi; Salvatore GIUNTA, (Roma 1943), autore di *“Silenzi”*, 2013, critico: Bruna Condoleo; Renato GOTTUSO (Bagheria -PA- 1912/ Roma 1987), autore di *“Icaro”*, critico: Cesare Brandi; Stanley William HAITER, (Londra 1901/ Parigi 1988) autore di *“Japanese Kite”*, 1981, critico Michele Cordaro; Jacques HEROLD, (Piatra Neamt – Moldavia – 1910/ Parigi 1987), autore di *“La voyage par une virgule”*, 1979; Marianne HIRTUM, (Namur – Belgio- 1935/ Parigi 1988) autrice di *“Noe”*, 1979; Ada IMPALLARA, (Roma 1961) autrice di *“Cosmologia”*, 2012; Milan JAKSIC, (Osijek –Croazia- 1952) operante a Pancevo –Serbia-, autore di *“Loak”*, 2013; Joel KERMARREC, (Ostenda –Belgio- 1939), operante a Parigi autore di *“Viaggiando 2 & ”*, 1981; Chan KIN-CHUNG, (Canton 1939) operante a Parigi ed in Cina, autore di *“Finestra”*, 1981, critico: Jean- Louis Pradel; Peter KLASSEN, (Lubeca 1935) operante a Parigi, autore di *“71”*, 1980; Radovan KRAGULY, (Prijeedor – Jugoslavia- 1936) operante a Parigi, autore di *“Charles Baeck”*, 1981; Tetsumi KUDO, (Osaka 1935 / Tokyo 1990), autore di *“Aperto-chiuso”*, 1980, critico: Alain Jouffroy; Ettore LE DONNE, (Rivisonoli –AQ- 1950) operante a Loreto Aprutino -PE-, autore di *“Angel’s bunker”*, 2006, critico: Leo Strozzi; Gerard LEGRAND, (Parigi 1927/1999), autore di *“Il sogno del poeta”*, 1979; LJUBA(Tuzia –Bosnia- 1934) operante a Parigi, autrice di *“Tah”*, 1979; Massimo LUCCIOLI, (Tarquinia –VT- 1952) autore di *“Eccolo”*, 2013; Milan LUHJKAC, (Bojinice –Slovacchia- 1962) operante a Bratislava, autore di *“Mosquitos”*, 2013, Marco LUPI, (Balerna – Svizzera – 1958) operante ad Arzo –Svizzera, autore di *“Al mare”*, critico: Luigi Cavadini; Federica LUZZI, (Roma 1970) autrice di *“Emersione”*, 2013, critico: Carlo Fabrizio Carli; Angelo MANCA, (Padulle –BO- 1935 / Roma 2011), autore di *“Accordo prestabilito”*, 2006, critici: Vito Riviello, Francesco Gallo e Stefania Severi; Francois MARTIN, (Parigi 1945), autore di *“Gateau”*, 1980, critico: Philippe Lacoue-labarthe; Gregory MASUROVSKY, (New York 1929 / Parigi 2009), autore di *“Le rose bianche”*, 1981; Carla MATTII, (Fermo --AP – 1971) operante a Milano, è autrice di *“Type # 11”*, 2012, critici: Luciano Marucci ed Arnaldo Pomodoro; Aldo MONDINO, (Torino 1938 / 2005), autore di *“Tour Eiffel”*, 1979, critico: Claudio Spadoni; Elisa MONTESSORI, (Genova 1948) operante a Roma, autrice di *“Ancora vivo e il viaggio è finito, sera d’autunno”*, 2013 ; Manlio MONTI, (Locarno –Svizzera- 1948), autore di *“Bulino”*, 2013, critico: Claudio Nembrini; Loredana MULLER, (Mendrisio – Svizzera, 1964) operante a Camorino –Svizzera-, autrice di *“Soglia”*, 2006; Antonio Zoran MUSIC, (Gorizia 1909 / Venezia 2005) autore di *“Terres adriatiques”*, 1979, critico: Roberto Tassi; Italo MUSTONE, (Trevico - AV- 1953) operante a Benevento, autore di *“Spiritualità”*, 2006, critico: Josè Maria Morillas Alcazar; Giulia NAPOLEO-

NE, (Pescara 1936) operante a Carbognano -Roma-, autrice di *“Immagine sospesa”*, 2013; Carlo OBERTI, (Mergozzo Val D'Ossola -NO- 1955) operante a Cenate Sopra -BG-, autore di *“Fluttuazione”*, 2013, critico: Marco Loranti; Achille PACE, (Termoli -CB- 1923) operante a Roma, autore di *“Lunare”*, 2003, critico: Leo Strozzi; Arturo PAGANO, (Torre Del Greco -NA- ,1932) operante a Roma, autore di *“In mezzo al ritmo”*, 2006, critico: Raffaele Gavarro; Luca PATELLA, (Roma, 1934), autore di *“Gatti viaggianti”*, 1980, critico : Filiberto Menna; (Orlando) PELAYO, (GiJon - Spagna, 1920 / Parigi 1990) autore di *“Par l'atelier La Virgola”*, 1979, critico: Gèrarad Xuriguera; Giuseppe PERONE, (Napoli 1072) operante a Rotondi -AV-, autore di *“S. T.”*, 2005, critico: Serena Russo; Lucio PERONE, (Napoli 1972) operante a Rotondi -AV-, autore di *“S.T.”*, 2005, critico: Marialivia Brunelli; Cesare PEVERELLI, (Milano 1922 / Parigi 2000), autore di *“Rituale”*, 1979, critico: Jean-Luc Chalumeau; José PIERRE, (Tennessee-Meremne - Francia, / Parigi 1999), autore di *“Dont la main”*, 1980; Pignon - Ernest PIGNON, (Nizza 1942), operante a Parigi, espone *“Omaggio a Pisolini”*, 1981; Massimo POMPEO, (Latina 1957), autore di *“Ponza, Cala dell'Acqua e Cala Inferno”*, 2013, critico: Pietro Grassi; Antonio RECALCATI, (Presso - MI - 1938) operante in Italia ed a Parigi, espone *“Viaggiando”*, 1979, critico: Alain Jouffroy; Pasquale ROSIELLO, (Benevento 1956) operante a Milano, espone *“Stella cadente”*, 2011, critico Santa Fizzarotti; Antonio SAURA, (Huesca - Spagna- 1930 / Cuenca 1998), autore di *“Le voyage imaginaire”*, 1979, critico: Rudy Chiappino e Francisco Calvo Serraller; Placido SCANDURRA, (S. Maria di Licodia -CT- 1947) operante a San Polo dei Cavalieri -Roma-, espone *“Insetti”*, 2013; Antonio SEGUI, (Cordoba - Argentina- 1934) operante a Parigi, autore di *“Il viaggio”*, 1980, critico Mary Smith ; Grazia SERNIA, (Barletta -BA- 1939) operante a Roma, autrice di *“La sacralità dell'accoglienza”*, 2013, critico: Loredana Rea; Enrico SIRELLO, (Livorno 1930 / 2012) , autore di *“Transenna”*, 2007, critico: Maurizio Grande; Franca SONNINO, (Roma 1932), autrice di *“La lettera”*, 2013, critico: Mirella Bentivoglio; Anita SPINELLI, (Balerna - Svizzera - 1908 / Mendrisio 2010) autrice di *“Stupore”*, 2009, critico: Flaminio Guardoni; Guido STRAZZA, (Santa Fiora - GR - 1922) operante a Roma, autore di *“Segni”*, 2013, critico: Carlo Bertelli; Leo STROZZIERI, (Controguerra - TE - 1943), operante a Pescara, autore di *“Senza titolo”*, 2011, critico: Chiara Strozzi; Franco SUMMA, (Pescara 1938), autore di *“La porta del mare”*, 2013, critico: Almerico De Angelis; Naoya TAKAHARA, (Ehime - Giappone- 1954), operante a Roma, autrice di *“Smart Aleck”*, 2013, critici: Gabriella Dalesio e Federica Luzzi; Roland TOPOR, (Parigi 1938 / 1997) , autore di *“Soleil et pluie”*, 1981; Ivan TOVAR, (San Francisco de Macoris - Rep. Dominicana - 1942) operante anche a Parigi, autore di *“Dèdié à Massimo”*, 1981; Paolo VITERBINI, (Castel Gandolfo -RM - 1945) autore di *“Cattedrale”*, 2013, critico: Giorgio Di Genova; Andrea VOLO, (Palermo 1941), operante a Roma, autore di *“Gorgone”*, 1980 , critico: Mario Lunetta; Jan VOSS, (Amburgo 1936) operante a Parigi, autore di *“Hommage à la virgole”*, 1979; Gérard VULLIAMY, (Parigi 1909 / Labastide d'Armagnac 2005) autore di *“Dans un signe du voyage”*, 1980;

Rassegna legislativa

Il Piano Regolatore Portuale nella L.84/94

Antonio ACIERNO

Negli ultimi venti anni la pianificazione delle aree portuali ha visto evolversi la legislazione nazionale di riferimento, e conseguentemente anche la pratica concreta di redazione dei piani, sebbene con modifiche lente e contraddittorie. Con l'emanazione della legge n. 84 del 28 gennaio 1994 *"Riordino della legislazione in materia portuale"* si è segnato un punto di svolta tra il vecchio "Piano del Porto", che si esauriva essenzialmente in una bozza funzionale delle diverse destinazioni d'uso degli ambiti interni al porto con quasi esclusiva progettazione/programmazione di opere marittime, piazzali ed accessibilità veicolare, ad un innovato "Piano Regolatore Portuale" che costituisce strumento ben più complesso ed integrato con il resto del territorio e della pianificazione urbanistica.

La legge citata e le successive "Linee-guida per la redazione dei piani regolatori portuali", emanate con circolare n. 7778 del 15/10/2004, hanno radicalmente modificato l'approccio alla pianificazione del porto, restituendogli la complessità, la multidisciplinarietà e la stretta integrazione con il contesto urbano ed infrastrutturale territoriale che gli competono.

In precedenza i riferimenti normativi sui porti erano prevalentemente costituiti dal Codice della Navigazione che disciplina la navigazione e, nello specifico dei porti, la logistica, il pilotaggio, il rimorchio, l'ormeggio e la sicurezza delle aree a terra. Il nuovo PRP è inteso come un vero strumento di pianificazione attento al più vasto contesto territoriale, alla rete infrastrutturale di cui il porto costituisce uno dei nodi principali, alla stretta relazione con il tessuto urbano molto spesso per ampi tratti di notevole carattere storico e valore culturale, all'integrazione con il paesaggio e l'ambiente e quindi con le condizioni strutturali del contesto economico rispetto al quale il porto può rappresentare un volano di sviluppo in numerosi settori produttivi, dalla cantieristica, al traffico merci, traffico passeggeri, turismo crocieristico, la nautica da diporto, ecc.

La legge ha innanzi tutto istituito le Autorità Portuali, con bilanci e finanza autonomi seppur sotto il controllo del Ministero dei Trasporti, nei principali porti italiani¹ con una serie di competenze e funzioni gestionali, mentre per i porti minori restano le preceden-

ti Autorità Marittime.

L'art. 4 (Classificazione dei porti) ripartisce i porti nazionali in due categorie, la I relativa alle funzioni militari, e la II suddivisa in tre classi in base alla rilevanza economica, che è direttamente dipendente dall'entità del traffico globale, dalla capacità operativa degli scali, dal livello ed efficienza dei servizi.

Inoltre, la legge obbliga tutti i porti, esclusi quelli ad esclusiva destinazione turistica, alla redazione del Piano Regolatore Portuale, che non deve essere in contrasto con la pianificazione urbanistica ed istituisce per la sua redazione/approvazione un Comitato di Controllo e il Segretario Generale nonché il Presidente dell'Autorità Portuale.

La redazione del PRP è promossa dalle Autorità Portuali, ove istituite, e dalle Autorità Marittime che conservano tutte le precedenti competenze per i porti minori.

Nei porti con Autorità Portuali, il piano è adottato dal *Comitato Portuale* composto dalle Amministrazioni statali e locali (Regione, Provincia, Comune) nonché dagli operatori economici interessati. Lo scopo della presenza di enti e operatori economici è la garanzia di un necessario raccordo con la pianificazione urbanistica e settoriale.

Nei porti minori, gestiti dalle Autorità Marittime, i piani sono redatti solitamente dagli Uffici del Genio Civile e talvolta sono gli stessi Comuni ad assumere l'iniziativa di redazione del piano.

La validità temporale del piano non è stabilita dalla legge precisando che i piani regolatori portuali esistenti restano in vigore fino al loro aggiornamento.

Con precisione la procedura di approvazione del PRP prevede

1. la stipula dell'intesa con il Comune interessato
2. l'adozione del piano da parte del Comitato Portuale o dell'Autorità Marittima
3. il parere tecnico del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici
4. la pronuncia di compatibilità ambientale a seguito dell'espletamento della VAS
5. l'approvazione da parte della Regione

Il procedimento, come si osserva, parte proprio da un punto estremamente delicato ai fini urbanistici, ovvero dall'intesa con il Comune atta a garantire la coerenza con gli strumenti urbanistici comunali e una visione comune delle trasformazioni del porto nonché un atteggiamento collaborativo in funzione dei più generali interessi della città².

I contenuti dell'intesa sono costituiti dalla necessaria e prioritaria perimetrazione dell'ambito portuale, dal disegno di assetto del porto, dall'uso delle aree di interesse comune in riferimento all'interazione porto-città, ai corridoi e fasce costiere di interesse ambientale, alle reti infrastrutturali territoriali e locali, alle principali opere di urbanizzazione e alla sistemazione urbanistica degli spazi collettivi comuni o contigui al perimetro portuale.

La presenza, inoltre, di enti di governo e degli operatori economici nel Comitato Portuale garantisce la coerenza con gli strumenti di piano di area vasta e la fattibilità economica nonché l'integrazione con i principali stakeholders presenti nel porto.

Il ruolo del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici è di primaria importanza e molti piani vengono notevolmente migliorati in conseguenza delle prescrizioni da esso di-

scendenti.

Circa i *contenuti* del piano va evidenziata la suddivisione prevista dalle Linee Guida in due sotto-ambiti dell'area portuale:

- a. il porto operativo
- b. l'interazione città-porto

riconoscendo due anime presenti nella prevalenza dei porti italiani, quasi tutti sorti in antiche città e pertanto strettamente interrelate con i centri storici e successivamente ampliati anche in aree esterne soprattutto a partire dalla seconda metà dell'ottocento con l'industrializzazione di alcune parti del Paese.

I porti italiani sono prevalentemente costituiti da un'area storica che vive a ridosso del tessuto urbano stratificato e consolidato, il quale avverte la necessità di maggiore integrazione e soprattutto di trovare il suo affaccio a mare (il waterfront), e da un'area strettamente tecnica, operativa, commerciale e industriale che vive chiusa in se stessa e che necessariamente è separata dal tessuto urbano circostante anche per la sicurezza degli spazi.

Il riconoscimento di queste due parti è stato accolto dalle Linee Guida che hanno determinato la necessaria distinzione progettuale delle due aree che richiedono interventi di natura completamente diversa.

Il porto operativo è inteso come una vera e propria area industriale o logistico-commerciale, nodo di una più vasta rete infrastrutturale-produttiva che richiede prevalentemente nuovi spazi di ormeggio, adeguamenti ai nuovi standard e stazza delle navi da trasporto e soprattutto rapidi collegamenti con il territorio regionale, nazionale ed internazionale.

Il porto-città è costituito invece dallo spazio di stretta relazione con lo spazio pubblico e funzionale della città, e va inteso come prolungamento a mare della città. Quest'area richiede l'eliminazione di qualsiasi barriera fisica e virtuale con il tessuto, di solito storico, della città al fine di garantire l'accesso ai cittadini e ai turisti che devono poter godere del rapporto con il mare. E' un'area di cui va salvaguardata l'integrità paesaggistico-ambientale e culturale, che deve diventare nuovo spazio pubblico fruibile.

Il sotto-ambito di interazione città-porto comprende le attrezzature relative ai servizi portuali ma anche esercizi commerciali, attività direzionali e turistiche, poli museali e culturali costituendo una vera e propria parte di città. Questo sotto-ambito è pertanto più complesso ed articolato, come tutte le aree urbane, e va progettato come una parte di città di cui costituisce l'affaccio a mare.

Le Linee Guida si soffermano sul ruolo dei sotto-ambiti e accennano alla necessità di un'organizzazione del piano alla stregua di un piano strutturale urbanistico, tuttavia non entrando specificatamente nel numero e tipo di elaborati da realizzare. Nell'allegato C delle Linee Guida si danno indirizzi e indicazioni di dettaglio in merito al percorso di redazione del PRP e dello Studio di Impatto ambientale specificando un iter progettuale costituito da analisi dei problemi, analisi degli obiettivi, analisi delle strategie e descrizione degli aspetti ambientali specifici.

Nonostante gli indirizzi della legge e soprattutto delle Linee Guida, resta nella pratica

progettuale ancora una disparità di comportamenti che rendono talvolta il PRP ancora piuttosto simile al vecchio Piano del porto, essenzialmente elenco di opere infrastrutturali, e in taluni casi si assiste alla redazione di strumenti pianificatori più complessi che hanno cercato di farsi carico dei suggerimenti innovativi della legge.

Restano ancora dubbi sulla paternità del piano³, che secondo la legge resta a carico del Segretario Generale dell'Autorità Portuale che si avvale del contributo della segreteria tecnico-operativa. In tal modo, i professionisti incaricati risultano essere dei consulenti totalmente privi di responsabilità diretta di redazione del piano che risulta invece a totale carico del Segretario, soggetto di solito di nomina politica e che non ha quasi mai competenza specifica in pianificazione.

Inoltre, il processo di approvazione del piano inoltre offre il fianco ad atteggiamenti ostruzionistici da parte di tutti gli enti chiamati a fornire il loro parere, sempre vincolante, dal Comune firmatario dell'Intesa, al Ministero dell'Ambiente per la VAS, alle Soprintendenze.

Restano ancora contraddizioni tra le azioni dei Comuni e quelle delle Autorità Portuali, dove i primi cercano il riutilizzo funzionale di aree dismesse e la riqualificazione di contesti urbani prossimi ai porti e le seconde nuovi spazi logistici ed efficienti connessioni infrastrutturali con il resto del territorio, il tutto tuttavia al di fuori di una logica concertata e condivisa.

Le esperienze degli ultimi anni nella redazione dei piani regolatori portuali ci restituiscono talvolta piani rigidamente funzionali ed infrastrutturali, e talora piani attenti al paesaggio, all'ambiente alla ricerca di una maggiore qualità del disegno degli spazi pubblici e architettonico in generale.

Resta quello della redazione dei piani regolatori portuali un campo aperto e in continua evoluzione dell'alveo disciplinare della pianificazione urbanistica che apre nuove prospettive e nel quale il suo caratteristico approccio multidisciplinare può e deve trovare applicazione feconda per le opportunità offerte dal sistema portuale, a livello nazionale ed internazionale, nei processi di sviluppo sostenibile delle coste italiane.

FOOTNOTES

1 Le città ad oggi sono 25: Ancona, Augusta, Bari, Brindisi, Cagliari, Catania, Civitavecchia, Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Manfredonia, Marina di Carrara, Messina, Napoli, Olbia, Palermo, Piombino, Ravenna, Salerno, Savona, Taranto, Trapani, Trieste e Venezia.

2 In alcuni casi, come quello di Catania, se non si perviene ad un accordo con l'Amministrazione Comunale il PRP resta di restare bloccato per anni. Pertanto, la condivisione delle scelte sui destini del porto costituisce una base fondativa ed innovativa introdotta dalla legge.

3 Si veda a riguardo Viola Paolo, Colombo Emanuele (2011), *Il Piano Regolatore Portuale verso una nuova filosofia della pianificazione*, in Portus plus n. 1