

TERRITORIO DELLA RICERCA
SU INSEDIAMENTI E AMBIENTE

RIVISTA INTERNAZIONALE
DI CULTURA URBANISTICA

12

il mare e
la città

Direttore scientifico / Editor-in-Chief

Mario Coletta *Università degli Studi di Napoli Federico II*

Condirettore / Coeditor-in-Chief

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

Mario COLETTA

Interventi/Papers

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

Rubriche/Sections

Recensioni/Book reviews	189
-------------------------	-----

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

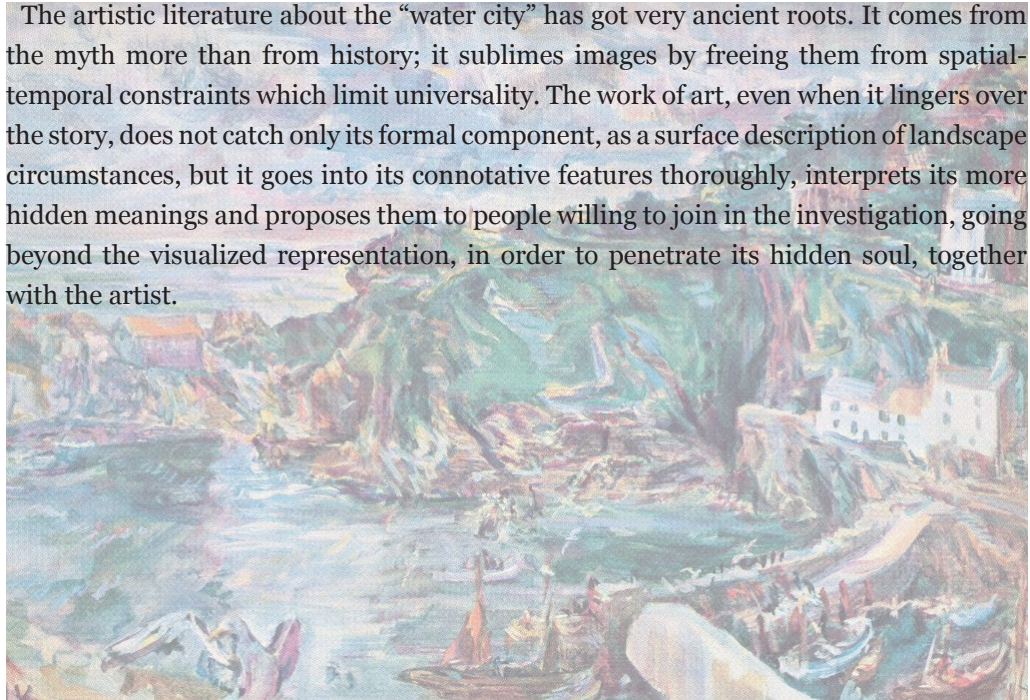
WATER CITIES, ART CITIES The city and water in the artistic production

Abstract

“Water cities”, been converted into “art cities”, have begun competing with each other for the aesthetic renewal of their image, implementing an urban/architectural embellishment which has promoted the development of workshops, in competition with centres for humanistic and scientific studies, which have contributed to the establishing of cultural circles – coming out from the monastic space – through meditation, research, theories, ideas, projects, schools, with mathematicians and philosophers, *literati* and poets, historians and archaeologists playing a leading role together with the masters operating in the diverse art world.

Our present perspective is not addressed to highlight people contributing to “the beautiful” of the “sea city”, as planners, philosophers, entrepreneurs or politicians, but people able to appreciate aesthetic and landscape values, as artists, stressing lyrical and dramatic aspects, negative and positive characteristics, vitality and solitude, looking for a sensory charm, far from a mere report.

The artistic literature about the “water city” has got very ancient roots. It comes from the myth more than from history; it sublimes images by freeing them from spatial-temporal constraints which limit universality. The work of art, even when it lingers over the story, does not catch only its formal component, as a surface description of landscape circumstances, but it goes into its connotative features thoroughly, interprets its more hidden meanings and proposes them to people willing to join in the investigation, going beyond the visualized representation, in order to penetrate its hidden soul, together with the artist.



CITTA' DI ACQUA CITTA' DI ARTE

La città e l'acqua nella produzione artistica

Le “città d’acqua”, convertitesi in “città d’arte”, hanno preso a gareggiare tra loro per il rinnovo estetico del proprio volto, attuando quella politica dell’abbellimento architettonico ed urbanistico che favorirà il fiorire delle botteghe artigiane in una dialettica concorrenza con il parallelo proliferare di centri di studi umanistici e scientifici, che comporteranno il consolidarsi dei cenacoli culturali, progressivamente fuoriusciti dal chiuso delle strutture monastiche conventuali, nei quali prenderanno ad abitare riflessioni, ricerche, teorie, idee, progetti e scuole di pensiero che vedranno come protagonisti matematici e filosofi, letterati e poeti, storici ed archeologi, in uno con i maestri dell’operare nel variegato universo dell’arte.

Il nostro attuale sguardo non è indirizzato ad evidenziare chi, da urbanista, da filosofo, da imprenditore e da politico, ha contribuito a realizzare il “bello” della “città di mare” ma chi, da artista, ha saputo coglierne le valenze estetiche e paesaggistiche, evidenziandone gli aspetti lirici e quelli drammatici, contribuendo a sottolinearne le cadenze negative e quelle positive, la vitalità o la solitudine, alla ricerca di un fascino sensoriale che prenda le distanze dalla mera proposizione di un racconto.

La letteratura artistica indirizzata alla “città di acqua” ha radici antichissime. Nasce dal mito più che dalla storia; ne sublima le immagini liberandole da quei vincoli spazio-temporali che ne circoscrivono l’universalità, riducendone il campo alla pura visibilità. L’opera d’arte, anche quando indugia sul racconto, non ne coglie solo la componente formale, epidermica descrizione di circostanze paesaggistiche, ma ne approfondisce i caratteri connotativi, interpretandone i significati più reconditi e riproponendoli all’attenzione di chi voglia aggregarsi all’azione indagatrice, procedendo oltre la rappresentazione visualizzata, per penetrarne, insieme all’artista, quell’anima recondita che la connota.

CITTA' DI ACQUA CITTA' DI ARTE **La città e l'acqua nella produzione artistica**

Editoriale di Mario Coletta

Il rapporto tra la città e le acque che l'alimentano favorendone genesi, crescita e connotazione paesistica ha riscontri antichissimi nella mitologia, nella letteratura, nella scienza e nell'arte, informando di sé la politica e la cultura il cui procedere in salita ha orientato i comportamenti sociali, imprenditoriali e professionali che in un concerto religioso ed etico hanno favorito il formarsi, l'evolversi ed il caratterizzarsi delle civiltà.

La razionalità e la creatività hanno spalancato le porte della conoscenza e contribuito a rendere praticabili i percorsi che da essa si dipartono, verso l'interno come verso l'esterno, orientati a perseguire i tanti temporanei traguardi del benessere fisico e psichico, materiale e spirituale, economico e politico, sociale e culturale.

La "città celeste" e la "terra promessa" non sono appannaggio delle sole religioni monoteiste che nella Bibbia trovano il loro fondamentale ancoraggio, muovendo da istanze matricialmente etiche, illuminate dal fascino di profezie ammonitorie che hanno fatto da lievito educativo alle più antiche etnie del Mediterraneo sud orientale, ispirando per oltre tre millenni poeti, letterati ed artisti il cui percorso evolutivo non sempre è stato collimante con quello del libero pensiero, della speculazione filosofica e della ricerca tecnica e scientifica che hanno contribuito ad organizzare l'altra faccia del sapere.

La città è una sorta di ibrido prodotto di cultura e natura, di spiritualità e materialità, di coscienza e di scienza, di sostanza e di apparenza, di aspirazioni e progetti, di concezioni e decisioni, di astrazioni e di concretezze, di storia e di leggenda, di ragionamenti e di immaginazioni, di concetti ed oggetti, di qualità e quantità, di aperture e di chiusure, di generosità e di egoismi, di vizi e di virtù, di governanze e di sudditanze, di godimenti e di sofferenze, di benessere e di malessere, di certezze e di dubbi, di allegrie e di tristezze.

E si potrebbe continuare all'infinito sino a pervenire alle contraddittorie considerazioni che mettono a conflittuale confronto il bene ed il male, l'utile ed il piacevole, il brutto ed il bello. ritenendo che il contesto-processo che ne viene a risultare giunga a porre interrogativi che attendono convergenti risposte, sia dalla scienza che dall'arte, comunque confortate dalla "ragione etica" attraverso la quale pervenire a dei risultati che il sapere utopico di sognatori, letterati, filosofi ed artisti, ha prodotto dall'età antica a quella contemporanea, anticipando la formazione e l'evoluzione della conoscenza. Pensiero che, riferito alla città nel suo essere e nel suo divenire, trova come antico fondamento dei suoi requisiti strutturali ed organizzativi la triade vitruviana: "*Venustas, Utilitas et Voluptas*", sintesi del benessere fisico e psichico che in antico andava appellandosi "Felicità", non pienamente surrogabile con il contemporaneo "*Welfare*".

L'acqua è il principale fattore che determina la vita della città, condizionandone la localizzazione geografica, la giacitura morfologica, la tipologia urbanistica, la promozione economica, la organizzazione socio politica, la configurazione estetica e finalmente la

matrice culturale.

Ogni città è resa peculiare dalla dotazione delle sue risorse idriche; è chiusa o aperta in ragione della prossimità, della qualità e della quantità di tali risorse.

Il mare è solo uno dei componenti che concorrono a specializzare e tipizzare l'insediamento urbano; complementare ad esso sono le indispensabili risorse di acqua dolce, siano esse derivanti dalla compresenza in sito di corsi d'acqua (estuari, foci dei fiumi) geograficamente alimentanti il suo territorio, siano esse costituenti la dotazione di fonti sorgive affioranti a limitata distanza da esso, siano quelle atmosferiche recuperate dall'intelligenza progettuale dei suoi abitanti che con specialistica sapienza hanno saputo raccogliere, convogliare, depurare e conservare in loco con impiego di tecnologie andate progressivamente a perfezionarsi (pozzi, cisterne, vasche, invasi, canalizzazioni ecc..) siano infine quelle captate altrove, in lontane scaturigini sorgive alimentatrici di corsi fluviali , e trasportate nelle aree urbanizzate tramite operazioni di elevata maestranza ingegneristica ed architettonica, sia interrata che emergenti, alle più espressive delle quali si deve il ridisegno antropico del paesaggio territoriale attraversato, esaltato dalle fughe di archi degli acquedotti antichi che, non a caso, hanno meritato di essere definiti "opere d'arte" ed in quanto tale assoggettati a regimi di tutela storica, paesaggistica e culturale.

La storia delle città insediate lungo i litorali risulta intimamente collegata a quella delle acque che l'alimentano, la lambiscono e soprattutto la rendono agevolmente accessibile da quella strada sempre aperta e senza confini che è il mare.

La città di mare , portuale e non, deriva la sua organizzazione urbanistica dalla configurazione geografica, geologica e morfologica del litorale lungo il quale insiste, dalle risorse naturali (dunali, retrodunali e vegetazionali) di cui è dotata, dalla profondità dei suoi fondali, dalla ricchezza delle sue dotazioni ittiche e soprattutto dalla disponibilità di agevoli approdi aperti ad attività di varia natura(ricettive, produttive, commerciali) , a sede privilegiata di organizzazione logistica delle istituzioni di governo presidianti il territorio produttivo, , a nodo strategico disciplinante i movimenti di persone e merci , a sede vocazionata alla concentrazione degli investimenti economici , alla localizzazione,, alla promozione ed allo sviluppo delle attività culturali ed artistiche ed alla attrazione dei flussi turistici .

Se alle componenti naturali si aggiungono quelle culturali, la città di mare prospetta un più dovizioso patrimonio strutturale, infrastrutturale ed urbanistico , grazie alle disponibilità economiche (prevalentemente derivante dalle attività produttive e commerciali delle quali sono teatro) investite in opere di architettura, di cultura e di arte.

Venezia, in Europa e nel mondo ne rappresenta il più autorevole prototipo.

Ad essa hanno fatto riferimento non solo le più fiorenti città mercantili (specie se dotate di porti marittimi e fluviali) del continente europeo, dall'età medioevale a quella rinascimentale, la stessa è stata eretta a modello del "nuovo corso del progettare città" da parte dei più illuminati protagonisti della cultura architettonica ed urbanistica che hanno operato fuoriuscendo dall'angustia delle botteghe artigiane o prosperando nella dovizia delle rigenerate corti nobiliari, primo tra tutti il geniale Leonardo da Vinci che



Fig. 1 Affresco Villa Agrippina Postuma a Boscoreale, Napoli, Museo Nazionale

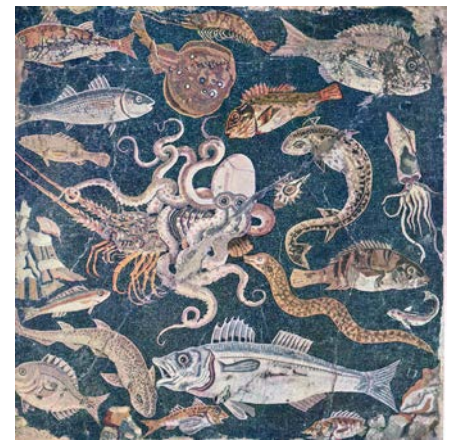


Fig. 2 Mosaico dei Pesci, Pompei, Casa del Fauno



Fig. 3 Botticelli, La nascita di Venere, Firenze Uffizi



Fig. 4 Giorgione, *La tempesta*, Venezia Galleria dell'Accademia



Fig. 5 Durer, *Stagno nel bosco*, Londra British Museum



Fig. 6 Altdorefer, *La battaglia d'Alessandro*, Monaco Pinacoteca nazionale



Fig. 7 Brueghel, *La torre di Babele* Vienna Kunsthistorisches Museum

sul modello di Venezia ha elaborato le più rivoluzionarie proposte di rinnovo strutturale urbano, sia in campo utopico (convertire Firenze in una “città portuale”, tramite una ridefinizione del percorso dell’Arno comportante anche lo spostamento della sua foce mirate a renderlo navigabile in entrambi i versi; differenziare i livelli dei traffici urbani destinando quello superiore al godimento della passeggiata pedonale, quello intermedio alla mobilità di lavoro con l’impiego dei carri per lo spostamento di persone e merci e quello inferiore alle canalizzazioni delle acque disciplinate da ragioni igieniche e da esigenze energetico – produttive, sia infine in quello elevatamento progettuale (Piano urbanistico per la nuova città imperiale di Romorantin, contemplante una sorta di impianto tipologico fusiforme consistente le ripartire in più canali navigabili un tronco del corso del fiume assunto come elemento generatore della nuova città con uno sbarramento a monte ed una riconvergenza a valle, a conclusione del tessuto urbano, servito in tutto il suo percorso da un succedersi di strade trasversali che ripropongono il modello utopico sopra ricordato. Il progetto per il riassetto urbanistico della città di Milano ha il pregio di anticipare di quasi mezzo millennio quanto proposto da Abercrombie per il piano della “grande Londra”: alleggerimento demografico della città con parallelo risanamento igienico ed estetico della sua tessitura architettonica, attuabile tramite il decentramento in nuclei insediativi satelliti gravitanti a misurata distanza dal plesso storico, accoglienti ciascuno una popolazione di circa 2500 abitanti nullafacenti del sottoproletariato urbano, avvezzi a vivere di parassitari espedienti al pari degli antichi “clientes” della romanità, con il nobile proposito di sottrarli dall’indigenza conferendo loro dignità di lavoro e di cittadinanza attiva, predisponendo una rete di canali navigabili atti a spezzare l’isolamento ed a favorire i traffici commerciali di quanto prodotto nel territorio periurbano convertito all’esercizio dell’agricoltura.

La “città di acqua” diviene “città di arte” quando le vicende che ne hanno determinato lo sviluppo la rendono anche protagonista di eventi storici rilevanti, elevandola a dignità terziaria produttiva che le conferisce il ruolo di centro di governo politico amministrativo del territorio e, in quanto tale, la eleggono a baricentro di formazione culturale, sede di un riproposto mecenatismo delle “corti” rigenerate con il passaggio dalla cosiddetta “civiltà comunale” alla “civiltà rinascimentale” promosso da quella spinta dell’Umanesimo illuminato che ha fatto da tramite nella conversione dell’arricchimento in ricchezza, della quantità nella qualità, dell’artigianato nell’arte.

Le “città d’acqua”, convertitesi in “città d’arte”, grazie anche alle politiche mecenatistiche intraprese dalle corti dell’aristocrazia europea, hanno preso a gareggiare tra loro per il rinnovo estetico del proprio volto, attuando quella politica dell’abbellimento architettonico ed urbanistico che favorirà il fiorire delle botteghe artigiane in una dialettica concorrenza con il parallelo proliferare di centri di studi umanistici e scientifici, che comporteranno il consolidarsi dei cenacoli culturali, progressivamente fuoriusciti dal chiuso delle strutture monastiche conventuali, nei quali prenderanno ad abitare riflessioni, ricerche, teorie, idee, progetti e scuole di pensiero che vedranno come protagonisti matematici e filosofi, letterati e poeti, storici ed archeologi, in uno con i maestri dell’operare nel variegato universo dell’arte.

Il nostro attuale sguardo non è indirizzato ad evidenziare chi, da urbanista, filosofo, imprenditore o politico, ha contribuito a realizzare il “bello” della “città di mare” ma a chi, da artista, ha saputo coglierne le valenze estetiche e paesaggistiche, evidenziandone gli aspetti lirici e quelli drammatici, contribuendo a sottolinearne le emergenze negative e quelle positive, la vitalità o la solitudine alla ricerca di un fascino sensoriale che prende le distanze dalla mera proposizione di un racconto.

La letteratura artistica indirizzata alla “città di acqua” ha radici antichissime. Nasce dal mito più che dalla storia; ne sublima le immagini liberandole da quei vincoli spazio temporali che ne circoscrivono l’universalità, riducendone il campo alla pura visibilità. L’opera d’arte, anche quando indugia sul racconto, non ne coglie solo la componente formale, epidermica descrizione di circostanze paesaggistiche, ma ne approfondisce i caratteri connotativi, interpretandone i significati più reconditi e riproponendoli all’attenzione di chi voglia aggregarsi all’azione indagatrice, procedendo oltre la rappresentazione visualizzata, per penetrarne, insieme all’artista, quell’anima recondita che, connotandola, ha stimolato l’interesse del riproduttore.

Quella espressione di arte apparentemente rinnegata dalla filosofia platonica che partiva dal presupposto – preconconcetto che l’arte visiva applicata alla rappresentazione della natura non riuscirà mai ad acquisire quelle valenze estetiche e funzionali che ad essa oggettivamente appartengono; la copia (mimesis) non giova ad alcuno in quanto priva di quella creatività che trova diritto di cittadinanza solo nella musica e nella danza. L’atteggiamento filosofico di Platone comunque, e per fortuna, non ha ritrovato credito presso gli operatori culturali dell’antichità che ci hanno lasciato una ricchissima eredità del loro operare artistico, non tanto nelle pitture murali andate perdute con i manufatti edilizi che le accoglievano quanto nelle decorazioni scultoree e nei corredi funerari (vasellame, anfore, utensili domestici ecc.) assurti ad eloquente espressione della cosiddetta “cultura materiale”.

Le rappresentazioni iconografiche incentrate sulla paesaggistica urbana rapportata alla protagonista presenza dell’acqua oltre il soddisfacimento delle necessità alimentari, si sono con discontinuità susseguite nel tempo, emergendo quando si effettuava il passaggio dall’immaginario al reale, quando cioè la scena ritratta prescindeva dalle specificità connotanti un luogo, per acquisire significati simbolici non identificativi ma metaforicamente rapportabili ad idealtipi assumibili come modelli di universale riscontro, le cui coordinate appartengono più ad un tempo che ad uno spazio. Tali rappresentazioni traducono il reale in irreale rendendolo teatro di vicende allegre o tristi, serene o procellose, festose o drammatiche, concrete o evasive, celebrative o evocative, aneddotiche o dichiarative, espressive di umori e sensazioni emotive talvolta viaggianti dall’ironico al sarcastico, tal’altra informate da un sereno compiacimento, tradotte in un linguaggio narrativo che procede ben oltre le soglie di un semplice racconto, di una estetica definizione di un contesto racchiuso nel solo suo assetto formale, un linguaggio figurativo universale di immediata accessibilità, il cui costrutto sillabico ed alfabetico alle vocali ed alle consonanti sostituisce l’immagine visiva e percettiva delle circostanze ambientali, sociali e culturali assunte ad oggetto della rappresentazione e del racconto,



Fig. 8 Lorrain, *L'imbarco di Suor Orsola*, Londra National Gallery



Fig. 9 Ruysdael, *Cascata Londra*, National Gallery



Fig. 10 Salvator Rosa, *Il golfo di Salerno*



Fig. 11 Vermeer, Veduta di Delft, L'AJa Mauritshuis



Fig. 12 Canaletto, Regata sul Canal Grande Londra National Gallery



Fig. 13 Canaletto, Venezia il bacino di S. Marco visto da S. Giorgio Maggiore

in tale linguaggio il “metafisico” intreccia il suo percorso con il “fisico” interagendo con la metamorfosi dei luoghi di temporanea dominanza ; alle allegorie fideistiche si alternano le metafore laiciste, aprendo il campo all’immaginario, all’onorico, rapportandolo alle finalità formative ed informative: la trasmissione di una conoscenza, la chiave interpretativa di fenomeni le cui matrici sembrano sfuggire a riscontri comportamentali dialogici.

Le religioni, sia quelle politeistiche che monoteistiche, forniscono fonti di ispirazione ad una foltissima schiera di artisti che, dall’antichità al presente, hanno preso a rappresentare, rendendo visibile l’invisibile, quanto loro trasmesso dai miti emergente dai testi sacri e dalle ritualità che ne sono seguite.

La campagna iconoclastica avviata dalla chiesa cristiana orientale (ortodossa) nel concilio di Arras non fu accettata dalla chiesa cristiana occidentale (cattolica) che prese a difendere e successivamente ad incentivare la rappresentazione artistica dei testi sacri (affreschi, mosaici, dipinti ispirati ai temi religiosi delle sacre scritture) all’interno dei luoghi consacrati, definendola “Bibbia degli indotti”, motivandone la presenza come strumento di religioso ammaestramento delle platee popolari versanti in uno stato di generalizzata analfabetizzazione, ritenuto peraltro funzionale alla tranquilla conservazione dei regimi istituzionalizzati di governo politico (i corpi) e religioso (le anime). I lavori conciliari si conclusero con la più drastica scissione nelle due componenti del cristianesimo e comportò da un lato la perdita di un eccezionale patrimonio artistico e culturale, e dall’altro il proliferare di botteghe artigiane sia interne che esterne ai cenobi religiosi, specie nelle aree urbane di maggiore vivacità commerciale (in particolare quelle che erano assunte a “repubbliche marinare”) e conseguentemente economica, sociale ed amministrativa che consentì loro di assolvere a funzioni produttive e formative da convertirle in scuole propulsive di arte e cultura.

Il misticismo ieratico delle produzioni bizantine, per concentrare l’attenzione dalle figure protagoniste delle sacre rappresentazioni, avevano eliminato dagli scenari di sfondo qualsivoglia riferimento a contestualità paesaggistiche, sostituendole con un generalizzato impiego delle tecniche monocromatiche della doratura. Occorrerà attendere la rivoluzione giottesca per ritrovare negli affreschi l’azzurro del cielo, il verde delle vegetazioni, il bruno delle rocce, il giallo sabbato del costruito ed il blu stemperato delle acque. Ed è con Masolino da Panicale e successivamente col Masaccio che studio realistico delle proporzioni, corposità plastica, espressività mistica e rappresentazione paesistica prendessero a ritrovare quell’equilibrio compositivo della produzione artistica antica delle civiltà ellenica, ellenistica e romano – imperiale.

Nelle raffigurazioni desunte dai racconti biblici etica ed estetica si dispongono in dialettico antagonismo, divenendo occasione di fruttifero insegnamento. Il confronto tra il bene ed il male, il giusto e l’ingiusto, il volgare ed il raffinato, il nobile ed il plebeo, trovano nelle rappresentazioni paesistiche che fanno da sfondo alle narrazioni bibliche un campo didascalico che traduce il tutto in termini di accettazione (bello) o di rifiuto (brutto) vagliato parallelamente attraverso le connotazioni etiche del buono e del cattivo, dell’utile e dell’inutile, del premiabile o del condannabile.

Il paesaggio proposto dai mosaici e soprattutto dagli affreschi antichi, pervenuteci in pochissimi esemplari nelle aree archeologiche sopravvissute alle devastazioni naturali ed antropiche, sono prevalentemente frutto di fantasiose invenzioni e cercano di dare spazialità “di primo piano” o “di sfondo” alle vicende narrative desunte dalla letteratura mitologica e/o dalla poesia epica.

Nella biblioteca vaticana si custodiscono due significativi affreschi, databili intorno alla metà del I° secolo a.C., desunti dai poemi omerici che centralizzano l'attenzione sul paesaggio marino (1). Tra le più armoniche raffigurazioni paesistiche pervenuteci dall'antichità (I° sec. d. C.) merita attenzione l'affresco parietale della villa di Agrippino Postumo a Boscoreale (centro vesuviano prossimo a Pompei), trasferito, dopo lo strappo, al Museo Archeologico Nazionale di Napoli, nel quale il contesto urbano si confronta con un brano di vita bucolica vivacizzato dalla presenza di un laghetto che armonicamente lo riflette. **Fig.1**

Nel medesimo museo è custodito uno dei più suggestivi mosaici **Fig.2** della Casa del Fauno di Pompei (2). Pompei e soprattutto Ercolano costituiscono una eccezionale miniera di affreschi che intessano le trame di una narrazione paesistica ideale nella quale la libertà dei virgulti e delle vegetazioni che ambientano episodi di vita agreste e vita domestica intervallate dal gioco delle acque, sembra essere indirizzata, disciplinata e talvolta frenata dal rigore geometrico che ordisce le quinte prospettive intelaianti scenograficamente il paesaggio rappresentato.

La pittura vascolare e taluni reperti tombali (3) ripropongono il rapporto “uomo – città – mare” attraverso fantasiose espressioni di cultura materiale che testimoniano l'elevato livello di raffinatezza perseguito dalle civiltà antiche del Mediterraneo.

Le rivoluzioni sociali, politiche e religiose che hanno contrassegnato le vicissitudini storiche del crollo dell'impero romano di occidente, provocando una delle più nefaste crisi del vivere del produrre e del governare, con un parallelo collasso delle attività artistiche e culturali nel bacino del Mediterraneo, hanno innestato un processo di progressivo depauperamento non solo di quanto precedentemente prodotto ma anche dell'attitudine a sorreggere e sviluppare nuova produttività artistica, per la ripresa della quale occorrerà attendere l'avvento della civiltà comunale nelle città e nei territori che avevano avuto la forza di dismettere l'abito della schiavizzante feudalità, indossato agli albori del IX secolo d. C., ponendo fine a quel medioevo arcaico che aveva primitivizzato anche il linguaggio dell'artigianato e dell'arte, castigandolo a sopravvivere nel chiuso dei soli complessi monastici.

L'Umanesimo, che fa da battistrada all'avvento del Rinascimento, si avvale dei positivi frutti della rivoluzione culturali avviata da Giotto, dal Masaccio e da Masolino da Panicale, moltiplica le botteghe artigiane nelle città mercantili, specie in quelle che erano state centri di repubbliche marinare, riaperte ai traffici relazionali commerciali e produttivi, e promuovendo la riorganizzazione dei flussi culturali ed artistici nell'ambito delle nuove corti istituite dal germogliare delle “signorie”, a decorrere dal XIV secolo.

Dalle botteghe e dalle corti trarrà alimento la innovata produzione letteraria, scientifica e soprattutto artistica del rinascimento italiano ed europeo. Il paesaggio, più immagina-



Fig. 14 Bellotto, *Il vecchio ponte delle navi a Verona*, Dresda, Gemaldegalerie

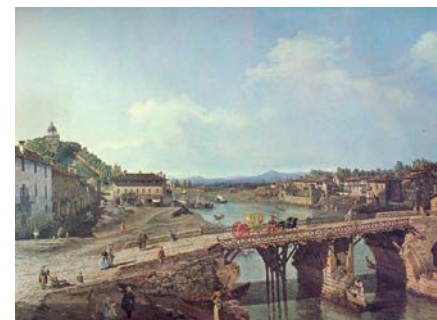


Fig. 15 Bellotto, *Il vecchio ponte sul Po a Torino*, Torino pinacoteca sabaudia



Fig. 16 Bellotto, *Il ponte di Castel S. Angelo a Roma*, Detroit, Institute d'Art



Fig. 17 F. Guardi, *Venezia, S. Giorgio Maggiore*, Glasgow, Corporation art galleries



Fig. 18 F. Guardi, *Il rio dei mendicanti a Venezia*. Bergamo, galleria dell'accademia



Fig. 19 A. Joli, *Imbarco di Carlo III a Napoli*, Madrid Museo Prado



Fig. 20 A. Joli, *Imbarco di Carlo III a Napoli*, Madrid, Prado,

rio che realistico, posto in essere dagli artisti rinascimentali occupa quasi esclusivamente una posizione “di sfondo” in dipinti che hanno come privilegiati soggetti raffigurazioni ispirate da episodi narrativi biblici, mitologici e successivamente, evangelici.

I paesaggi leonardeschi, pur ispirandosi ai colori dell'alba e del tramonto delle terre toscane e talvolta delle sue marine, non accennano a specifici contesti urbani; lo stesso rilevasi nelle distese paesistiche che fanno da sfondo ai dipinti del Verrocchio, del Lippi, del Ghirlandaio, del Perugino, del Rosselli e di Raffaello. Il mito di “*Venere nascente dal mare*” **Fig.3**, sbocciante dal chiuso di una gigantesca conchiglia, fa riferimento ad un modello ideale (4) che informa la produzione aulica del Botticelli, riepilogando anche quanto espresso nella “*Primavera*”; è solo in età avanzata che l'artista, entrato in crisi mistica seguita alle predicazioni del Savonarola, abbandona il fascino della bellezza pagana per dedicarsi ad opere sacre più decisamente ispirate a tensioni spirituali.

Le raffigurazioni della “Nascita di Venere” riproposte circa quattro secoli dopo da Alexandre Cabanel e William Bouguereau, manifestano un tardivo gusto accademico che esercita un dichiarato contrasto sia con la poetica botticelliana, sia con le innovazioni tecniche e cromatiche introdotte dal movimento artistico degli impressionisti francesi. (5)

Il Cristo crocifisso che Michelangelo Buonarroti dipinse per Vittoria Colonna, ponendo alla base della croce l'immagine di due simboliche città: quella “celeste” e quella “terrena”, che miniaturisticamente si confrontano, costituiscono un eccezionale documento registrante il travaglio interiore di un artista particolarmente sensibile alla rivisitazione dei valori spirituali messi in crisi dall'incombere dei movimenti riformistici, per cui la rappresentazione popolata anche da una pioggia di simbolismi allegorici medioevali acquista il carattere di un vero testamento spirituale dell'artista. (6)

A segnare il passaggio tra la rappresentazione artistica del paesaggio “di sfondo” a quello “di soggetto” emergono due protagonisti del Rinascimento italiano e di quello europeo: Il Giorgione, con il dipinto “*La Tempesta*” (Venezia, Gallerie dell'Accademia) (7) **Fig. 4** ed Albrecht Durer con “*Lo stagno nel bosco*” (Londra, British Museum) (8) **Fig. 5**. Sulla sua scia opera la cosiddetta scuola danubiana, il cui più autorevole esponente risulta essere Albrecht Altdorfer, uno dei principali artisti del Rinascimento Tedesco, la cui più espressiva opera: “*La battaglia di Alessandro*” **Fig. 6** propone la suggestiva immagine di un paesaggio da natura e fermenti antropici in dialettico confronto (9).

Perché il paesaggio evocativo acquisti la forza di un soggetto vivace occorre attendere il nuovo corso della cultura artistica olandese, che trova nei due Bruegel, padre e figlio, i più significativi portavoce. Tra il tematismo più volte affrontato nella produzione di entrambi emerge “*La torre di Babele*” **Fig. 7** la cui originaria definizione è patrimonio del Kunsthistorisches Museum di Vienna,(10)

E' soprattutto in età barocca che la rappresentazione del paesaggio acquista una rilevante presenza. Contribuiranno alla sua fioritura le opere di Claude Gellée, detto Le Lorrain, conosciuto in Italia come il “Lorenese”, che visse ed operò quasi esclusivamente a Roma dove trasse insegnamento dai pittori nordici che vi soggiornavano e che lo

educarono alla minuziosa osservazione della natura ed a cogliere il fascino del paesaggio romano costellato da brandelli di architetture in rovina evocatrici di mitici trascorsi storici.(11) **Fig. 8**

Nell'orizzonte culturale proto barocco dell'arte europea interessata dalla rappresentazione scenica del paesaggio urbano e marittimo, emergono le personalità di Salomon e Jacob Van Ruysdael. Il primo, educato dalle opere di E. Van de Velde e di Van Goyen, si orientò verso una raffigurazione raffinata, quasi lirica, di paesaggi di ampio respiro vedutistico preromantico, il secondo, Jacob, formatosi alla scuola dello zio si convertì alla poetica rembrandiana, che lo spinse a conferire densa emotività alle sue rappresentazioni paesistiche, rendendolo precursore della scuola romantica.(12) **Fig. 9**

Sarà la Roma della controriforma ad attrarre artisti italiani e stranieri, assurgendo a centro del nuovo corso della pittura paesaggistica internazionale, grazie al fascino dei suoi antichi monumenti in rovina costellanti città e territorio ed alla vivacità ricostruttiva urbanistica ed architettonica inaugurata a I pontificato di Sisto V.

Il movimento dei pittori cosiddetti "quadraturisti" ebbe come capo cordata Pieter Laer, detto il Bamboccio, dal quale il movimento dei "Bambacciottanti" prese denominazione: Gli artisti che vi aderirono, provenivano prevalentemente dai paesi fiamminghi (A. Asselijn, I. Bloemer, e K. Dujardin) ai quali si associarono Viviano Codazzi, il figlio Niccolò e successivamente M. Cercozzi. (13)

In parziale autonomia rispetto al movimento dei Bamboccianti altri artisti quali A. Lucatelli e Salvator Rosa che, provenendo dalla scuola napoletana del Fracanzano, di D. Greco e di Aniello Falcone, completò a Roma la sua formazione, acquisendo una particolare sensibilità al pittoresco d'ambientamento popolare, per essere successivamente attratto dalle vedute accademiche indugianti su idilliaci scorci paesistici trapuntati di rovine; temi emergenti nelle produzioni del Poussin, del Tassi e del Lorrain. Le fusioni dei due indirizzi nelle opere mature di Salvator Rosa diede vita ad una sorta di nuovo eclettismo barocco, luminoso e vibrante, allegorico e naturalistico che raggiunse un singolare equilibrio estetico, specie là dove il costruito urbano ed il vissuto si confrontavano con il movimentato gioco delle acque. (14) **Fig. 10**

Nella seconda metà del se. XVII, a raccogliere l'eredità dei vedutisti operanti a Roma, soprattutto di Claude Lorrain, di Salvator Rosa e di G. van Wittel, fu Luca Carlevaris, l'artista udinese che si applicò con scientifica determinazione, a perfezionare i procedimenti di lettura dal vero dei paesaggi, introducendo l'impiego della "camera oscura", destinata a divenire appannaggio sia dei vedutisti veneti (Canaletto) che della scuola olandese (Jan Vermeer) ed operando soprattutto come acquafortista (15)

Fu soprattutto la scuola olandese ad assumere un ruolo protagonista nelle raffigurazioni del paesaggio "di soggetto" realisticamente mirato a raffigurare città, territori e marine, operando nel solco della tradizione rembrandiana. Tra i capostipiti si annovera Jan Vermeer, che sin dalle opere giovanili adotta un tono cromatico marcatamente chiaro-scuro con sapiente distribuzione di effetti luminosi (16) **Fig.11**. Lo fiancheggiano i conterranei artisti Jan van der Heiden (17), Meindert Hobbema (18) **Fig.12** e i germani Gerrit e Job Berckheyde che trasferirono nell'Olanda del XVII secolo il baricentro della



Fig. 21 Raipur Scuola, Miniatura sec. XVIII veduta di città dal mare Benares Coll. A. Boner



Fig. 22 H. Robert, Paesaggio con laghi e rovine Roma coll, privata



Fig. 23 Gericault, La zattera della Medusa, Parigi Louvre



Fig. 24 Turner, *Geneva Londra British Museum*



Fig. 25 Constable, *Carri di fieno, Londra National Gallery*



Fig. 26 G. Courbet, *Il mare in tempesta, Parigi, museo d'Orsay*

produzione artistica del paesaggio, soprattutto urbano che ha arricchito le pinacoteche più prestigiose di Europa di uno straordinario patrimonio documentante il volto, la struttura e l'atmosfera di vita delle città olandesi, tedesche e fiamminghe. Fu l'olandese Gasper Van Wittel, allievo del paesaggista Withoos, che trasferì nell'ambiente romano la precisione ottica del cromatismo chiaro e luminoso, razionale ed equilibrato destinato ad esercitare una notevole influenza sia su Gianpaolo Pannini che su Marco Ricci e sul Cataletto.

A fare da ponte tra la scuola scenografica sviluppatasi in Emilia agli albori del XVIII secolo e quella romana dei Bamboccianti è il quadraturista piacentino Gian Paolo Pannini "pittore di cavalletto" che operò interpretando le ultime tendenze del vedutismo barocco italiano, ritraendo paesaggi sia reali che immaginari, arricchiti da capricci e rovine (21). Sincronicamente Sebastiano Ricci e soprattutto il nipote, Marco Ricci, avevano preso a trasferire a Venezia la educazione paesaggistica ricevuta dai maestri olandesi, tedeschi ed inglesi, inaugurando uno dei più significativi capitoli della rappresentazione paesaggistica settecentesca che nella città veneta trovò il suo autorevole epicentro. Il maestro bellunese Marco Ricci (22) che aveva completato a Londra il suo apprendistato di scenografo, convertitosi alla pittura ricca di riferimenti a Salvator Rosa ed al Magnasco, vi introdusse la tendenza drammatica che, nel riproporre vedute immaginarie inondate dalla luce indugiante su reperti archeologici, ruderi ed architetture antiche, traeva effetti di suggestiva emotività.

Il vedutismo veneto del XVIII secolo ebbe come ufficiale fondatore la singolare personalità di Giovanni Antonio Canal, detto il "Canaletto" **Fig.13**. Avviato agli studi scenografici dal padre, ebbe a frequentare i paesaggisti stranieri operanti a Roma nel secondo decennio del secolo, che lo indussero a rifiutare la prospettiva scenografica fondata sulla illusionistica ricerca di effetti roccocò e ad intraprendere un percorso di raffigurazione dal vero del paesaggio, rilevandone le particolarità compositive e le realistiche connotazioni atmosferiche, in linea con le produzioni di Marco Ricci che lo portarono ad ottenere ampi riconoscimenti presso la corte e l'aristocrazia londinese (23). L'esuberante sua produzione e la tardiva influenza esercitata su di lui dai maestri fiamminghi ne ridimensionarono il successo. Alla sua scuola si formò Michele Marieschi (24) che ne continuò l'opera alternando vedute fantastiche a vedute realistiche nelle quali manifestò sia il suo apprendistato di scenografo che le sue qualità di incisore. Tra gli allievi del Canaletto è inoltre il nipote Bernardino Bellotto (che assunse la medesima denominazione dello zio) che diffuse in Europa centro settentrionale il paesaggismo veneto mettendolo in dialogico confronto con le espressioni artistiche affermatesi nelle città frequentate durante i suoi frequenti viaggi (Vienna, Monaco, Varsavia e Dresda). Il suo linguaggio artistico conferisce massima importanza al chiaroscuro, connotato da un cromatismo puro ed intenso, indugiante su suggestivi effetti di luminosità diffusa. **Figg.14, 15 e 16**

A prendere le distanze dal Canaletto, ed a conferire nuove connotazioni alla paesaggistica veneta, sarà Francesco Guardi che, formatosi alla scuola di Sebastiano e Marco Ricci e del cognato Gian Battista Tiepolo, introdurrà nelle sue vedute espressioni enfatiche celebrative, memori degli sfarzi decorativi del tardo barocco, sì da conferire ai

contesti riprodotti una particolare atmosfera emotiva preludenti suggestioni romantiche ed anticipando, nei tratti e nelle selezioni cromatiche, espressioni che saranno più specificamente appannaggio dell' impressionismo francese (26). **Figg. 17 e 18**

Alla scuola paesaggistica veneta Giovanni Battista Piranesi apporta sostanziali contributi innovativi derivanti dal suo ricco e complesso iter formativo di architetto, incisore, scenografo e ritrattista. Senso poetico e fantasia creativa fecero dell'artista l'erede dell'ultimo rococò romano, un anticipatore del neoclassicismo ed un precursore del romanticismo. Le sue incisioni tradiscono la drammaticità di circostanze ambientali, architettoniche e sociali che sembrano volere operare una selezionata sintesi dei più significativi contributi arrecati alla rappresentazione paesaggistica dai maestri olandesi, romani e veneziani senza incorrere nella retorica di un accademismo eclettico.(27)

Tra i vedutisti settecenteschi che in autonomia operarono in più paesi europei emerge la personalità di Antonio Joli, scenografo educato alla scuola emiliana, pittore paesaggista allievo di Gian Paolo Pannini, ed in quanto tale attratto dalle rovine costellanti le campagne romane, introdusse nelle sue vedute oltre alla fedeltà riproduttiva delle scene rilevate Anche il gusto dell'aneddotica celebrativa di eventi. Le sue vedute napoletane sono pervase da una luminosità che sarà fonte ispiratrice degli artisti inglesi che prenderanno a ritrarre con ambientamento neorcadico le più suggestive scene dei paesaggi laziali e campani.(28) **Figg. 19 e 20**

Esorbitando dal contesto europeo, il XVIII secolo ha visto prosperare nel continente indo asiatico la cosiddetta "scuola Rajput" (29) **Fig.21** centro di formazione dei miniaturisti la cui produzione, indirizzata a decorare le biblioteche delle famiglie nobiliari emergenti, ha incontrato particolare interesse anche presso le corti e l'aristocrazia del continente europeo apertesi ai traffici commerciali e conseguentemente culturali ed artistici dei paesi orientali.

Il fascino del pittoresco emerge anche dalla scuola francese che a Roma aveva insediato una propria accademia, dalla quale trassero insegnamento gli artisti Fragonard e Hubert Robert, ai quali si deve una produzione vedutista fortemente influenzata dalle persistenze archeologiche, riprese in termini poetico idilliaci, esaltanti contesti di vita arcadica, pastorale e bucolica che sembrano preludere il malinconico compiacimento della produzione romantica (30). **Fig.22**

Le mobilitazioni indipendentiste contro i regimi coloniali che dall'America Settentrionale, raggiunta l'Europa, convertendosi in moti insurrezionali contro lo strapotere dei regimi di governo politico e religioso, diedero vita ai sanguinosi eventi della "rivoluzione Francese", che, all'insegna delle rivendicazioni di "libertà", "uguaglianza" e "fraternità", falciarono e misero in crisi la monarchia ed il ceto aristocratico e consentirono alle classi borghesi di sostituire al regime monarchico quello repubblicano, successivamente riconvertitosi in regime colonialistico imperiale. Gli eventi rivoluzionari arrecarono profondi mutamenti non solo nelle istituzioni di governo, ma anche nei comportamenti insediativi, sociali, imprenditoriali (rivoluzione industriale), ma anche sconvolgimenti negli assetti urbanistici del territorio urbano, periurbano e rurale, nelle qualità dell'abitare e del vivere, e nel produrre letteratura, poesia ed arte sì da riproporre



Fig. 27 G. Courbet, *La falaise d'Etrtat dopo il temporale*



Fig. 28 Corot, *L'isola di S. Bartolomeo a Roma*, Boston Museum of fine arts



Fig. 29 G. Gigante, *Uno stagno*, Museo di S. Martino Napoli



Fig. 30 J. B. Jongkind, *la Senna e Notre Dame*



Fig. 31 W.Homer, *La corrente del golfo*, New York, Metropolitan Museum



Fig. 32 C. Monet, *Impression - Soleil Levant Parigi* mMusée Marmottan



Fig. 33 C. Monet, *La grenouillère*, New York Metropolitan museo



Fig. 34 E. Manet, *Sulla spiaggia*, Parigi museo d'Orsay

nuovi codici comunicativi che nell'immediato diedero vita a movimenti retorico celebrativi ripescati dal pensare ed operare antico, ridisciplinati in chiave enfatica da un neoclassicismo accademico riproponente l'enfasi del monumentale e, successivamente, a movimenti mirati ad un recupero delle valenze estetiche della produzione settecentesca rivisitate da più intime introspezioni matricialmente derivanti dalle conquiste dell'intelligenza illuministica e dalla ricerca di un linguaggio mirato a stimolare, in chiave romantica, espressioni di più profonde e sconvolgenti emotività.

Interpreti protagonisti di tali tendenze nella rappresentazione paesaggistica sono il francese Jvan Louis Thèodore Gericault (31) **Fig.23** e gli inglesi "Joseph Mallard William Turner (32) **Fig.24** e John Constable (33) **Fig.25**. Il loro operare artistico, supportato da un sapere accademico e da volontà ed atteggiamenti antiaccademici, si rivela labilmente sensibile alle problematiche sociali emerse dai comportamenti imprenditoriali, produttivi, economici e politici delle nuove generazioni, inclini a privilegiare il ritorno al nazionalismo, dopo avere negativamente sperimentato il percorso dell'universalismo illuministico, ritenendo conseguentemente prossima al tramonto sia l'enfasi neoclassica del primo impero francese che la drammaticità sterile di un romanticismo segnato da nostalgiche reminiscenze, forzatamente stimolato a recuperare nuove forme di equilibrio tra natura e cultura.

In tale clima si ambientano le opere dei maestri di transizione che prenderanno a coniugare il sapere ereditato con quello ricercato, la cultura sedimentata e quella in corso di sperimentazione, la storia e la scienza. Tra questi si annoverano Gustave Courbet (34) **Fig.26 e 27** e Jean Battiste Camille Corot (35) **Fig.28** la cui produzione artistica compendia quanto trasmesso dal vedutismo dei maestri del neoclassicismo e del romanticismo con quanto in corso di nuova formulazione dal movimento degli impressionisti.

A precorrere la paesaggistica della pittura all'aria aperta sarà anche la cosiddetta "scuola di Posillipo" che si sviluppò a Napoli a decorrere dal terzo decennio del sec. XIX all'insegna dell'antiaccademismo dell'olandese Anton Van Plitoo, cui aderirono numerosi allievi (36) il cui maggiore esponente fu Giacinto Gigante **Fig.29**, che eccelse in tutte le tecniche rappresentative: dal disegno alla litografia e all'acquaforte, dalla pittura ad olio all'acquerello fino alla mezza tempera.

In parallelo al primo affermarsi del movimento degli impressionisti nel nuovo corso della rappresentazione paesaggistica si vanno registrando fermenti innovativi anche nella produzione olandese ed in quella americana statunitense; la prima rappresentata da Johan Barthold Jongkind (37) **Fig.30**, pittore paesista operante nei luoghi rivieraschi della Normandia concentrando l'attenzione sui sapienti movimenti delle acque riflettenti, attraverso oculati giochi di luce, la vegetazione ed il costruito spazianti a loro contorno; e la seconda da Winslow Homer (38) **Fig.31** pittore ed incisore convertitosi al paesaggismo dopo un soggiorno europeo, concentrò le sue attenzioni sulle vedute marine, delle quali coglieva i tratti forti tendenti al monumentale, nel dichiarato rifiuto delle rappresentazioni degli artisti del romanticismo.

Il movimento degli impressionisti iniziò il suo percorso a decorrere dalla seconda metà

del XIX secolo, nella Francia di Napoleone III, in un clima “risorgimentale” che tracciava il primo bilancio della cosiddetta “rivoluzione industriale” ed apriva le porte ad un affermarsi politico delle gradi ideologie che avrebbero preso a divaricare i rapporti interclassi stia il proletariato operaio (matrice del socialismo) e la borghesia imprenditoriale contadina ed industriale (matrice del liberismo). A metà strada si veniva a collocare quella classe colta , illuminata ed illuminante, che aveva preso a fare da tramite tra il nazionalismo risorgimentale ed il comunismo internazionale, tenendo a freno le componenti eversive che avrebbero teso a svilupparsi e ad esplodere nella prima metà del secolo successivo

I fondatori dell’Impressionismo conservarono, con il loro individualistico operare, un ruolo di margine rispetto agli insorgenti movimenti ideologici, anche se a sostenerli criticamente nei loro primi passi fu il socialista Emily Zola, il giornalista romanziere francese che si contraddistinse come il più acuto osservatore dei rivolgimenti economici, sociali, politici, culturali ed artistici dell’Europa postnapoleonica.

La prima uscita allo scoperto degli Impressionisti è della primavera del 1874, in una mostra organizzata a Parigi da un’anonima società di artisti presso uno studio fotografico della città, con provocatori intendi polemici nei confronti degli organizzatori del Salon ufficiale (39). Tra i circa trenta partecipanti emergeva Claude Monet (40), la cui opera “*Impression soleil levant*” (Parigi, museo Marmotton) aveva dato nome al movimento. **Figg.32 e 33**

Nel loro primo organizzarsi i protagonisti del movimento avevano recepito le istanze innovative dei paesaggisti di Barbison filtrati attraverso le opere di Corot intersecantesi con il realismo di Coubert ed il romanticismo di Delacroix. Un ruolo determinata nell’anticipare i canoni del nuovo indirizzo pittorico compete ad Eduard Manet (41) **Fig.34** la cui opera più nota “*Dèjeuner sur l’herbe*” esposta al Salon des Refuses nel 1863, pur non configurantesi come “impressionista” ne possiede i caratteri fondativi atti a prefigurarne il manifesto: a) rompere gli schemi della tradizione accademica; b) sostituire alla pittura di studio quella dell’aria aperta; c)eliminare il disegno ed il chiaroscuro sostituendolo con effetti plastici aperti al non finito; d) cogliere le vibrazioni luminose del paesaggio nella mutevolezza della loro consistenza; e) Sostituire l’accostamento alla mescolanza dei colori , utilizzando quelli primari.

Tra i protagonisti del vedutismo impressionista emergono le personalità di Alfred Sisley (42) **Fig.35** e di Paul Cezanne (43) **Fig.36** le cui ricerche e la cui produzione differenziano i loro percorsi portando il primo a tradurre nel linguaggio impressionista le più significative espressioni del paesaggismo tradizionale anglosassone ed il secondo ad aprire la strada a nuove tendenze linguistiche dalla diversificata denominazione: “Neo impressionismo”, “divisionismo” e “puntillismo” che segneranno le ultime tappe della realistica rappresentazione del vedutismo paesaggistico. (44).

Con l’approssimarsi della fine del XIX secolo il movimento degli impressionisti prende a dissolversi; la compattezza degli artisti partecipanti alle esposizioni del 1876 e del 1877 non la si riscontra nelle successive quattro esposizioni che con annuale regolarità si protrassero dal 1879 al 1882 registrando la progressiva assenza dei fondatori: Cezan-



Fig. 35 A. Sisley, *L'inondazione a Port-Marly* Parigi Louvre



Fig. 36 Cezanne, *La Baia di Marsiglia*, New York Metropolitan Museum



Fig. 37 Matisse, *Lux, calme et voluptè* Parigi, Museo d'Orsay



Fig. 38 P. Signac, *L'ingresso del porto di Marsiglia* Parigi Musée National d'Art Moderne

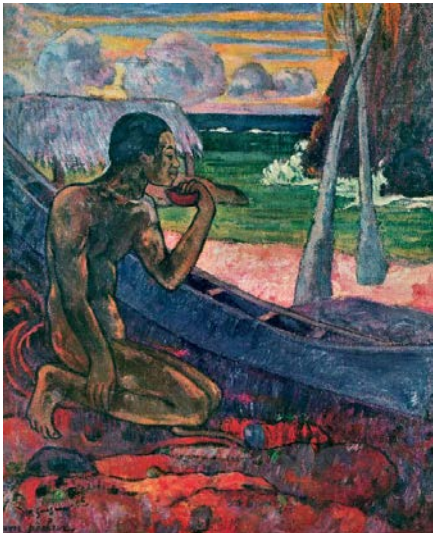


Fig. 39 Gauguin, Pauvre pêcheur, San Paulo, museo de Arte



Fig. 40 S. Dalí, La cène, Washington, National Gallery

ne, Renoir, Manet e Sisley, sostituiti dai nuovi aderenti Bedon, Zandomenechi, Seurat, Signac e Gauguin che animarono l'ultima esposizione del movimento tenutasi nel 1886, dalla quale presero l'avvio le nuove tendenze che videro come protagonisti Pierre Georges Seurat (44) **Fig.37**, Paul Signac (45) **Fig.38** e Paul Gauguin (46). **Fig.39**

I movimenti post impressionisti trovarono fertile diffusione nei cenacoli artistici europei, ponendo solide radici nei Paesi di più antica tradizione culturale del paesaggismo artistico: Olanda, Belgio, Inghilterra e soprattutto Italia, dove operarono qualificati maestri del movimento divisionista (47) dalle cui produzioni presero avvio le ricerche futuriste e metafisiche di Boccioni, Balla, Carrà, Severini e Quasimodo, lasciando come ultime finestre aperte alla raffigurazione del paesaggio immaginario le sperimentazioni surrealiste di Salvatore Dalí **Fig.40** ed alle rappresentazioni narrative ideologicamente sostenute di Carlo Levi e di Renato Guttuso.

Sarà la macchina fotografica ed il progressivo affermarsi delle tendenze astratte a chiudere definitivamente il capitolo della raffigurazione artistica del paesaggio avente come privilegiati interlocutori la città e l'acqua.

NOTE

1) *“L’approdo di Odisseo agli inferi”*, fiabesca rappresentazione di una barca a più remi viaggiante su un mare tranquillo in prossimità di un’ansa portuale sulla quale si eleva massiccio ed imponente un antro roccioso che fa da separazione il mondo dei vivi da quello dei morti. *“Odisseo tra i Lestrigoni”* contempla il dominio della natura, con le sue possenti rocce, le stilizzate alberature e gli anfratti marini, sulle raffigurazioni dei personaggi che, in disparati atteggiamenti, tendono a vivacizzare la dinamica della scena,

2) Il mosaico pompeiano, databile intorno al II sec. a.C., rivela un particolare interesse sia artistico che scientifico raffigurando una sorta di catalogo della fauna marina con pesci in libero movimento nei fondali del mare, offrendo spettacolo a volatili appollaiati su stilizzati roccioni costieri.

3) Particolare espressività artistica rivela l’affresco del *“tuffatore”* rinvenuto in una tomba a camera dell’antica Paestum.

4) L’opera del Botticelli (Firenze, Uffizi), informata della concezione neo platonica del Ficino, manifesta il fascino del mito che in una poetica atmosfera lirica, sublima la bellezza del paesaggio marino conferendogli grazia e soavità nel fare emergere, a mò di preziosa perla, l’immagine nuda di Venere, avvolta nelle lunga e svolazzante bionda chioma, alla quale fanno da poetica cornice una coppia di angeli e la leggiadra fioreggiante musa che dispiega il manto predisposto all’accoglienza, stagliatesi in un assetto paesaggistico di spiaggette dai morbidi approdi.

5) *La nascita di Venere* di Alexandre Cabanel, pittore, decoratore e ritrattista francese (1823-1889), di formazione neoclassica, coglie delle innovazioni impressionistiche che si andavano manifestando a decorrere dalla seconda metà del secolo, solo la luminosità ambientale: L’opera, esposta al Salon parigino del 1863, è oggi patrimonio del Museo d’Orsay.

La nascita di Venere di William Bouguereau, pressoché coeva a quella del Cabanel, risente del medesimo accademismo tardamente neoclassico rivisitato in chiave romantica. Anche essa è patrimonio del museo d’Orsay di Parigi.

6) Sull’argomento si è espresso un approfondito studio di Domenico Galasso: *“Il testamento spirituale di Michelangelo”*. La città *“celeste”* è immersa in un clima surreale, dai toni cromatici chiari sino all’evanescenza, calata in un ideale paesaggio desertico popolato da architetture favolosamente arabescenti, mentre la città *“terrena”* accoglie in una anacronistica sintesi i più insigni monumenti della storia antica (Colonna Traiana, Colosseo, Terme di Diocleziano) integratisi con quelli emergenti dell’architettura contemporanea (campanile di Giotto, Cupola di S. Maria del Fiore ecc.)

7) Giorgio di Castelfranco (1477 – 1510), detto *“il Giorgino”*, formatosi alla scuola di Vittore Caraccio e di Giovanni Bellini, pose le basi della pittura veneziana cinquecentesca. Con *“La Tempesta”* la natura acquista un ruolo protagonista in un cromatismo esaltante gli effetti di una luce radiante che si schiude in un contesto di nuvole per evidenziare il profilo di un borgo in un lirico ambientamento riepilogante vegetazione, ruderi, acque e gli stessi personaggi che sembrano armonicamente in essa mimetizzarsi.

8) Incisore, pittore, xilografo e critico d’arte, Albrecht Durer (1471 – 1528) eccelse nel panorama rinascimentale europeo: Peregrinando a lungo per le città europee trasse insegnamento dalle opere dei principali artisti; Mantenga ed il Pollaiuolo lo aprirono al gusto classicheggiante monumentale, Giovanni Bellini alla compostezza ed alla luminosità dei personaggi e dei paesaggi: il vedutismo *“di sfondo”* delle sue opere *“Pianto sul Cristo morto”* (Monaco, Alte Pinakothek) ed *“Adorazione dei Magg”*, eloquenti espressioni delle influenze rinascimentali italiane, esprimono il bilanciato rapporto tra rappresentazione urbana e profili panoramici serenamente stagliatisi sulle acque tranquille del mare. Il vedutismo *“di soggetto”* delle sue successive opere, ritrae il paesaggio come espressione monumentale dei contesti ambientali, sia nelle componenti antropiche che in quelle naturalistiche. Ne costituiscono eloquenti testimonianze i dipinti *“Stagno in un bosco”* (Londra, British Museum), *“I mulini su un fiume”* (Parigi, Biblioteque Nazionale) e *“La veduta del ponte di Amsterdam”* (Vienna, Albertiana).

9) *“La battaglia di Alessandro”* (Monaco, Pinakothek) è in attesa più che in corso, a riposo più che in movimento, contemplativa più che epica: Albrecht Altdorfer (1480 – 1538) la immerge in un contesto di ampissima spazialità, con vette montane stagliatesi in un annuvolato cielo che si apre con raggi luminosi d’i un sole al tramonto rischiaranti in uno specchio d’acqua una lussureggiante isoletta, mentre in secondo piano si profila un abitato urbano dominato da un fortilizio ergentesi su un dosso collinare. Alle sue pendici un vasto assemblaggio di truppe, ritratte con manieristica peculiarità, sembra predisporre più ad una festosa parata che a sferrare un attacco bellico.

10) Peter Bruegel il Vecchio (1525 – 1563) deve la sua formazione alla scuola rinascimentale olandese, dominata dalla personalità di Bosch. Il più volte replicato dipinto raffigurante *“La torre di Babele”*, a decorrere dal 1556, sia dal padre che dal figlio Peter Bruegel il Giovane (1564 – 1638); in esso l’architettura compatta della torre trova antitetico rapporto con la brulicante distribuzione insediativa della sottostante città, lambita da ruscellanti acque che fanno da tramite tra la torre ed il cantiere di edificazione della stessa, prima dello sfociare nel mare in rispondenza di una contenuta ansa portuale. La miniaturistica raffigurazione del tessuto urbano fasciato da mura con un articolarsi di porte controllate da fortificazioni, esercita un voluto contrasto con le spiagge che chiudono ad occidente le anse del golfo che lasciano profilare all’orizzonte una lussureggiante isoletta.

11) Tra le opere più significative della produzione artistica di Claude Lorrain (1600 -1682) è *“L'imbarco di Suor Orsola”* (Londra National Gallery), rappresentazione elevatamente lirica che, esaltata da effetti scenografici, mette a colloquio immagini evocative di antiche monumentalità con il sereno distendersi delle acque marine nello specchio portuale popolato da imbarcazioni in attesa di partenza,

12) Tra le opere di Salomon Van Ruysdael (1602 -1670) particolare rilevanza prospettano i dipinti.: *“Paesaggio fluviale”* (Amsterdam, Rijksmuseum), *“Riviera”*, del 1644 e *“Corso d'acqua”* entrambe conservate a L'Aia nel Museo Mauritshuis; le sue ultime produzioni traggono proficuo insegnamento dalle opere del nipote Jacob, del quale era stato originario maestro, tra le opere del nipote emerge *“La cascata”* (Londra, National Gallery). In essa la natura acquisisce una dinamica espressività attraverso il dialettico mobilitarsi delle sue forze nelle acque, nelle vegetazioni, nelle nuvole e nella liricità di un territorio arcadico che sembra preludere l'avvento della dinamicità romantica. Particolare attenzione mediatica è affidata alle acque che diventano in assoluto protagoniste della sua poetica, sia bella *“Cascata”* (Londra, National Gallery) che nella *“Spiaggia di Scheveningen”* (Chantilly, Musée Condé) e nel *“Mulino di Wijk presso Duurstede”* (Amsterdam, Rijksmuseum..

13) I *“Bamboccianti”*, movimento artistico sviluppatosi a Roma ad opera di Pieter Van Leer, detto *“Bamboccio”*, pittore olandese che portò nell'ambiente romano parte della tradizione fiamminga ispiratesi ai soggetti caravaggeschi della gente emarginata e povera, assunta a dignità di rappresentazione narrativa di esibito compiacimento. Al movimento aderì anche il pittore bergamasco Vincenzo Codazzi, detto il *“Codigora”* che a decorre dal 1620 soggiornò a Roma ed a Napoli, dedicandosi col figlio alla rappresentazione paesistica rigorosamente fedele alla realtà dei luoghi, al punto di esser considerato l'inventore della prospettiva architettonica, di largo impiego presso i *“quadraturisti”*. M. Cercozzi fu il migliore interprete italiano del movimento dei Bamboccianti e contribuì a prolungarne l'eclettismo sino alle soglie del XVIII secolo .

14) Tra le opere di Salvator Rosa (1615 – 1673) più rappresentative del rapporto Città -Mare figurano il dipinto realistico *“Il golfo di Salerno”* (Madrid, Prado) ed il dipinto immaginario *“Marina delle Torri, grotta con la cascata”* (Firenze, Palazzo Pitti)

15) Luca Carlevaris (1667 – 1730) fu, nelle sue incisioni e nei suoi dipinti, un fedele riproduttore sia della scena che della vitalità urbana. Venezia è al centro delle sue raffigurazioni nelle 104 tavole incise all'acquaforte a decorrere dal 1703, sia nelle opere pittoriche.

16) Johannes Van der Meer, nome originario dell'artista Vermeer, (1632 – 1675), ritrae con realistica rispondenza numerose cittadine dell'Olanda, prima di dedicarsi a scene di vita domestica ed alla ritrattistica. Tra i suoi capolavori paesaggistici emerge la *“Veduta di Delft”* (L'Aia, Mauritshuis) nella quale i riflessi luminosi di un cielo tendente ad un progressivo annuvolamento sembrano aggirare la cortina urbana per esaltarne il riflesso nelle acque del canale che la fronteggia; il tutto immerso in un caldo cromatismo che informa armonicamente l'atmosfera dell'insieme.

17) Jan Van der Heyden (1637 – 1712) portò la sua produzione artistica, esclusivamente paesaggistica, ad una fotografica precisione. Tra le sue opere che protagonizzano il rapporto città – acqua, si annoverano *“Il canale ed il municipio”* (Parigi, Louvre) e *“de dam”*, ovvero *“La diga”* (Amsterdam, Rijksmuseum)

18) Meindert Hobbema (1638 -1709) iniziò il suo percorso di paesaggista con Jacob Ruydael, ritraendo le campagne dell'Olanda orientale pervase da una diffusa luminosità. La sua *“Strada alberata”* (Londra, National Gallery) riassume i caratteri più espressivi della sua personalità artistica sensibile all'atmosfera proromantica che pone in armonico equilibrio il costruito e le distese pianure con prospettici allineamenti di strade e canali demarcati dallo slancio verticale delle vegetazioni arboree.

19) Gerrit Berckheide (1638 – 1698) fu un cesellatore dei particolari delle vedute urbane; la sua scientifica rispondenza al reale fondata su una controllata misurazione dei giochi chiaroscurali, cristallizzano le sue vedute drenando il calore degli effetti atmosferici. Nella sua produzione ritrattistica urbana emergono. La *“Veduta di Amsterdam”* (Anversa, Museo Reale) e *“Veduta di Binnenhof”* (L'Aia, Mauritshuis). Il fratello Job (1630 – 1693) è autore di vedute più compassate, aperte ad una atmosfera più distesa, sorrette da colorazioni più luminose e terse. La sua opera più nota ritrae il *“Vecchio canale di Haarlem”* (L'Aia, Mauritshuis)

20) Rifiutando le decadentistiche tendenze del tardo barocco romano Gasper Van Wittel (1653 -1736) si impose come artista di transizione che operò in stretto collegamento con il primo manifestarsi della cultura illuministica. Ne costituiscono eloquente testimonianza le due sue più significative opere ; *“Il Tevere a Ripa-grande”* (Roma, accademia di San Luca) e *“S, Maria della Salute a Venezia”* (Roma, Galleria Doria Pamphili).

21) Il Pannini (1691 – 1765) recupera le componenti cerimoniali del vedutismo di A. Lucarelli e di Van Wittel, trasmettendolo sia ai maestri della scuola veneta che al modenese Antonio Joli, suo allievo durante il soggiorno romano, durante il quale fu insignito della prestigiosa nomina di *“principe dell'Accademia di San Luca”*.

22) Tra le più significative opere di Marco Ricci (1676 – 1729) vanno menzionate *“Veduta con rovine”* (Vicenza, Museo Civico) e *“Paesaggio con torrente e figure”* (Venezia, Gallerie dell'Accademia)

23) Giovanni Antonio Canal (1697 -1768) sin dal 1725 aveva preso a lavorare intensamente per mercanti d'arte inglesi; soggiornò in Inghilterra per circa un decennio producendo numerose opere di paesaggi urbani in larga parte aventi come soggetto Venezia e la sua laguna. Trentotto vedute di Venezia furono eseguite per il mercante J. Smith (Windsor, Royal Collections) e ventotto per il duca di Bedford. *“Regata sul Canal grande”* (Londra, National Gallery) e *“Il bacino di S. Marco visto da s: Giorgio”* (Londra, collezione Wallace) sono

tra le sue opere più note.

24) Dei paesaggi irreali di M. Mareschi (1710 – 1743) vanno ricordati : “*Veduta fantastica di un ponte*” e “*Veduta fantastica con obelisco*” (Venezia, Gallerie dell’Accademia); della produzione realistica, comunque rivisitata da effetti scenografici mirati ad evidenziare il pittoresco sono le sue due vedute di Venezia “*Piazza S. Marco*” (Dublino, Galleria Nazionale) e “*Piazzetta S. Basso*” (Budapest, Museo): Notevole successo ed influenza sulla produzione artistica della seconda metà del secolo incontrarono le sue incisioni riproducenti vedute di Venezia.

25) Bernardino Bellotto (1721 – 1780) detto il “Canaletto” seguì lo zio in numerosi viaggi; a Dresda fu pittore di corte, soggiornò a Vienna ed a Monaco prima di stabilire la sua definitiva residenza a Varsavia. Produsse numerose opere paesaggistiche urbane, prendendo a privilegiato soggetto Varsavia (Varsavia, Museo Nazionale). Tra le altre vanno ricordate “*Veduta del Campo dei ss. Giovanni e Paolo*” (Museo di Springfield) e “*Veduta di Vaprio d’Adda*” (New York, Metropolitan Museum).

26) Tra le opere vedutiste che più innovative di Francesco Guardi (1712 – 1793) vanno ricordate “*Il rio dei Mendicanti*” (Bergamo, Galleria dell’Accademia Ferrara), “*Veduta dell’isola di S. Giorgio Maggiore a Venezia*” (Glasgow, Corporation Art Galleries) e “*Il Canal Grande presso S. Geremia*” (Monaco, Alte Pinakothek). Sono dei capolavori che esaltano il rapporto città – acqua, immergendo gli osservatori in un contesto scenografico di sottolineata suggestività ambientale.

27) Giovanni Battista Piranesi (1720 – 1778) frequentò a Venezia la bottega di G. Zucchi, maestro di incisione, recependo dagli scenografi bolognesi Bibiena e Valeriani gli insegnamenti di architettura orbitanti in un clima culturale ispirantesi ad un classicismo di derivazione palladiana. Il soggiorno romano gli consentì di completare la sua formazione di pittore paesaggista ereditato dalla tradizione veneta (Rizzi, Canaletto e Guardi) e dagli ammaestramenti del Tiepolo (di cui aveva nel 1743 frequentato lo studio), che mise in relazione con l’ambiente culturale della città, cogliendone, nelle sue “*vedute di Roma*” e “*Antichità romane*” il fascino delle matrici attrattive che troveranno la massima esaltazione nelle sue incisioni.

28) Antonio Jolj (1700 – 1777), pittore modenese, fu operativo a Venezia, a Roma, a Londra ed a Madrid, ivi trasferitosi alla corte di Carlo III da Napoli, dove fece definitivo ritorno nel 1762. Tra i suoi paesaggi urbani e storico narrativi, meritano particolare attenzione i due dipinti “*Imbarco di Carlo III a Napoli*” (Madrid, museo del Prado)

29) Della scuola di Rajput un singolare interesse tematico presenta la miniatura “*Veduta di città sul mare*” (Benares, Coll.A. Boner) espressione di arte anonima indo mussulmana che ripropone, con semplicità compositiva, la veduta di un insediamento geometricamente compattato, emergente in un panorama marino espresso con l’ingenua compostezza di un prototipo la cui definizione cromatica, a tonalità morbide, suscita emotività contenutamente romantiche.

30) Hubert Robert (1773 – 1808) alterna la produzione di vedute fantasiose a quelle realistiche, connotate entrambi da un’atmosfera ambientale calda ed attraente. Tra le prime emerge “*Paesaggi con laghi e rovine*” (Roma, Coll. Privata), tra le seconde fanno testo. “*Veduta del porto di Ripetta*” (Parigi, Louvre) e “*Ponte nella campagna romana*” (Strasburgo, Museo delle Belle Arti).

31) Allievo di C. Vernet, Jean Luois Théodore Gericault (1791 – 1824), trasferitosi a Parigi nel 1810 entrò a far parte dell’atelier di P. N. Guérin della scuola neoclassica di David; espose al Salon del 1812 e del 1814. Nel suo soggiorno italiano visitò Firenze e Roma dove studiò le opere di Raffaello, Michelangelo e Caravaggio e si dedicò a ritrarre paesaggi cogliendone la classica compostezza. Tornato a Parigi fu attratto dalla produzione artistica di Delacroix, del quale si professò allievo: Il suo capolavoro “*La zattera della medusa*” (Parigi, Louvre) si ispirò ad un naufragio che si era verificato due anni addietro; in esso l’artista esprime, con dovizia di particolari, la drammaticità dell’evento del quale sembrano riecheggiare espressioni di una rivisitata cultura michelangiotesca. Esposta al Salon del 1819, l’opera non sortì l’atteso successo. Dopo un soggiorno londinese che lo vide attivo in una produzione litografica, rientrato a Parigi, Gericault si dedicò ad opere enfatico celebrative ispirate all’ esaltazione di personaggi, vicende e contesti di nazionalistica rilevanza.

32) Joseph Mallard William Turner (1775 – 1851) introdusse nella produzione paesistica inglese, molto sensibile alle opere degli artisti veneti, la componente della lirica drammaticità acquisita nel suo peregrinare per l’Italia nei centri più interessati dalla cultura e produzione artistica rinascimentale (Roma, Napoli; Venezia e Firenze) connotandosi come uno di più accreditati paesaggisti che hanno operato la transizione da una produzione illustrativa ad una produzione interpretativa, in chiave romantica, della natura. Le sue opere più significative sono l’acquerello “*Geneva*” (Londra, British Museum) ed il dipinto “*Il naufragio*” (Londra, Tete Gallery), uno dei capolavori del movimento romantico.

33) John Constable (1776 – 1837), attratto dai dipinti di Wilson e di Gainsborough, fu allievo dell’Accademia Reale di Londra dove sviluppò il suo interesse per la rappresentazione del paesaggio ispirata alla tradizione olandese, e soprattutto alle opere di Claude Lorrain. Il successo gli arrise più in Francia che in Inghilterra, apprezzato dai pittori di Barbison e soprattutto da E. Delacroix; dopo aver esposto al Salon parigino del 1824 “*Il carro di fieno*” (Londra, National Gallery). I suoi dipinti trovano nei riflessi dell’acqua (fiumi, torrenti, stagni ecc.) il punto di catalizzazione nel quale cielo, vegetazione e costruito rurale ed urbano concorrono ad esaltare, con vibranti giochi di luce, le amenità dei paesaggi ritratti con pennellate rapide anticipatrici delle tecniche impressionistiche, pur conservando i caratteri della romantica drammaticità.

- 34) Gustave Courbet (1819 – 1870) Da autodidatta si formò studiando e copiando i capolavori del Louvre; al salon del 1847 espose il suo primo dipinto vedutista “*Un funerale a Ornaus*” (Parigi Louvre) opera che, rifiutata all’esposizione universale del 1855, indusse l’artista a prendere le distanze dalle produzioni accademiche neoclassiche e ad elaborare un suo particolare indirizzo alla rappresentazione realistica di cui redasse il documento fondativo: “*Manifeste du realisme*”. In chiave realistica i suoi paesaggi indagano sui caratteri più significativi del rapporto natura e cultura, conferendo alla componente acqua un ruolo di centralità compositiva che ritroviamo nei due dipinti del muse parigino d’Orsay: “*Le falaise d’Etrat dopo il temporale*” ed “*Il mare in tempesta*”.
- 35) Jean Baptiste Camille Corot (1796 – 1875) ebbe come maestri gli artisti neoclassici Michallon e Bertin, operanti secondo gli indirizzi di Poussin: I suoi soggiorni in Italia gli consentono di studiare, apprezzare e ritrarne i paesaggi urbani (Genova, Venezia, Roma e Firenze) e quelli territoriali (paesaggi toscani e laziali) integrando le amenità naturalistiche con il fascino delle fantasiose memorie testimoniate da rovine, scene ed atteggiamenti mirati a stimolare emotive percezioni. Lella sua opera “*L’isola di S. Bartolomeo a Roma*” (Boston, of fine arts) acqua, cielo, vegetazione e costruito si confrontano in un esaltante poetico concerto.
- 36) Dalla “Scuola di Posillipo” fondata da Anton Van Plitoo, emersero Salvatore Fregola (1799 -1877) figlio d’arte che da Paesista di corte dipinse luoghi ed eventi politici. Al museo nazionale di Capodimonte sono esposte le sue più significative opere: “*Il ponte sul Garigliano*”, “*La cascata*” e “*L’inaugurazione della ferrovia Napoli – Portici*”; Raffaele e Consalvo Carelli (1818 – 1900) che si dedicò soprattutto all’acquerello, lavorò per la galleria di Versailles e per il Palais Royal; Gabriele Smargiassi che succedette al Plitoo nella cattedra di “paesaggio” all’Accademia di Napoli, (dove ebbe come allievi Giuseppe e Filippo Palizzi e G. B. De Nittis), tra le sue opere vanno ricordate “*Veduta di Napoli*” (Parigi, Museo del Lussenburg) e “*Mergellina*” (Napoli, museo di S. Martino); e Giacinto Gigante le cui produzioni elevatamente lirico – poetiche prendono la definitiva distanza dal vedutismo freddamente topografico. Nel 1836 pubblicò la raccolta “*Vedute di Napoli e contorni*” e nel 1846 produsse un “*Album di vedute*” della Sicilia.
- 37) Johan Barthold Jongkind (1819 – 1891) dopo un periodo di apprendistato a l’Aia, completò la sua formazione di paesaggista a Parigi con E. Isabel, tra le sue opere di maggiore rilievo sono i dipinti “*Il Senna e Notre- Dame*” (Parigi, museo d’Orsay), “*La costa presso Le Havre*” (New York, collezione privata), e “*Tramonto sulla Mosa*” (Parigi, collezione G. Signac).
- 38) Winslow Homer (1836 -1910), pittore ed incisore statunitense, completò alla National Academy of Design di New York la sua formazione artistica. Tra le opere che maggiormente compendiano i caratteri innovativi della sua produzione paesaggistica merita particolare attenzione “*La corrente del Golfo*” (New York, Metropolitan Museum).
- 39) Alla esposizione presero parte, tra i trenta artisti, quelli che un quindicennio prima, incontratisi presso l’Accademia Swisse, avevano fondato il movimento: Pissarro, Cezanne e Guillaumin, ai quali si erano successivamente aggregati Monet, Renoir, Sisley e Bazille.
- 40) Attratto dalla pittura celebrativa di Delacroix, Daubigny e Corot, Claude Monet (1840 – 1926), fu indirizzato al paesaggismo da E. Boudin e solo a seguito dell’amicizia incorsa con Pissarro aderì al nascente movimento naturalistico capeggiato da Courbet; frequentando lo studio di Gleyre conobbe Renais, Bazille e Sisley insieme ai quali diede vita all’Impressionismo francese. “*La Grenouillère*” (New York, Metropolitan Museum) fu una delle sue prime opere impressioniste, dove all’obiettività della raffigurazione sostituisce la soggettività delle sensazioni emotive esaltate da una luminosità romantica riepilogante le poetiche espressioni pittoriche di Constable e Turner. L’opera “*Impression soleil levante*”, del 1872, che aveva dato denominazione al movimento impressionista, fu esposta nella mostra del 1872. Le successive sue “*vedute di Londra*” e “*Vedute di Venezia*” ed in particolare le sue “*Ninfee*”, le cui raffigurazioni di acqua e fiori si fondono in poetica dissolvenza, hanno segnato il passaggio dal figurativo all’astratto, anticipando il Fauvismo, l’espressionismo e l’arte informale.
- 41) Eduard Manet (1832 -1883), partecipe della vita culturale di Parigi, si dedicò alla pittura frequentando l’atelier di Thomas Contuse, completando la sua formazione studiando e riproducendo le opere di Tiziano e di Velasquez nei principali centri espositivi europei. Nel 1856 aprì a Parigi un suo personale atelier che divenne un cenacolo delle nuove tendenze. Tra le opere paesaggistiche della maturità emerge “*Sulla spiaggia*” (Parigi, Museo d’Orsay)
- 42) Alfred Sisley (1839 – 1899), trasferitosi dall’Inghilterra a Parigi si legò in amicizia con Monet, Bazille e Renoir, con i quali condivise il ritrarre i paesaggi “in piena aria” con il solo impiego dei colori primari. Le opere di Constable e di Turner, rivisitate in età matura, esercitarono una significativa influenza sulla produzione posteriore al 1872, che si caratterizzava per la ritrovata raffinatezza cromatica eleggendolo a poeta celebratore dei cieli, delle terre e soprattutto delle acque fluviali dei villaggi dell’Ile de France, esaltati dalla luminosità delle tecniche impressioniste. Le sue migliori opere “*L’inondazione a Port-Marly*” (Parigi, Louvre), “*La Senna a Suresnes*” e “*Canal du Loing*” (Parigi, Jeu de Paume) testimoniano la sua particolare attitudine a trasferire nel linguaggio impressionistico la sensibilità cromatica delle tradizioni paesaggistiche anglosassoni.
- 43) Paul Cezanne (1839 – 1906), pur essendo legato da stima ed amicizia con Bazille, Renoir, Sisley e Manet non aderì al movimento degli impressionisti antecedentemente al 1873; fu la frequentazione con Pissarro che lo distolse dalle tradizioni romantiche, alle quali aveva ancorato il suo vedutismo, e lo spinsero a partecipare

alle esposizioni organizzate dal movimento nel 1874 e nel 1877. Lo scarso successo di pubblico e di critica lo spinsero a dedicarsi ad altre ricerche che lo portarono a formulare le premesse teoriche del movimento cubista. I suoi frequenti e numerosi viaggi contribuirono ad influenzare, per le numero esperienze maturate, la sua produzione paesaggistica nella quale natura e cultura trovarono una compattezza cromatica esaltata dalle tonalità a luminosità contratta che ne accentuava il distacco empatico, quasi a monumentalizzarlo, aprendo la via alle nuove tendenze linguistiche post impressioniste che presero a svilupparsi a decorrere degli inizi del XIX secolo. Ne è eloquente testimonianza il dipinto *“La baia di Marsiglia vista dall’Estaque”* (New York, Metropolitan Museum).

44) Pierre Georges Seurat (1851 -1891) formatosi alla Ecole des Beaux Arts di Parigi, ebbe come insegnante H. Lehmann della scuola di Ingres, per cui le sue prime opere si indirizzarono al paesaggismo naturalistico di Barbison, subendo l’influenza di Mèllet e Corot. La sua adesione all’Impressionismo fu consequenziale; ne apprezzava l’impiego dei colori puri e le tecniche degli accostamenti. Approfondendo le ricerche ottiche sui colori dei positivisti Helmholtz, Rodd e Sutter, prese a scientificizzare le intuizioni impressioniste, ed operando in tale direzione partecipò al primo Salon des Indépendents (1884), esponendo il dipinto: *“Una bagnante a Asnières”* (Londra, National Gallery), riscuotendo gli apprezzamenti di Paul Signac, insieme al quale mise in essere la tecnica del “Puntellismo” la cui opera manifesto fu *“La grande Jatte”* (Chicago, Istituto d’Arte): Particolare rilievo nella definizione del rapporto tra paesaggio marino e paesaggio urbano informa anche la sua opera *“Port-en Bessin, il molo durante l’alta marea”* (Parigi, Jeu de Paume).

45) Paul Signac (1863 – 1935), introdotto nel movimento impressionista da Monet, Pissarro e Guillaumin quando ormai se ne profilava il tramonto, partecipò con Seurat al primo Salon des Indépendents del 1884, insieme al quale si dedicò allo studio scientifico delle percezioni visive fondate sulla separazione dei toni cromatici dei colori primitivi. Tali esperienze lo condussero a teorizzare due differenti indirizzi delle nuove tendenze unificate dalla denominazione di “Neoimpressionismo”. Al “Pointellism” di Seurat venne a corrispondere il “Divisionismo” di Signac che condusse ad una produzione di paesaggi tesi a cogliere sapientemente con equilibrate tonalità cromatiche, le atmosfere ambientali del raffigurato, privilegiando vedute dal mare di città: Ne costituiscono significativa testimonianza i dipinti *“La vela verde”* (Parigi, Museo di Arte Moderna) che ritrae un evanescente profilo di Venezia, *“L’entrata del porto di Marsiglia”* (Parigi, Museo di Arte Moderna) ed *“Il porto di Saint Tropez”* (Saint Tropez, Musée de l’Annonciade).

46) Paul Gauguin (1848 – 1903) approda da autodidatta alla rappresentazione paesaggistica; la sua partecipazione al Salon del 1876 gli fornisce l’occasione di conoscere Pissarro che lo introdusse nel gruppo degli impressionisti con il quale partecipò alle esposizioni del 1880 e del 1886. Il suo peregrinare in Bretagna lo portarono a frequentare E. Bernard, con il quale prese a delineare gli indirizzi post impressionisti, canalizzandoli in due correnti : il “Cloisonnisme” ed il “Sintetismo”, che lo videro sperimentalmente operativo insieme a V. Van Gogh nella rappresentazione dei paesaggi middleuropei. La successiva rottura dei rapporti con il pittore olandese lo indusse a perseguire altre esperienze maturate nel corso dei suoi viaggi verso terre meno antropizzate, sino ad approdare a Tahiti dove, richiamandosi alle sperimentazioni di Cézanne, prese a vivacizzare le tonalità cromatiche dell’impressionismo con i colori accesi della terra assolata, con un concerto di blu, giallo ed aragosta in ponderato contrasto chiaroscurale, stemperando l’azzurro del cielo ed accentuando il cromatismo variegato delle acque, in un rifondato ordine compositivo espressivamente statico, tendente a monumentalizzare gli elementi della natura con la compassata figurazione dei personaggi. Il rapporto acqua – costruito trova nel dipinto *“Pouvre pecheur”* (San Paulo, Museo di Arte) una poetica plasticità cromatica richiamante espressioni di arte primitiva, che sembrano aprire un nuovo portale di accesso all’astrattismo.

47) Il “Divisionismo” italiano ebbe come principale cenacolo artistico Milano; ne furono protagonisti G. Segantini e G. Previati, dalla loro produzione trassero insegnamento gli artisti G. Palizza da Valpedò, A. Morbelli, V. Grubicy che operarono togliendo spessore figurativo alla rappresentazione paesaggistica dei capiscuola per dare spazio a più complesse espressioni linguistiche aperte all’allegorico, al metaforico e, in chiave intellettuale, al politico impegno.

In
ter
venti

CoastScapes

CoastScapes - the coastal landscape project

Stefano Dan

Abstract

The Mediterranean Sea has an incredible complexity of exceptional landscapes that European policies aim to preserve, improve and renewal. Among these policies stands the Integrated Coastal Zone Management (ICZM), a protocol that, in addition to conserve resources, purpose to facilitate the sustainable development of coastal areas. This document is intended to optimize and coordinate existing policies, to obtain a global view of the elements that represent a resource to be exploited in the design phase. Acknowledged the EU guidelines has been identified a model that would allow the analysis of the coasts state, and that would provide the necessary tool to implement the pro-

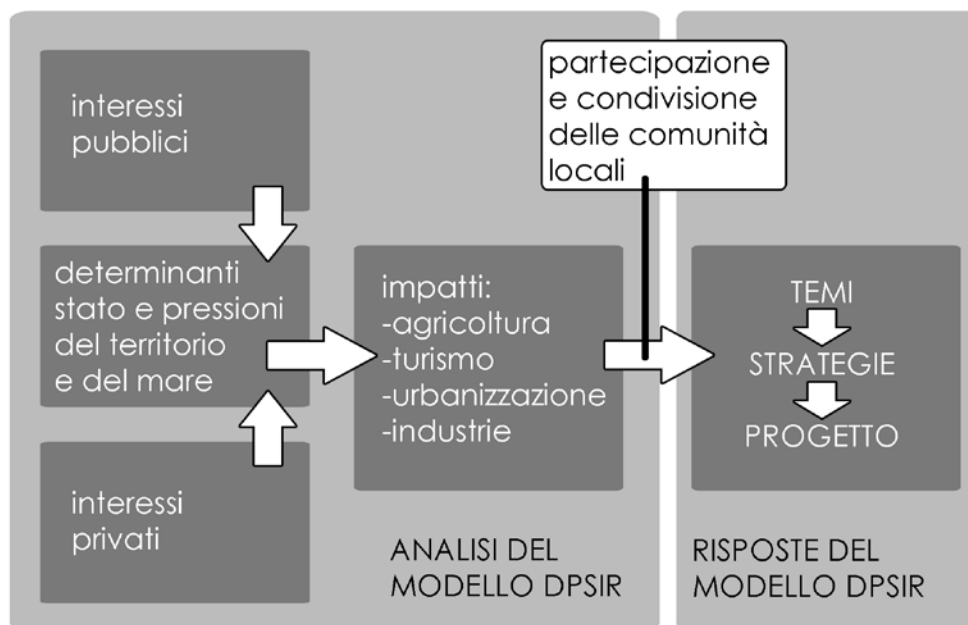


fig.1- Elementi concorrenti agli impatti sul territorio e nel mare. Azioni volte allo sviluppo sostenibile.

posal, in the coastal area: the landscaping multidisciplinary approach. The tool chosen was the DPSIR model (Driving forces, Pressures, State, Impact, Responses). It has been applied this conceptual model-causal, to formulate, through the answers provided, the directives for the landscape project. It were created, with the structuring in 'chains' own model, the causal relationships of the main elements that characterize the coastal environment in its complexity. From this, it's emerged the so-called critical potential of the territory, with the consequent causes and subsequent effects. The reason for the choice is not so much in the instrument, but in its purpose. The model, usually used for the VAS, can outline a landscaping strategy, which induces to conscious design choices. It was considered that the model used with the landscape approach, by its nature multidisciplinary and integrated, could provide dynamic responses. these are appropriate responses to the territorial and environmental needs, that meet the socio-economic expectations of the coastal environments.

CoastScapes - il progetto di paesaggio costiero

Il mar Mediterraneo vanta un'incredibile complessità di paesaggi eccezionali che le politiche Europee mirano a conservare, a valorizzare e a riqualificare. Tra queste politiche spicca la Gestione Integrata delle Zone Costiere (ICZM), un protocollo che, oltre a conservare le risorse, intende agevolare lo sviluppo sostenibile degli ambiti costieri. Alla base di questo documento c'è la volontà di ottimizzare e coordinare le politiche esistenti, con lo scopo di ottenere una visione globale di tutti quegli elementi che rappresentano una risorsa da valorizzare in fase attuativa. Recepite le indicazioni comunitarie, è stato individuato un modello che consentisse l'analisi dello stato delle coste, e che fornisse lo strumento necessario alla proposta di applicare in ambito costiero l'approccio multidisciplinare proprio dell'ottica paesaggistica. La scelta dello strumento è ricaduta sul modello concettuale-causale DPSIR (Determinanti, Pressioni, Stato, Impatto, Risposte). Esso è stato applicato per formulare, attraverso le risposte fornite, le indicazioni per il progetto di paesaggio. Sono state ricostruite, con la strutturazione in "catene" propria del modello stesso, le relazioni causali dei principali elementi che caratterizzano l'ambiente costiero nella sua complessità. Da questa operazione sono emerse le cosiddette criticità potenziali del territorio, con le conseguenti cause ed i successivi effetti. Il motivo della scelta risiede, non tanto nello strumento, ma nella finalità. Il modello, utilizzato solitamente per le VAS, permette di delineare una strategia paesaggistica che induca a scelte progettuali consapevoli. Si è ritenuto che il modello applicato attraverso l'approccio paesaggistico, per sua natura multidisciplinare e integrato, potesse fornire risposte dinamiche. Sono risposte adeguate alle necessità territoriali e ambientali che soddisfano le aspettative socio-economiche degli ambienti costieri.

Keywords:

coastal landscape project, sustainable development, DPSIR model, integrated management, landscape approach

CoastScapes - il progetto di paesaggio costiero

Stefano Dan

la creatività non sta nel trovare nuovi paesaggi, ma nell'avere occhi nuovi

Marcel Proust

Introduzione

Nel 2006 la popolazione europea residente lungo gli 89.000 km di coste, in una fascia litoranea profonda 50 km, era circa il 50% (EEA, 2006). L'80% dell'inquinamento marino proviene da attività umane sulla terraferma. Nel decennio 1990-2000, le superfici artificiali sono aumentate di un'area pari a 190 km² ogni anno. Il 61% dell'incremento delle superfici artificiali è dovuto alla costruzione di abitazioni, servizi e strutture per il tempo libero. Il 40% delle coste del Mediterraneo è occupata artificialmente da residenze e strutture turistiche (Plan Bleu, 2006).

I dati riportati evidenziano lo stato di emergenza delle coste europee e mediterranee. Sono numerosi gli studi condotti in merito, in particolare si fa riferimento al dossier pubblicato nel 2006 dalla European Environmental Agency e "State of the Environment and Development in the Mediterranean" redatto dall'UNEP/MAP (2009). In entrambi i documenti emergono i dati relativi all'incremento della popolazione residente sulla fascia costiera, la conseguente urbanizzazione, e i cambiamenti di destinazione d'uso del suolo che ne derivano. Queste criticità sono spesso dovute a politiche più mirate alla crescita economica che non allo sviluppo sostenibile dell'ambiente mediterraneo. Crescita e sviluppo sono due termini che individuano obiettivi diversi, ma che non devono intendersi in antitesi, piuttosto devono essere indotti a convergere. E' la stessa Comunità Europea che, in questo senso "...si adopera per lo sviluppo sostenibile dell'Europa, basato su una crescita economica equilibrata e sulla stabilità dei prezzi, su un'economia sociale di mercato fortemente competitiva, che mira alla piena occupazione e al progresso sociale, e su un elevato livello di tutela e di miglioramento della qualità dell'ambiente. Essa promuove il progresso scientifico e tecnologico" (Costituzione Europea, 2003).

La fascia costiera, a causa delle forti pressioni antropiche provenienti dall'entroterra e dal mare, rappresenta un territorio particolarmente vulnerabile. Un dato inconfutabile, di cui talvolta ci si dimentica in fase di pianificazione e progettazione, è che spesso i motori di crescita, che hanno indotto la realizzazione di servizi ed infrastrutture per il visitatore, sono gli ecosistemi presenti in mare o sulla stessa fascia costiera. La gestione della zona costiera può ritenersi adeguata se lo sfruttamento dei valori intrinseci riesce ad essere ottimale economicamente, ma anche socialmente, permettendo ai beni am-

bientali di erogare servizi ecosistemici.

Le AMP e le direttive europee come opportunità di sviluppo

La legge 979 del 1982 “per la difesa del mare” stabiliva l’istituzione, in Italia, di un gruppo di 20 aree

da sottoporre a tutela, le Aree Marine Protette (AMP). Nel corso degli anni la finalità proclamata di tutela delle AMP si è gradualmente allargata ad un più ampio concetto di gestione sostenibile delle risorse costiere e marine, in cui le aree di tutela integrale oggi sono appena il 3% della superficie totale (*Donati, 2011*). Le aree protette possono essere messe al centro di un progetto di sviluppo locale endogeno al pari di altre risorse specifiche del territorio. Sempre più spesso la protezione di un’area diventa una sorta di marchio di qualità territoriale con forte potere attrattivo e con ricadute positive per l’immagine dell’intero sistema economico e produttivo locale coinvolto. Inoltre, grazie all’attivazione di flussi turistici di nicchia, legati alle risorse naturali, la presenza di aree protette è in grado di muovere interessi diversi con una conseguente diversificazione dell’offerta. Si stanno affermando, in Italia, così come in molti altri paesi che affacciano sul Mediterraneo, i concetti espressi dal Protocollo sulla Gestione Integrata delle Zone Costiere della Convenzione di Barcellona (Protocollo ICZM). Tra gli obiettivi di questo documento c’è l’auspicio dello sviluppo sostenibile delle zone costiere, attraverso la pianificazione razionale delle attività, assicurando che esso avvenga in armonia con lo sviluppo economico, sociale e culturale delle comunità locali¹. In questo senso le AMP si stanno configurando come veri e propri strumenti di gestione e sviluppo costiero, un laboratorio privilegiato di sperimentazione. Un documento che è rapidamente diventato un pilastro delle politiche marittime è la Direttiva quadro 2008/56/CE sulla strategia per l’ambiente marino, emanata il 17 giugno 2008 dal Parlamento Europeo e dal Consiglio dell’Unione Europea, successivamente recepita in Italia con il d.lgs. n. 190 del 13 ottobre 2010. La Direttiva si basa su un approccio integrato, che pone, come obiettivo degli Stati membri, di raggiungere entro il 2020 il buono stato ambientale (GES, “Good Environmental Status”) delle proprie acque marine. Gli Stati devono mettere in atto una strategia suddivisa in due fasi: la fase di preparazione e il programma di misure.

Il modello DPSIR: uno strumento di gestione

Il paesaggio mediterraneo, di fatto interamente antropizzato, viene continuamente trasformato, forse arricchito, sicuramente stravolto. Talvolta esso richiede la decisione di preservarne delle parti e di fissare le norme di tutela, che rappresentano una parte integrante del progetto; altre volte richiede un piano d’intervento per ottimizzarne la gestione. Queste considerazioni hanno indotto a proporre un progetto di paesaggio, attraverso un approccio metodologico integrato e multidisciplinare, in grado di coin-

volgere le AMP, adeguato alle esigenze dell'ambiente costiero, applicabile in situazioni diverse e rispondente agli obiettivi espressi dalla ICZM. E' stato necessario individuare uno strumento che fosse efficace nell'interpretazione delle dinamiche e delle cause di un dato fenomeno attraverso un sistema parametrico. La scelta è ricaduta sul modello DPSIR (Determinanti, Pressioni, Stato, Impatto, Risposte)², definito come il modello concettuale causale per descrivere l'interazione fra la società e l'ambiente (*Cassatella, Peano, 2011*). E' stato sviluppato dall'EEA (Agenzia Europea per l'Ambiente) come strumento necessario nelle proprie attività di reporting. Esso viene comunemente utilizzato per le valutazioni degli effetti ambientali indotti dal piano-programma durante la stesura delle VAS (Valutazione Ambientale Strategica), che mira a valutare gli effetti ambientali delle alternative di piano stimati, facendo ricorso ad analisi di scenario e ad indicatori ambientali. I risultati che si ottengono sono solitamente di carattere prescrittivo e raramente di tipo progettuale. Di fondamentale importanza per l'efficacia del sistema è la scelta degli indicatori. Questi ultimi sono parametri, oppure valori derivati, aventi una stretta relazione con un dato fenomeno, capace di descriverlo parzialmente, ma comunque in grado di fornire informazioni sulle caratteristiche del fenomeno stesso nella sua globalità. Ha il compito di rappresentare in modo sintetico fenomeni, processi, problematiche, mantenendo inalterato il contenuto informativo dell'analisi effettuata. Il funzionamento però dipende dal loro inserimento in una logica di sistema. È quindi necessario disporre di un modello, descrittivo delle interazioni tra i sistemi economici, politici e sociali con le componenti ambientali, in modo da fornire una visione multidisciplinare e integrata dei diversi processi secondo una sequenza causa-condizione-effetto. Si è scelto quindi il modello DPSIR, secondo il quale, infatti, gli sviluppi di natura economica e sociale (Determinanti) esercitano Pressioni, che producono alterazioni sulla qualità e quantità (Stato) dell'ambiente e delle risorse naturali. Questo modello, in sintesi, si potrebbe quindi descrivere come un percorso circolare nel quale gli elementi costituenti rappresentano i nodi del sistema, riguardanti la percezione dei problemi, l'individuazione dei provvedimenti politici e strutturali, e la loro efficacia (*Hák, Moldan, Lyon Dahl, 2007*). Sono stati applicati gli strumenti forniti dal sistema di indicatori del modello DPSIR allo scopo di individuare, attraverso l'analisi delle determinanti, delle pressioni, degli stati e degli impatti, le risposte che possono essere date negli ambienti costieri. Il progetto di paesaggio costiero, declinato in termini di sostenibilità, deve essere affrontato attraverso la soluzione di problemi pratici come la gestione del territorio e del mare attraverso un uso coerente delle risorse (fig.1).

Sono state le direttive europee a tracciare la rotta indicando nella necessità dell'approccio integrato la via da percorrere. La Comunità Europea e l'Agenzia Europea dell'Ambiente, come detto, hanno stimolato l'applicazione di metodologie di sviluppo come il protocollo ICZM, raccomandandone la più ampia adozione da parte dei paesi comunitari. Al fine di applicare una metodologia che sia coerente con i principi del protocollo ICZM è stato stilato un programma d'intervento nato dalla valorizzazione del territorio, capace di coinvolgere gli interessi locali e con dei canoni generali applicabili in situa-

zioni particolari. Gli intenti perseguiti si possono sintetizzare citando gli obiettivi del Programma integrato di interventi per lo sviluppo del litorale del Lazio: “In particolare l’indirizzo è quello di considerare i valori storici esistenti come tessuto di relazioni, ripristinare dei percorsi e itinerari di fruizione storico-culturale, dentro un nuovo scenario nel quale le relazioni tra le singole risorse, ciascuna conosciuta nella sua specificità, possano tornare a manifestarsi come un sistema visibile e fruibile. Una lettura organica del paesaggio naturale e antropico mirata a reintegrare quel sistema di relazioni come matrice culturale del territorio e supporto degli elementi identitari delle comunità locali. La sintesi degli interventi programmatici raccolti presso le Amministrazioni Locali, consente di acquisire un quadro delle “sensibilità” e un livello di consapevolezza rispetto ai temi legati allo sviluppo locale, le ambizioni e le criticità del territorio” (*Legge regionale Lazio, 2001*).

Il progetto di paesaggio come metodologia d’intervento

Gli interventi programmatici sono stati strutturati sulla base delle catene del modello DPSIR. Esse sono state costruite, attraverso la logica delle relazioni causali, per far emergere le criticità necessarie allo sviluppo sostenibile su due casi studio: Il Parco Nazionale Marino delle Sporadi settentrionali - Alonissos (NMPANS) e l’Area Marina Protetta Torre del Cerrano. Sono state scelte due aree protette per le opportunità di sviluppo che gli intrinseci intenti costituzionali hanno fornito e per il ruolo assunto, ormai largamente documentato, di strumenti privilegiati di sperimentazione per le tecniche di pianificazione attraverso l’utilizzo del protocollo della ICZM. Sono due aree protette mediterranee molto diverse tra loro per situazioni geomorfologiche, economiche, sociali e per collocazione geografica. Il parco di Alonissos è un arcipelago di isole greche che, a fronte di una altissima qualità ambientale, vive una fase turistica di profonda stagnazione; l’AMP Torre del Cerrano, viceversa, risente, nelle sue qualità ambientali, della fervente attività turistica ed edificatoria propria della riviera adriatica. Dall’analisi condotta sulle due aree sono emersi dati interessanti sulla salute economica, sul livello di sviluppo turistico, più o meno responsabile, sullo stato di conservazione della biodiversità e degli habitat. Dopo l’analisi delle risorse e delle problematiche delle rispettive aree si è proceduto all’applicazione del modello DPSIR per sintetizzare quanto emerso e indagare le possibilità di redigere un progetto sostenibile per l’ambiente costiero. Il duplice intento di questa operazione ha, da una parte, individuato gli obiettivi prioritari d’intervento e dall’altra, più importante ancora, ha conferito un approccio paesaggistico alle risposte del modello, necessario a garantire multidisciplinarietà in fase progettuale. Sono state stilate delle linee guida applicabili in situazioni diverse, capaci di toccare tutti gli argomenti propri dei principi di sviluppo e di conservazione. L’applicazione del modello DPSIR ha richiesto l’individuazione delle determinanti e delle pressioni incidenti sulle aree in esame, da cui sono stati ottenuti i conseguenti stati e gli impatti che ne scaturiscono. Le proposte, relative alle risposte, sono state tanto più efficaci quanto sono

risultate in grado di risolvere il problema alla sua origine, ovvero al livello delle determinanti. Un intervento che miri a porre rimedio alle condizioni ambientali e socio economiche derivanti dalle determinanti del sistema, è più efficace che se riferito a mitigare gli impatti del sistema stesso. Il caso degli ambienti costieri si presta perfettamente alla metafora, di estrema figuratività, secondo la quale sia consigliabile risolvere una criticità a monte piuttosto che a valle. La grande maggioranza degli impatti che incidono negli ambienti costieri, e spesso analizzati dalle AMP, sono causate da determinanti scaturite a centinaia di chilometri di distanza, o, in condizioni ancora più complesse, in situazioni non individuabili geograficamente. Questa considerazione evidenzia come, una volta costruite le catene del modello, sia stata di primaria importanza stabilire le priorità d'intervento, che fossero il più possibile riferibili ai "livelli alti" della catena stessa. Queste, costruite sulla base delle emergenze delle aree in esame, sono state strutturate per temi specifici. Le criticità evidenziate possono, infatti, essere suddivise in ambiti tematici che spesso coincidono con le risorse del territorio e del mare. Tra queste si possono elencare l'uso del suolo e delle acque, la biodiversità, i beni culturali, le infrastrutture, i trasporti, il turismo e le attività produttive. Successivamente si è trattato, una volta costruite le catene DPSIR, di individuare le priorità di intervento nello specifico territorio, capaci di rispondere alle esigenze di conservazione ambientale e di far fronte alle esigenze della popolazione. Sono stati individuati parametri logici, con l'ausilio del modello DPSIR, proprio per indirizzare le proposte progettuali e gestionali verso soluzioni sostenibili. Le risposte del modello sono state dedotte per logica causale secondo le informazioni scaturite dall'analisi delle Determinanti, delle Pressioni, dello Stato e degli Impatti.

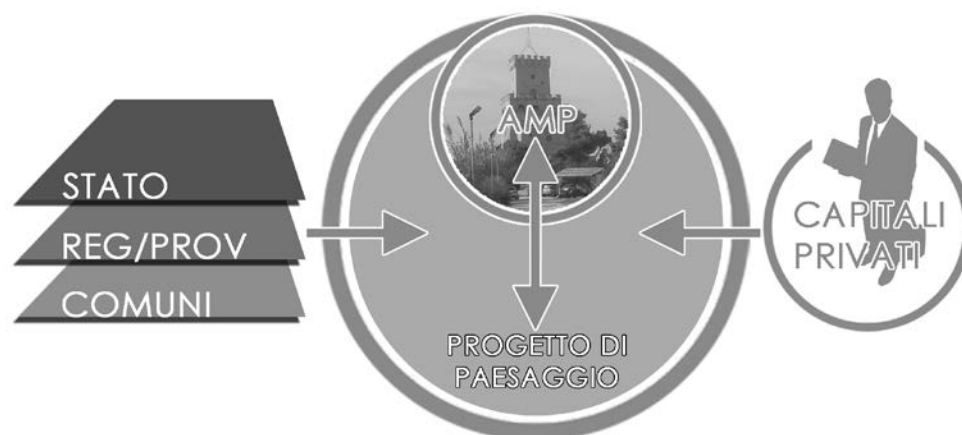
Attraverso l'osservazione e lo studio dello stato e delle dinamiche agenti sulle coste mediterranee ed europee, sono quindi stati individuati valori espressi in termini paesaggistici per mezzo del modello DPSIR. Per la rilevanza ed affinità dei temi affrontati, è stato possibile ricavare alcuni dei temi emergenti rispetto alle trasformazioni dei paesaggi turistico-costieri. Essi sono stati suddivisi in sette categorie d'intervento che, sovrapponendole tra loro come una maglia reticolare sul territorio costiero e sul mare, hanno permesso di tracciare le linee guida del progetto di paesaggio. Le categorie sono:

A. Una visione strategica condivisa (fig. 2).

Qualunque tipo di intervento necessita di una visione strategica, di lungo periodo, che miri alla valorizzazione territoriale e alla rigenerazione paesaggistica, che faccia leva sulle peculiarità del territorio stesso. Il presupposto per ogni progetto deve essere coadiuvato da strategie interistituzionali, pubbliche e private, dai vari livelli amministrativi statali e locali e da istituzioni no profit. La comunione di intenti si rende necessaria anche per far fronte, più che alla diminuzione dei contributi statali avvenuta negli ultimi anni, al proliferare di un grandissimo numero di Aree Protette, favorita della legge quadro n.395 del 1991, che ha portato all'aumento, per l'ente pubblico, dei costi di gestione. Uno dei modi è l'individuazione di fonti di finanziamento alternative come i programmi comunitari e l'identificazione, la selezione e l'applicazione di meccanismi di autofinanziamento delle stesse aree protette. Ma più importante ancora è individuare strategie

condivise e piani di attività che coinvolgano pubblico e privato oltre al “terzo settore”, quello delle organizzazioni volontarie.

fig.2- Una visione strategica condivisa: conciliare gli interessi di stakeholders e amministrazioni.



B. Il recupero della trasversalità del progetto (fig. 3).

Lo sviluppo costiero tradizionale, fino all'avvento del turismo di massa, procedeva trasversalmente dall'entroterra verso la linea del bagnasciuga. L'asse era quindi imposto da tradizioni e relazioni umane, procedeva dai campi agricoli verso il mercato ed il porto, valorizzando le connessioni fluviali ed ecologiche, legando i comuni dei territori costieri a quelli interni. Oggi questa trasversalità è andata perduta a discapito dello sviluppo longitudinale costiero che permette spostamenti più rapidi (Calcagno Maniglio, 2009). La conformazione attualmente riscontrabile è descrivibile, in linea di massima, da fasce che corrono parallele alla linea di costa. Uno schema classico nel sistema mediterraneo, vede la linea della spiaggia come la più esterna, la linea di conurbazione subito a ridosso, la linea delle infrastrutture a seguire e, per ultima, la fascia agro-forestale. Servono progetti per rigenerare la costa densamente urbanizzata, e riportarla ad una scala territoriale in cui sussista il rapporto entroterra-costa. Servono modelli di sviluppo del litorale basato sulla valorizzazione del sistema insediativo storico costiero e la riqualificazione delle sue principali relazioni territoriali.

fig.3- Le fasce costiere: la spiaggia, la conurbazione, le infrastrutture, la fascia agro-forestale.





fig.4- La promozione delle peculiarità locali come motore di sviluppo socio-economico

C. Il recupero delle peculiarità locali (fig. 4).

Le coste mediterranee costituiscono un continuo avvicinarsi di paesaggi storico-culturali che presentano molti caratteri comuni. La conformazione caratteristica e le conseguenti problematiche, dovute all'evoluzione ambientale, storica, commerciale ed urbana, di secoli di storia tendono ad assomigliarsi e a riproporsi similmente in diverse situazioni costiere. E' necessario promuovere, presso le comunità locali (ma anche presso le amministrazioni e nella coscienza dei visitatori), la conoscenza dei valori territoriali e paesaggistici, delle proprie tradizioni e della propria cultura. Essi stessi devono farsi promotori dell'immagine del luogo e della salvaguardia dei valori espressi. In questo senso il recupero di attività, quali la pesca artigianale e l'agricoltura, sono una priorità assoluta in termini di progettualità. Oggi bisogna far fronte alla perdita di occupanti in queste attività e si ritiene necessario un intervento programmatico istituzionale per arrestare questa tendenza e promuovere il ricambio generazionale che attualmente latita.

D. Agire per progetti (fig. 5).

Per progetti si intende un insieme sconfinato d'interventi che va da quello urbano all'interno del tessuto cittadino, che interagisce con il sistema costiero, all'iniziativa di mettere in rete le aree protette. Essi risultano ancora più efficaci se accompagnati dalla formazione di agenzie pubbliche, dedicate alla gestione dei progetti particolareggiati, con cui dare operatività alle indicazioni di piano. Occorre una strategia mirata che inserisca la valorizzazione del paesaggio ed il contesto sia nella fase di pianificazione che nei progetti attuativi e che si basi sui dettami individuati dal protocollo ICZM. Il progetto è

uno strumento efficace con cui dare concretezza alle indicazioni istituzionali e ai piani territoriali, ed è in grado di rinnovare situazioni compromesse e salvaguardarne altre a rischio, seguendo una logica unitaria. Il progetto è ritenuto valido quando:

- è coerente con le politiche di riferimento ai vari livelli;
- è coerente con le politiche trasversali della U.E.: pari opportunità, sviluppo sostenibile,
- risponde ai bisogni dei beneficiari e dei portatori di interesse;
- produce un valore aggiunto [...]”(Vanni, 2009).



fig.5- Agire per progetti: i vari livelli di intervento, dalla pianificazione alla gestione.

F. La sistematicità di reti delle aree protette (fig. 7).

All'interno delle acque territoriali o lungo la fascia costiera, la diversificazione degli interessi e delle competenze complica enormemente l'adozione di provvedimenti di salvaguardia. Si sta sopperendo a questa difficoltà attraverso la costruzione di reti ecologiche tra aree protette; un sistema integrato, ecologico e gestionale, tra differenti real-

fig.6- Possibile ipotesi di ricostruzione della naturale resilienza della fascia costiera.

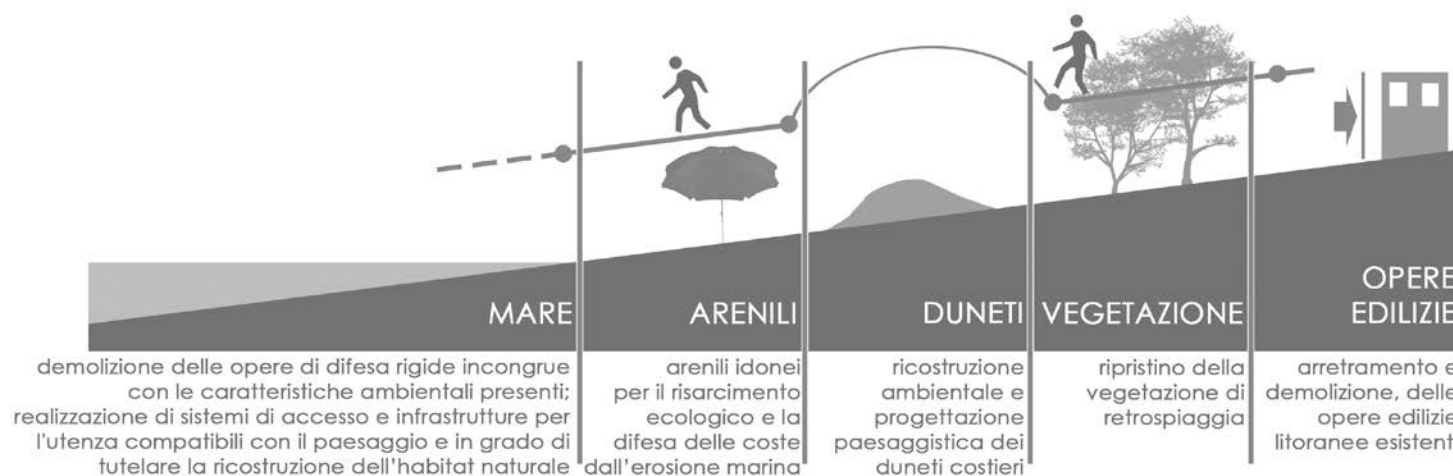


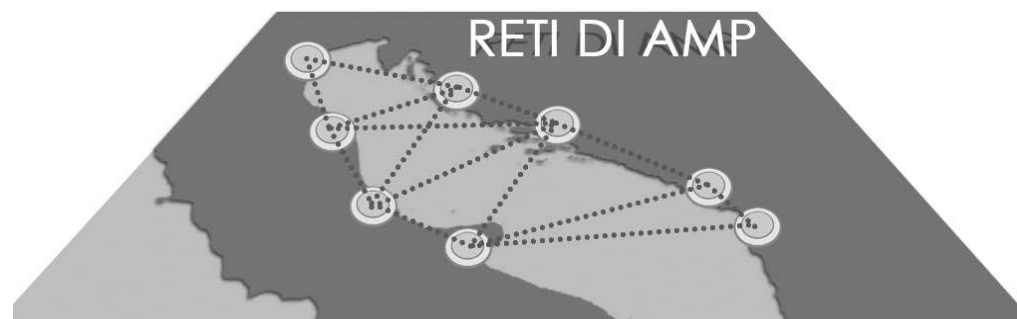


fig.7- I network di AMP generano sistemi di governance per lo sviluppo sostenibile.

tà aventi il medesimo obiettivo. I Network istituzionali e le reti di aree protette che nascono spontaneamente, sono una forma avanzata di ricerca e gestione, forti della partecipazione di tutti i portatori di interesse e la condivisione di obiettivi e strategie che sottende alla loro formazione. Sono rivolte a creare un sistema di *governance* ispirato ai tre principi fissati dall'Unione Europea per il reale conseguimento di uno sviluppo sostenibile: partnership, partecipazione e sussidiarietà (*Gemmiti e Conti Puorger, 2009*). Il successo dei Network è evidenziata dalla forza dimostrata dagli innumerevoli progetti che vengono portati avanti, come ad esempio i progetti LIFE, finanziati dalla UE.

G. La diversificazione e la destagionalizzazione per un turismo sostenibile (fig. 8).

Il turismo va inserito in una strategia economica da integrare ai progetti di riqualificazione e di valorizzazione dei litorali. Esso va considerato a tutti gli effetti il motore dell'economia costiera. Ha innescato il processo di urbanizzazione e può innescare processi di rigenerazione dei territori che siano sostenibili e compatibili con il paesaggio. Può essere di primaria importanza per la rigenerazione del paesaggio e il rilancio dell'economia, delle località balneari e dell'entroterra, portando giovamento anche alle aree protette e ai loro propositi di sostenibilità. Il turismo naturalistico sta prendendo sempre più piede in questi ultimi anni. Protagoniste di questa forma di turismo possono, e devono, essere le aree protette, le quali hanno il compito di stimolare il desiderio di conservazione, educazione e fruizione compatibile degli utenti. "Raggiungere condizioni di efficienza funzionale sempre migliori, attraverso la dotazione di servizi e attrezzature, con interventi mirati, è uno degli obiettivi da perseguire, finalizzando questa azione ad uno sviluppo socio-economico, possibile grazie a risorse e caratteristiche intrinseche del territorio. [...] Interventi mirati alla corretta fruizione della risorsa territorio, portano da una parte alla crescita dell'indotto turistico, dall'altra allo sviluppo dell'occupazione, attraverso la creazione di nuove figure professionali. Accanto al lavoro di tipo tradizionale (quello per esempio legato alla realizzazione di sentieri natura o alla creazione di



nibile.

fig.8- Proposte di diversificazione e destagionalizzazione dell'offerta turistica.

centri visita attraverso la ristrutturazione di immobili storici esistenti), lo sviluppo della cultura del proprio luogo provoca la creazione di nuove attività legate ad un approccio al paesaggio di tipo educativo” (*Vallarola, 2010*). L’assunzione di questo modello, basato sulla ricerca del *genius loci*, non significa però trascurare il turismo balneare, che rappresenta una realtà assodata e non trascurabile, e che anzi, richiede un adeguato controllo e gestione.

Conclusioni

Le 7 categorie d’intervento individuate per il progetto paesaggistico e territoriale, sono trasversali tra loro: non si limitano a enunciare risorse e problematiche, ma mirano a coinvolgerle tutte. Le categorie sono il frutto dell’analisi delle criticità costiere e delle opportunità che esse presentano o possono presentare. Attraverso il sovrapporsi di questi temi, le “risposte” scaturite dall’applicazione del modello DPSIR in ottica paesaggistica, possono fornire gli strumenti per stabilire eventuali tipologie di intervento sulla base dell’analisi delle necessità espresse dal territorio. Attraverso queste categorie, con le quali è stato possibile tracciare vere e proprie linee guida d’azione, si è inteso individuare le principali tematiche riscontrabili in fase di progetto, proprie di quello specifico contesto. La trasversalità delle scelte d’intervento, conferisce multidisciplinarietà d’intenti. L’innovazione che si è voluto portare è stata, quindi, quella di proporre il progetto di paesaggio all’interno del modello DPSIR, come possibile risposta della sua catena. Le intenzioni sono state rivolte all’individuazione di una metodologia alternativa al progetto in ambiente costiero, così ricco e variegato di situazioni uniche, che sposi la linea della flessibilità degli intenti e la dinamicità degli interventi auspicati dal Protocollo della Gestione Integrata delle Zone Costiere. Tale metodologia risulta applicabile in situazioni molto diverse tra loro, come la verifica sui casi studio ha dimostrato. Per rigenerare le aree costiere densamente urbanizzate le amministrazioni possono utilizzare le linee guida individuate per tradurre le strategie della pianificazione in veri e propri programmi di rinnovamento e riqualificazione paesaggistica. Ciò è possibile solo attraverso una sinergia tra il progetto urbano e l’approccio paesaggistico, in cui ogni progetto, pur concepito secondo una visione unica di rinnovamento, risulti autonomo sul piano amministrativo, progettuale e di realizzazione delle opere, in funzione delle caratteristiche territoriali emergenti. Lo scopo è stato quindi quello di porre l’attenzione sulla possibilità di osservare lo stesso insieme di problematiche con occhi diversi, cambiando il punto di vista e adottando l’approccio paesaggistico nei confronti della complessità delle risorse costiere.

ENDNOTES

1 Protocol on Integrated Coastal Zone Management in the Mediterranean (ICZM), art. 5: Objectives of integrated coastal zone management. The objectives of integrated coastal zone management are to:

- (a) facilitate, through the rational planning of activities, the sustainable development of coastal zones by ensuring that the environment and landscapes are taken into account in harmony with economic, social and cultural development;
- (b) preserve coastal zones for the benefit of current and future generations;
- (c) ensure the sustainable use of natural resources, particularly with regard to water use;
- (d) ensure preservation of the integrity of coastal ecosystems, landscapes and geomorphology;
- (e) prevent and/or reduce the effects of natural hazards and in particular of climate change, which can be induced by natural or human activities;
- (f) achieve coherence between public and private initiatives and between all decisions by the public authorities, at the national, regional and local levels, which affect the use of the coastal zone.

2 I nodi del sistema DPSIR sono:

Determinanti: sono quelle azioni umane in grado di interferire in modo significativo con l'ambiente. In questa categoria rientrano gli aspetti sociali, demografici, economici che descrivono gli stili di vita e i consumi della società e determinano le conseguenti pressioni sull'ambiente.

Pressioni: sono le forme di interferenza diretta prodotte dalle azioni umane sull'ambiente, i modi in cui la società influisce sullo stato dell'ambiente e ne determina un cambiamento di stato. Esse descrivono le emissioni di sostanze, di agenti fisici e biologici, l'uso delle risorse e l'uso del terreno.

Stato: è l'insieme delle condizioni che caratterizzano un ambiente, descritto in tutte le sue componenti. Gli indicatori di stato danno una descrizione quantitativa e qualitativa dei fenomeni in una certa area.

Impatti: sono le variazioni indotte sull'ambiente da cause di natura antropica. I cambiamenti dello stato producono degli impatti sia sugli ecosistemi stessi che sulle funzioni sociali ed economiche legate all'ambiente, quali la fornitura di adeguate condizioni di salute, la disponibilità di risorse e la biodiversità.

Risposte: sono le azioni antropiche finalizzate alla riduzione della criticità delle condizioni ambientali. Gli indicatori di risposta si riferiscono agli interventi dei gruppi sociali o degli individui di evitare, compensare, mitigare o adattarsi ai cambiamenti di stato dell'ambiente.

REFERENCES

- Calcagno Maniglio Annalisa, a cura di, “Paesaggio costiero. Sviluppo turistico sostenibile”, risultati della ricerca *Cambiamenti del Paesaggio Costiero e Sviluppo Turistico Sostenibile*, Roma, Gangemi editore, 2009, 255 pp;
- Cassatella C., Peano A., a cura di, “Landscape Indicators: Assessing and Monitoring Landscape Quality”, Dordrecht, Springer ed., 2011, 222 pp;
- Donadieu Pierre, *La société paysagiste*, Arles, Actes Sud/ENSP, 2000, 149 pp;
- Donati Stefano, “Le aree Marine Protette Italiane: uno sguardo d’insieme”, in AAVV, *Le Aree Marine Protette*, a cura di Vallarola Fabio, Pisa, Esizioni ETS, 2011, 369 pp;
- EEA, “Europe’s environment - An Assessment of Assessment”, Copenhagen, European Environment Agency, 2011, 197 pp;
- EEA, “The changing faces of Europe’s coastal areas”, Report No 6, Copenhagen, 2006, 107 pp;
- Gemmiti Roberta e Conti Puorger Adriana, “Governance, sussidiarietà e territorio”, in AAVV (a cura di), *Organizzazione del Territorio e governance multilivello*, a cura di Scarpelli Lidia, Bologna, Patron Editore, 2009, 318 pp;
- Hák T., Moldan B., Lyon Dahl L., a cura di, “Sustainability Indicators: A Scientific Assessment”, Washington DC, Scope ed., 2007, 413 pp;
- Regione Lazio, “Programma integrato di interventi per lo sviluppo del litorale del Lazio”, Legge Regionale n° 1, Lazio, 5 gennaio 2001;
- UNEP/MAP-Plan Bleu “State of the Environment and Development in the Mediterranean”, Athens, UNEP/MAP-Plan Bleu, 2009, 200 pp;
- Vallarola Fabio, “Le Aree Marine Protette e le opportunità di sviluppo. Il caso dell’Adriatico”, Tesi di Dottorato, Università degli Studi di Teramo, 2010;
- Vanni Mauro, “La progettazione partecipata di una candidatura ad un finanziamento UE”, in AAVV, *Aree Protette Marine e Costiere - Pianificazione e forme di finanziamento*, atti dei seminari AIDAP, a cura di Vallarola Fabio, Castellato (TE), EditPress Edizioni, 2009, 239 pp.

IMAGES SOURCES

Tutti gli schemi sono stati realizzati dall’autore dell’articolo

Stefano Dan

arch.stefano.dan@gmail.com

In 2008 he obtained the University degree in Architecture UE at the Architectural Faculty “Valle Giulia”, “Sapienza”, University of Rome. Member of Order of Architects, in Rome and province since 2010. In March 2013 he obtained the title of Doctor of Philosophy, with excellent judgment, in Landscape and Environment Design Management and Planning. “Sapienza”, University of Rome. He works as a freelancer and researcher, produces publications and participated in several international competitions.

abstract

"Superport" and local contexts

Chiara Nifosi

Abstract

The ability of ports and related infrastructure project to structure territories and cities has been the subject of studies for a long time. According to a more recent idea instead, major infrastructural projects, while responding to sectoral logics and super-local interests, can become occasions and resources for urban reclamation and redevelopment on a local scale. The infrastructure/territory link can no longer be solved as a cause-and-effect relationship, but considers major infrastructures as an opportunity to start interconnection processes, to redevelop or enhance local contexts in search of the positive potentials, opportunities and possible synergies that the implementation of the intervention provides to local planning capability.



fig.1- Monfalcone today, satellite view, ©GoogleHeart

Within this general framework, the reflection proposed here is aimed at analyzing in depth the relationship between local contexts and new major infrastructural interventions, clarifying whether and by what cross-scale means or projectual actions major infrastructures can truly become an opportunity to promote local development.

The feasibility study “The Port of Monfalcone as a factor of attraction and an engine of development” proposes a set of policy options to enhance the contribution of these infrastructures to economic and social future development in Italy and in the crossborder territories. The Study shows how a “sustainable” coexistence between the development of the port and the city can generate a positive impact at both an urban and regional scale and analyze the effects induced by the development on Monfalcone’s context defining socio-economics, technical feasibility, environmental feasibility aspects.

“Superporti” e contesti locali

La capacità delle grandi opere infrastrutturali di strutturare territori e città, è stata oggetto di studi da lungo tempo. E’ più recente invece l’idea che i grandi progetti infrastrutturali, pur rispondendo a logiche settoriali e interessi sovralocali, possano diventare occasioni e risorse per lo sviluppo e la riqualificazione urbana a scala locale. Il legame infrastruttura/territorio, non si risolve più come un rapporto di causa-effetto, ma considera la grande infrastruttura come occasione per avviare processi di interconnessione, di riqualificazione e valorizzazione dei contesti locali alla ricerca delle potenzialità positive, delle occasioni e delle possibili sinergie che la realizzazione dell’intervento offre alla progettualità locale.

All’interno di questo quadro generale, la riflessione che qui si propone vuole approfondire il rapporto tra contesti locali e interventi infrastrutturali, chiarendo se e attraverso quali strumenti o azioni progettuali di tipo transcalare la grande infrastruttura possa realmente divenire occasione per promuovere lo sviluppo locale.

Lo studio di fattibilità “Il porto di Monfalcone come attrattore e un motore di sviluppo” propone una serie di scelte strategiche per migliorare il contributo che queste infrastrutture potranno dare al processo di sviluppo economico e sociale soprattutto in Italia e nei territori di confine. Lo studio mostra come una convivenza “sostenibile” tra lo sviluppo del porto e la città può generare un impatto positivo sia a scala urbana che regionale e analizza gli effetti indotti dallo sviluppo del contesto di Monfalcone definendo gli aspetti della fattibilità socio-economica, tecnica e ambientale.

Keywords:

Superport; local context; intermodality; landscape quality; participation

"Superport" and local contexts

Chiara Nifosi

Introduction. "Superports" and local contexts

International gateways and trade corridors deliver services important to national and regional competitiveness, productivity, employment, quality of life and a sustainable environment.

The future growth in passenger and freight demand will lead to rapidly increasing volumes that will likely be concentrated along the major inter-regional passenger and trade routes with increasing shares carried by extra-large aircraft and container vessels able to carry high volumes at lowest cost. For these reasons, each country's key international gateways and inland trade corridor infrastructure will become even more important to their national economies in future years to come (OECD Report 2012).

The ability of ports and related infrastructure project to structure territories and cities has been the subject of studies for a long time; likewise, the intentional use of this planning ability has been theorized and partly also tested. According to a more recent idea instead, major infrastructural projects, while responding to sectoral logics and super-local interests, can become resources for urban reclamation and redevelopment on a local scale. This happens when these projects are integrated in a decision-making process of negotiated planning, in which people belonging to different levels of territorial hierarchy are involved, from strictly local to the European Union or even globally.

If interpreted as an opportunity to set local development processes, infrastructural actions take the form of territorial works (Dematteis, Governa, 2013), not only in relation to the geographical scale that justifies their implementation, but also for the structuring action, whether direct or indirect, actual or potential, that the work itself can perform on lower hierarchical scales. The infrastructure/territory link can no longer be solved as a cause-and-effect relationship, but considers major infrastructures as an opportunity to start interconnection processes, to redevelop or enhance local contexts in search of the positive potentials, opportunities and possible synergies that the implementation of the intervention provides to local planning capability (Dematteis, Governa, 2013). Within this general framework, the reflection proposed here is aimed at analyzing in depth the relationship between local contexts and new major infrastructural interventions, clarifying whether and by what cross-scale means or projectual actions major infrastructures can truly become an opportunity to promote local development.

The feasibility study “The Port of Monfalcone as a factor of attraction and an engine of development” proposes a set of policy options to enhance the contribution of these infrastructures to economic and social development at home and abroad in the years to come. The project aims on recognition of strategic infrastructure (including gateways, hubs and key connections) in national policy frameworks and comprehensive measures to strengthen approaches and support the infrastructure development required. The Study shows how a “sustainable” coexistence between the development of the port and the city can generate a positive impact at both an urban and regional scale and analyze the effects induced by the development on Monfalcone’s context defining socio-economics, technical feasibility, environmental feasibility aspects.

Keywords for the integration of large infrastructure and territory

Intermodality: competitiveness and connectivity in the new global space. The Italian situation

The European politics consider the modal integration among the different transport infrastructures (road, railway, air and maritime networks) needed to build network that ensures efficiency and competitiveness for the transport of goods and passengers, as well as greater cohesion among member countries. In particular, rail and maritime transport also acquire a role of eco-friendly alternative to road transport¹. In addition to the execution of new works, the availability of resources to be also invested in projects of modernization of the existing infrastructures is required as well as a more streamlined regulatory framework consistent with the rapid evolution of the transport system.

The national political and strategic design, consistent with the European Commission assumptions, places at the centre of the cultural, economic and political development competitiveness and connectivity as the cause and effect of interventions of “territorialisation” based on the strengthening of the system of networks and nodes along the corridors that make up Europe’s infrastructural framework. The possibility of re-founding urban territories starting from new centralities is strongly linked to this combination (competitiveness and connectivity). The former hierarchizes space in terms of “specialization” and exclusivity (e.g. the revitalization of historic centres, or the recovery of waterfronts), while the latter turns instead to the relational properties of stakeholders in an interconnected system of flows of people, tangible and intangible property, in which hierarchy concerns the network nodes, from the central to the peripheral ones (e.g. the system of freight villages in the various inlands).

It is obvious that the two perspectives are interdependent. It is hard to think of a strong attractiveness outside a network, and being part of the latter promotes competitiveness.

Italy, due to its geographical features, absolute needs to support this policy: on the one side, the Alps separate it from the rest of Europe, but at the same time it is favoured because it allows the EU to be linked to the system of the emerging countries bordering the Mediterranean Sea. However, maybe as never before in Italy, the idea of system ap-

peared to be more distant from the projects for the region and the city that are actually being implemented.

It is necessary to broaden our gaze towards strategic system visions that guide politics stakeholders and citizens to assess in a deeply concrete manner the economic and formal choices to be enforced on each territorial individuality. The risks associated with these political and strategic decisions are very high. For example, within the scope of European corridors, Italy could find itself being connected through a major railway infrastructure for passengers and goods to the heart of Europe, say to Helsinki across the bridge over the Messina Strait (corridor 1, Helsinki-Palermo) or say to Lyon, through a tunnel 50 km long (corridor 5 Algeciras-Kiev), but without any goods or passengers to transport (Pugliese M., 2010). For this reason it is necessary to integrate the planning and construction of transfrontier and national infrastructure to the local network. It could risk investing in projects Pharaonic unnecessary... In order that the situations in progress can be exploited to the utmost, an indispensable condition is that there should be a continual change of scale in considering infrastructural actions. The case covered by the Study on Monfalcone collide based on this condition.

Impact compensation: Building landscape quality

Ever-growing attention to environmental protection is required for the purpose of a growth capable of combining the development of the transport system with environmental protection. We tend to go beyond the logic of standard or burden as a guarantee of quality, and to control the formal effects of regulatory choices as well as to simplify the legislation itself. The compensations and environmental mitigation works become instead.

Compensations project are often improperly considered as the remedy to lower conflictuality and build local consensus, providing benefits to the players contributors the most to the realization of the project. If not inserted in the whole pictures, compensation, can sometimes bring an increase in cost of construction and enhance distorsive phenomena leavings environmental issue insolved.

An obvious criticality is the absence of a rule that guides the implementation of the various compensations vis-à-vis the construction of a unitary and structural project (Pucci P., 2013) capable, based on its size, to reorganize degraded fabrics, redistribute and systematize functions.

For this reason, the compensation should be an integral part of projects since the beginning.

The so-called "preventive environmental compensation²" (Pileri P., 2007), recognized from the Provincia di Milano and the Regione Lombardia, may favour the realization and the sale of real estate (land), landscape works to the public heritage recreasing the environmental balance, the lanscape quality of the open spaces and their usability³.

Finally, the possibility of realizing in advance, related to the project itself works, could promote an atmosphere of trust and confidence between stakeholders and the user territories and therefore it could be promoted on the fiscal level or during the negotiations.

The project described below to investigate the more technical issues concludes with a description of integration between the infrastructure, the nature, the city and tries to act as a guide to the negotiation process⁴.

The compensation actions necessary to respond to the impact of a new infrastructural intervention and related mitigation, require that the work is closely connected to the recovery of environmental quality standards and the protection of the landscape (and cultural heritage) of the territory of reference.

The infrastructures we are analyzing are considered among the works that determine the most significant transformations in the landscape.

The design culture that has prevailed until a few years ago comes from the general consideration of the infrastructure as a concluded technical fact, whose only function is to convey/sort the flows of goods or passengers as quickly as possible: a “trivial” hydraulic image (Secchi B., 1989).

The prevalence of technical issues, derived from the exclusive purposes of solving traffic, mobility and speed problems, led to a separation of knowledge and competences, as a consequence of which the processes of infrastructure building showed an abstraction from the context and its dynamics that, in the best case, we tried to mitigate and compensate for a posteriori with often unsatisfactory results (ISPRA, 2010).

It is common place, as common as wrong, to think that the realization of an infrastructure that is valid in terms of landscape is more expensive: this is almost never true if the project is built right from its preliminary stages through the instruments peculiar to the landscape.

There are two opposed approaches, which lead to quite different results both in terms of economy and overall performance. In this perspective, it is essential to adopt techniques and reference models for infrastructural projects as well as for those related thereto (concerning urban and agronomic transformation and soil conservation) that interact with the environmental components and the landscape and that must be coordinated with the latter according to the characters, diversities and sensitivity degree of the landscape and environmental system itself.

Governance and participation

The instruments of governance, which may presage a different ratio of mediation between public interests and private freedom, are strengthened. Essential for the construction of consensus is the resolution of the territorial conflicts through the inclusion of f-users in decision process.

Transport infrastructures, even more than other projects with a significant impact on the territory, create local opposition and conflict. The territorial conflict - which involves the stakeholders, governments, civil society, economic actors - is now regarded by many as one of the main causes of the infrastructure gap in Italy (Leftovers, TRT, Metis Consortium, 2012).

In the long process that lies behind the projects of this magnitude causes of territorial

conflicts are manifold:

- the degree of irreversibility of the work, bound to create a physical impact for a potentially infinite period;
- the crisis of the forms of representation (formal political representation, representation of specific interests);
- the lack of culture to the collaboration and the participation;
- the settlements' density and the topography of the territory in Italy that make it objectively difficult to position such large artifacts;
- the uneven distribution of benefits and costs;
- Citizens' ignorance on current laws and regulations that govern the major national strategic choices from which the infrastructure choices derive
- the lack of culture to the transparency of decisions and the inclusion of the actors.

The field where these differences are significant concerns the benefits' and costs' distribution resulting from the implementation and operation of the infrastructure. Environmental and territorial conflicts arise because, among other things, determine an uneven distribution between the beneficiaries and who bears the costs, in particular the damage. An important contribution to overcoming them by local authorities and local populations concerned could derive from the definition, transparent and shared, of transport and mobility planning's tools at national level. (Leftovers, TRT, Metis Consortium, 2012).

To facilitate the negotiability, infrastructure projects must become integrated territorial projects and involve end users. Integration comes not only from in-depth feasibility studies, but also from the ability to dialogue with local actors, often holders of knowledge and interests that would otherwise go unnoticed⁵.

Very important aspect in this process is the function of planners in the guidance of the local Administration, the project holder and actual actuator of the ecological compensation and guarantor of the realization thereto.

The conflict generated by such process could be greater than the capacity of an Administration to manage and solve various problems. The Municipality often does not have the appropriate tools for opposing a strong design to the concrete intention of those who have building interests and go so far as to jeopardize the territories not yet built with processes of real estate pulverization free of any reference territorial scenario.

Study Case. The port of Monfalcone as attractor and development prime mover

Promoters_Ministry of the Infrastructure and Transportation/Province of Gorizia

Date_August 2011

Planners_One Works S.p.A.-Architecture Infrastructure Urban Engineering with the collaboration of the University of Trieste and the Politecnico di Milano

Team_

Arch. Giulio De Carli, person in charge
 Arch. Michele Pugliese, masterplanning, urban design and architecture
 Ing. Giorgio Spatti, expert in logistics
 Sig. Stefano Riva, Ing. Francesca Sirtori, responsible for transport issues
 Ing. Daniele Rinaldo, hydraulic and port engineering
 Università degli Studi di Trieste, Prof. Vittorio Torbianelli, economy of transports
 Politecnico di Milano-D.P.A./One Works, Arch. Chiara Nifosì, masterplanning and general co-ordination

Promoters

The city of Monfalcone is the northernmost port of the Mediterranean and is located at the centre of gravity of the consolidated markets of central Europe and the emerging markets of the East. The history of the city of Monfalcone is profoundly connected to that of its port, which over time has been the object of various regeneration projects to reclaim growing amounts of land designated for productive activities linked to the port, which are still considered the economic engine of the region (Fincantieri, Ansaldo, A2A, fig.1).

In recent years, the Ministry of the Infrastructure and Transportation and the many local governments involved have, within the programmes “Progetto S.I.S.T.E.M.A” and “Progetti di Territorio- Progetti Snodo 1–Snodo 2” , defined a framework of structural projects for the functional renewal of the entire national territory. These programs have created a new form of scheduling and planning based on local potential, identifying “Strategic Regional Platforms”, districts with a vocation for logistics and industry in relation to the infrastructure corridors at the European scale. The Provincial Government of Gorizia has supported all the studies regarding the Northeastern Platform.

North Adriatic Ports strategy

The Provincial Government of Gorizia promoted the study on the Port of Monfalcone starting from the interest expressed by APM Terminals⁶ along with Unicredit Logistics in February 2010, to transfer some of their Central Europe’s market share to the northern ports of the Adriatic and of the Tyrrhenian arc (Vado Ligure), fig.2.

The port of Monfalcone in Maersk general strategy could in fact become the centrepiece of this system, even though it is not a large port, it is located in a strategic position relatively to the affected markets and also presents a high degree of transformability. Among the Italian regional ports Monfalcone is the one offering the greatest opportunities for physical development, it enjoys a position and a synergy with the productive apparatus which can promote the development of a major industrial and logistics Hub (Porto Nogaro), as integrated as it is with the industrial area, it is still a port of a regional nature). It also allows for an innovative and dynamic governance, not being home to the any Port Authority and therefore being (still for the moment) under the jurisdiction of the Regione Friuli.

The idea of drawing up a large container port in the Monfalcone is a realistic possibil-

ity, as shipping companies are now interested in finding new gate of European penetration allowing for:

- Shorter sea routes to save resources - fuel in particular, (fig.3).
- Bigger ships, capable of strong scale economies of scale, with slower speed routes;
- Railways connections to inland hubs (connection to two Pan-european Transport Corridors, fig.4).

- New and modern terminal, designed according to the most advanced lay-out and technologies (eg, semiautomatic) in large spaces, with no technical constraints.

These characteristics are available in Monfalcone thus explaining the maritime operators' and shipping companies' real interest in the project

The port of Monfalcone therefore offers a substantially different prospect of infrastructure than the one available or feasible in Trieste which has been, since the 70s, a deep-water container port and that, due to the possible future "demands" could pose some problems:

- from the difficulty to design without physical constraints, to the need of new structures of the back dock as, for instance, a dedicated rail terminal;
- higher expenses for the new quays further enlargement, given that it would need piling structures in deep water, whereas in Monfalcone an approach based on the excavation and the carryover of the reclaimed material could be used according to Northern Europe prevalent techniques;
- availability of railway capacity, since exceed the threshold of one million TEUs was to be exceeded (Torbianelli V., 2010).

On the contrary Monfalcone is much similar to Koper: close to Central Europe emerging markets, shallow waters to dredge, new rail links and quay landside spaces. For these reasons Koper is the true competitor of the project.

Goals and approach

The Study has a double objective: the first is to analyze the "large scale" impact on the region caused by the future development of the Monfalcone-Trieste-Porto Nogaro port system in the context of the "Alto Adriatico" Strategic Regional Platform that runs along European Corridors V (Algaras-Kiev) and Adriatic-Baltic (Helsinki-Ravenna) and the "local" impact in terms of the number of new productivity and new facilities.

The second objective is to verify the "technical feasibility" of a port system that can compete with the greatest ports of the Northern Europe, confirming the interest in investing in the Monfalcone port expressed by APM Terminals (Maersk) and Unicredit Logistics in February 2010.

The SDF has used different methodological approaches: a projectual approach that introduced a plan of concreteness allowing to give a form, to construction a unitary vision of container terminal and supporting infrastructure; an analytical approach that has allowed us to substantiate the choice of settlement; a specialized approach to engineering issues (maritime, traffic).

Context's structure

In the following diagrams, the infrastructure system and the reference environmental system(fig.5).

Highlighted the A4 motorway; the existing railway and the route of the future pan-european high-speed corridor n.5; the Ronchi dei legionari Airport and its future inter-modal hub in connection with the High speed railway (Italian TAV); the main ports and inland ports: Cervignano (to be revitalized), Gorizia Sant'Andrea and its enlargement Ferneti, the ports of Trieste and Porto Nogaro in addition to that of Monfalcone, upgrading and modernization projects planned on the road infrastructure.

Alongside the main infrastructure system the environmental system: the Karst region (Italian side), the Isonzo alluvial plain, the terminal course of the the rivers Isonzo and Timavo, the coastal areas of the Baia di Panzano, the lagoon, the system of constrained urban areas (fig. 8).

Scenarios and program

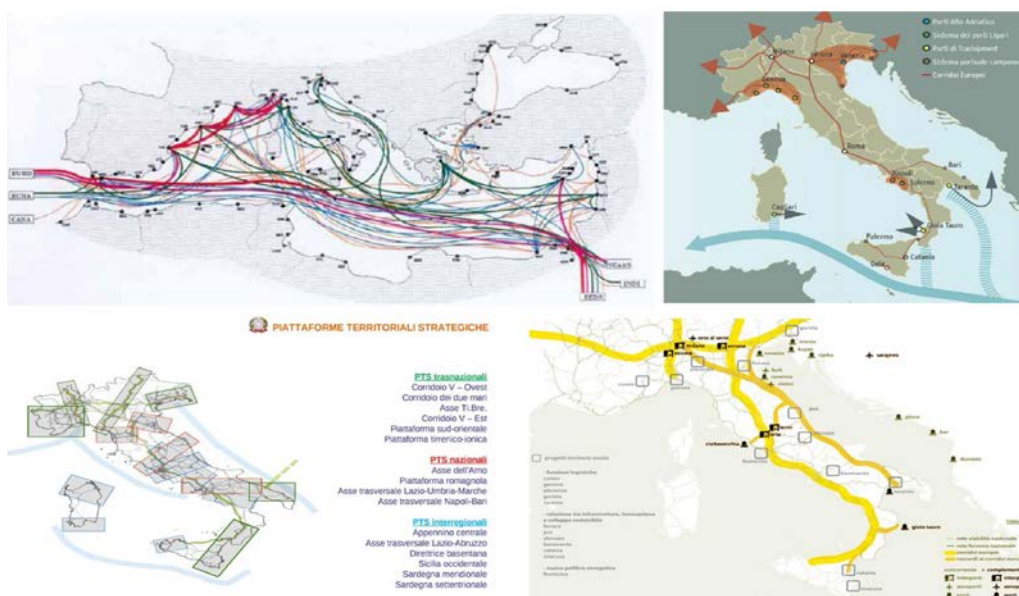


fig.2 - Main maritime flows in the Mediterranean sea; strategic Italian Port System and territorial platforms

- The cognitive phase of this study allows to define different options and development stages through a background projection (2016-2020-2025-2030⁷) that gauges the methods of optimizing the positive spin-off on the territory (creation of added value and job on the territory) and counterbalancing the negative ones, basing itself on a possibility of general masterplan(fig.8).

- To each phase corresponds a development of the port both in terms of infrastructure and flows.

Trough different identified stages the planned works consist of:

- Port dredging to allow the landing of superpost-panamax ships (penultimate generation);
- Implementation, in two separate phases, of two container quays (Lot A 1.6

mil. Teu + Lot B 1.6 mil. Teu) for a total 3.2 million Teu and a new Ro -Ro and Ro-Pax terminal dedicated to short sea shipping traffic;

- Construction, in 2 stages, of a rail terminal with 4 + 4 track lines;
- Expansion of rail and motorway links ;
- Construction, in 2 stages, of 2 lots intended for production and logistics (distribution park);
- Implementation of mitigation (noise barriers) and compensation (a large urban park area) works.

The Container Terminal and RO-RO terminal

The construction of the new wharf for the container terminal will take place in two

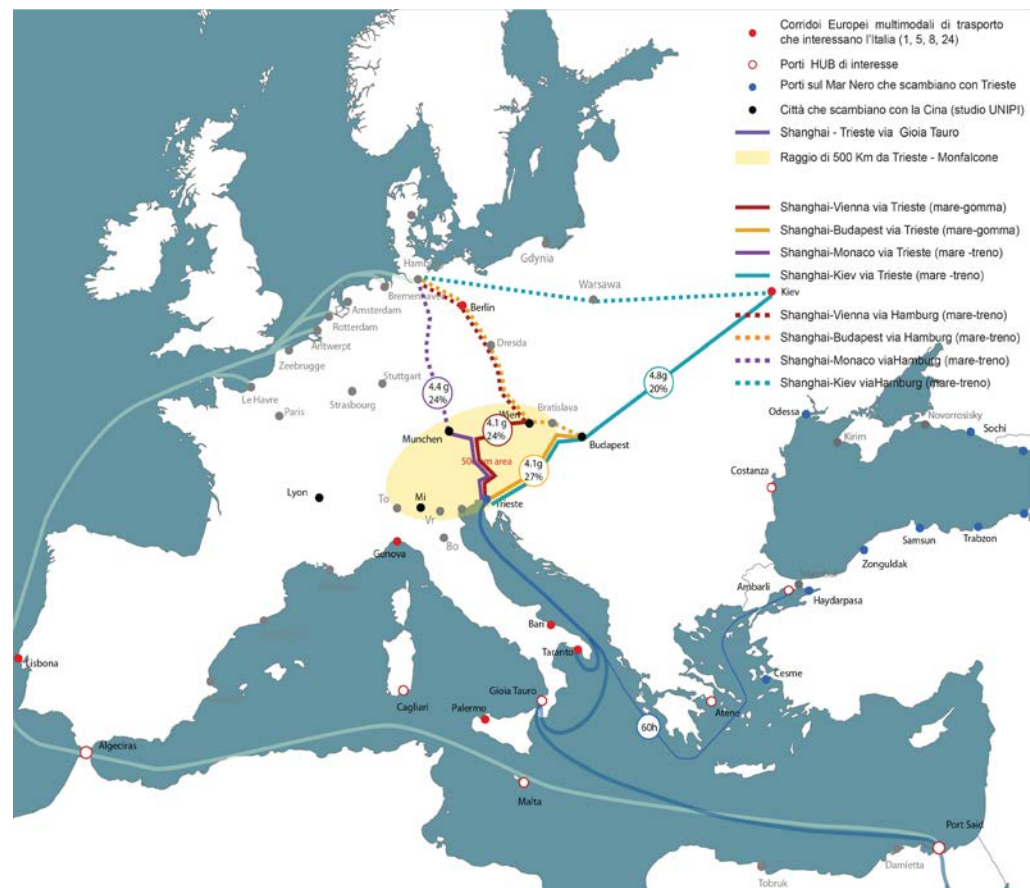


fig.3 - Saving days of navigation compared to traditional routes (across the Suez Canal and Gibraltar Strait to North european ports)

phases and in two different sections, the second section will be built when the expected growth trends have been achieved.

The layout was determined by the decision to use the most modern systems of cargo handling available for container terminals of this size.

The master plan includes the realization of a new Ro-Ro and Ro-Pax terminal coherent with the anticipated development of the local agencies. A maritime station will also

be built for passenger traffic. With these requisites, the Port of Monfalcone will also be able to participate in the European Programme for Highways on the Sea and build an innovative and competitive intermodal system.

Terrestrial strategical connections

fig.4 - Transport Core network with pan-European corridors at July 2010



Road System. The construction of the new terminal, in development scenarios starting from a minimum expected target of 350,000 TEUs, will require interventions both on the networks connecting the port to the motorway internal distribution and on the harbor's. The project will therefore resolve conflicts related to 'road and rail access to and from the port and to the capacity road system's from the motorway to the port ; in addition it will define new distribution's paths capable of establishing new "hierarchies" inside the port and in the relationship with the context.

It fits into this picture the interventions proposed an underwater tunnel crossing the Baia di Panzano whose opening would be scheduled in the last Scenario (2030). This infrastructure would ensure the construction of a "ring" with the aim of relieving the A4 motorway in the stretch Redipuglia-Lisert of 50% of the traffic and of connecting the port with both the Panzano industrial areas, not yet implemented, and with the Ronchi intermodal hub (fig.5,7).

Raylway. Another good result in terms of environmental sustainability at the macro-scale would be reached thanks to a substantial reduction in the traffic of goods traveling by road.

The proposed infrastructure, in different time intervals, pursues the objective of ensuring a modal split between rail transported and road transported TEUs equate respectively to 60% and 40% of the total handled by the new port; the bulk goods and the Ro-Ro see an almost exclusive use of the road. This hypothesis is the base assumption that supports the subsequent processing. Thanks to the new terminal a share equal to 60% of the traffic would be routed on railway lines, with sensible drops in CO2 emissions, in accidents, etc.8.

Once Exceeded the 350,000 TEUs scenario, one needs to carry out two key interventions: the construction of a railway terminal and the upgrading of the network and its extension to the Monfalcone's station up to the "Pontebbana" Railway. Construction works can be carried out in subsequent batches, parallel to the growth of the port. The masterplan involves the construction of a railway terminal with 2 track lines (4 rail tracks each) for a length of 750 m, allowing the parking of trains up 710 m and two locomotives. These two modules are arranged at right angles to the container terminal, in a central position with respect to the second phase of the wharf construction, thus

fig.5 - Existing and future infrastructures

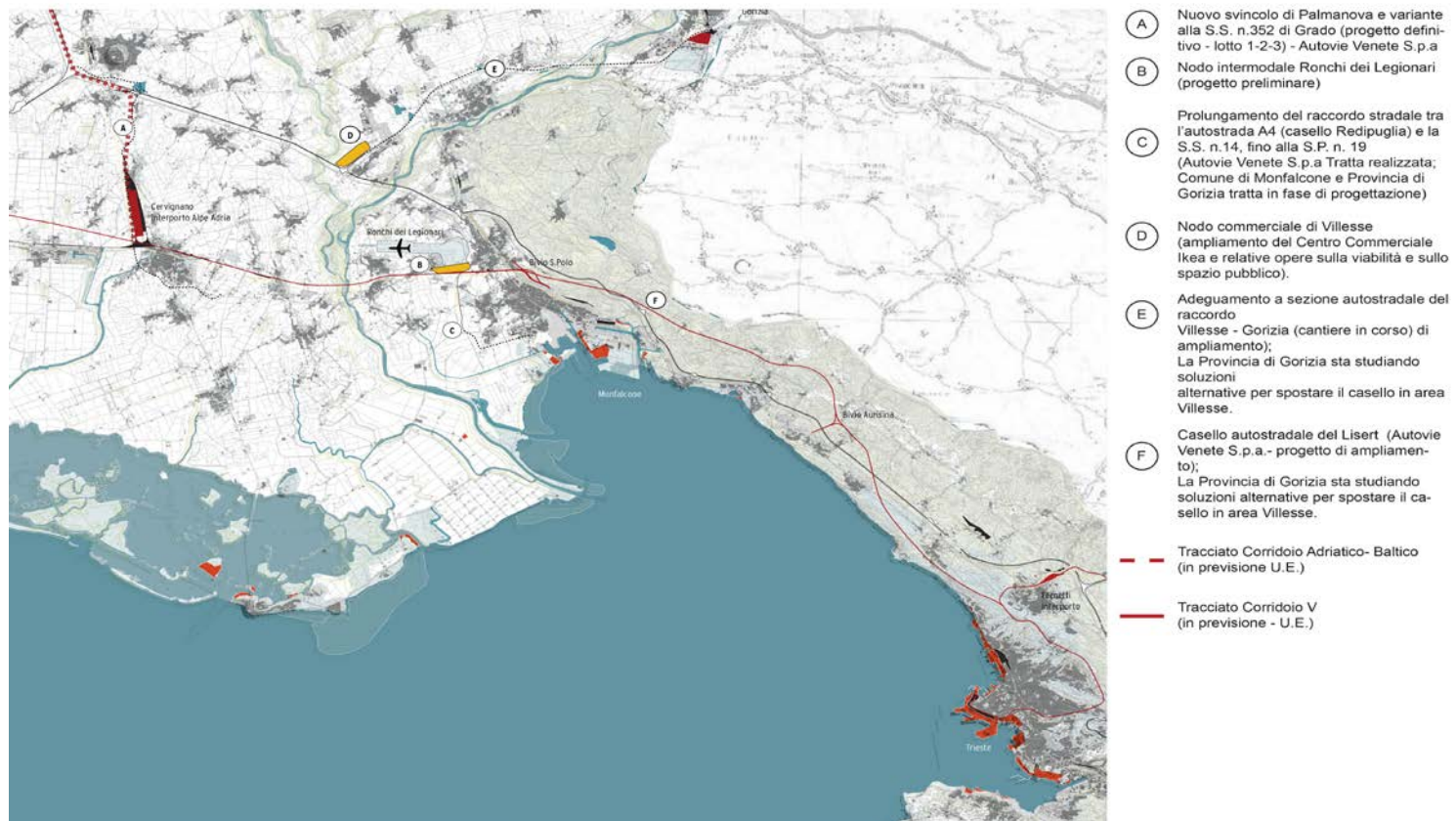




fig.6 - View of the Monfalcone Port Project



reducing the use of free areas towards the mouth of the Timavo River.

Induced revenues on local markets

The logistics activities' localisation strategy inside the port follows the dual need of both

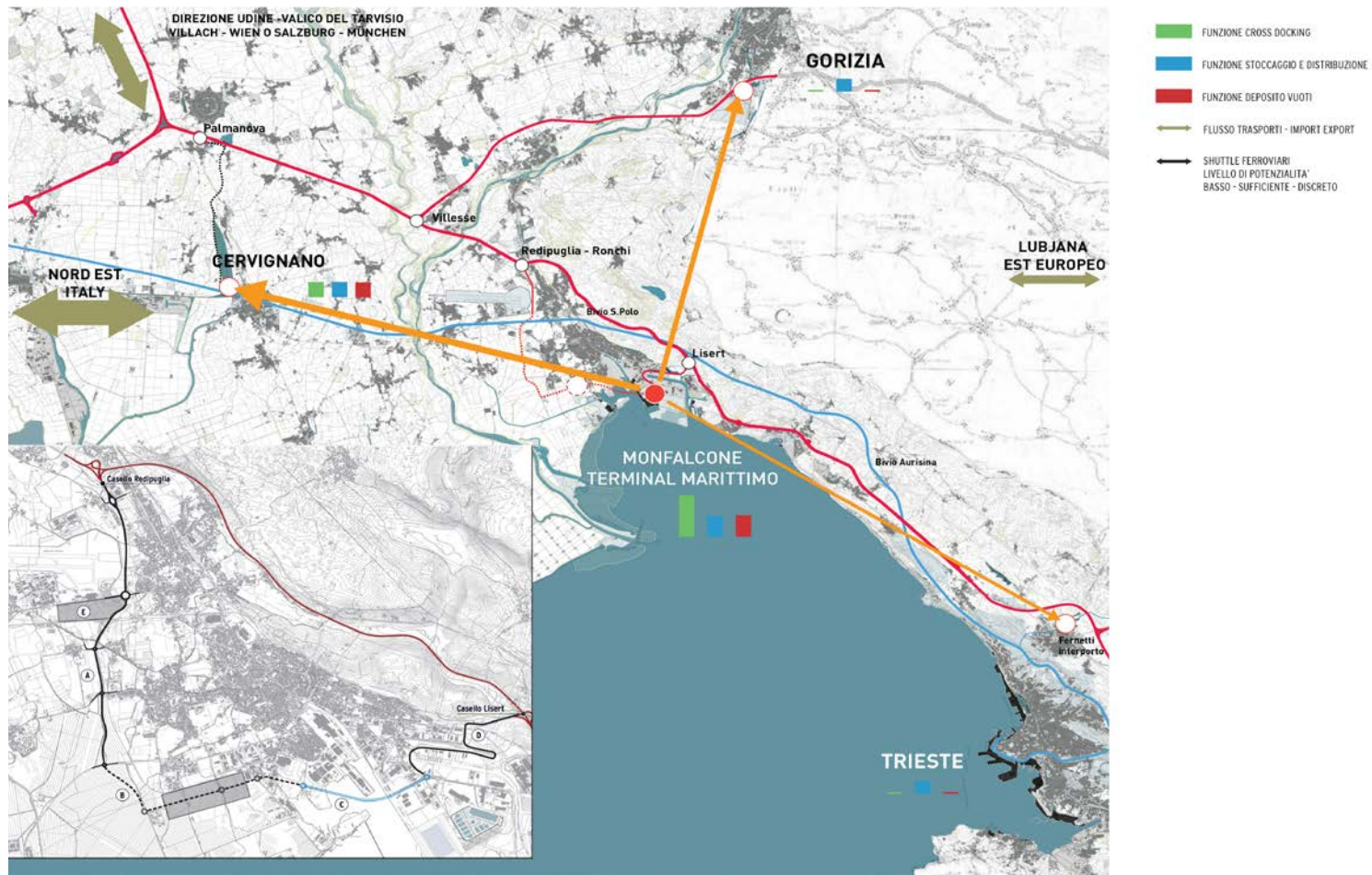
developing high added value activities within the port withand guaranteeing the hub competitiveness. The true wealth does not in fact consist in direct employment, modest as a result of strong automation of handling activities, but in a port with an attached Distripark (distribution park¹⁰, fig. 6,8) much more competitive than other hubs and less replaceable along the transport chain, centre of attraction for less geographically constrained activities , clean industrial processes, scientific and technological activities.

In the same way it has occurred in hub contexts similar to Monfalcone (Valencia), a percentage of goods close to 5% could be involved in logistical processes of distribution and storage of goods (Torbianelli V., 2010).

The Masterplan for Monfalcone identifies an area that has all the appropriate features to the function of Distripark such as an advanced logistics platform, close to the terminal and to the multimodal transport system, able to add value to simple operations such as container's loading and unloading.

However, as far as all the operations not strictly related to the position of an hypothetical Monfalcone terminal are concerned, there would still be areas of potential market (Friuli Venezia Giulia Region and the eastern part of Veneto) that could use, under very strict conditions, the existing inland terminals which are not far from the port itself. Both Gorizia and Cervignano (once the link to the motorway is completed), and in a lesser

fig.7 - Logistic system scheme: specialisation of functions inland terminal and new infrastructural Ring



way Ferneti, smaller and too far east, could represent “drop points” for maritime and shipping companies. The latter might be interested in arranging here their container yards, especially for close markets. Of course the maintenance of low shipping costs is realistically possible only via rail shuttle buses, efficiently run, and terminal operations handled in the same manner (Spatti G., 2010).

Impact compensation and environmental mitigation

The issue of environmental sustainability is closely linked not only to the analytical phase - which highlighted the system of constraints and potential for development already in place - but also to the definition of the port's layout.

From the very beginning the project “makes room” for the mitigation and compensation measures -relatively to the impact of the built infrastructures on the environment - through the optimisation of the inner harbour's spaces and of the connection's infrastructure and through the recognition and strengthening of existing historical, environmental and landscape systems (fig.8).

The environmental strategy aims to strengthen the protection regime imposed by national and European regulations but also proposes low impact interventions so that the inhabitants are able to regain possession of a significant part of the territory. It proposes to broaden the context of action to the neighbouring areas, following the hypothesis of a progressive formation of ecological corridors complementary and supplementary to the S.I.C. (Site of Community Importance within the port's area, fig.8).

The design strategy suggests that the environmental mitigation works are mainly made up of interventions related to the infrastructure, while the environmental compensations are provided, in whole or in part, aside from the work itself with the main objective of increasing the overall value of the natural environment.

The urban scale actions that aim at the impact compensation and at the construction of a “quality” can be summarized as follows:

- the deviation of the existing railway line allows you to regain a relationship with the water and create a pedestrian/cycling route connecting what could be a real urban park (the park as compensatory action) to the rest of the city through the canale Lisert.
- rationalisation of traffic flows and of the accesses to existing industrial and port activities.
- the recovery of a route, largely coastal (along-channel), directly connected with the city centre and in continuity with other environmental systems;
- the creation of a green buffer zone that constitutes a natural barrier to mitigate the port and urban settlements port impact onto the existing Site of Community Importance (S.I.C.);
- the construction of a large naturalistic green area that can accommodate and enhance the coastal ecosystem's dynamics.

The new park will also be the place where one can accommodate projects of development of social economy, eco and ethical tourism, sustainable development and

A - Strategia di connessione tra beni e aree tutelate da vincoli storico-artistici, paesistici e ambientali

B - Strategia di connessione tra le diverse aree di trasformazione urbana, le aree produttive, le aree commerciali e il porto

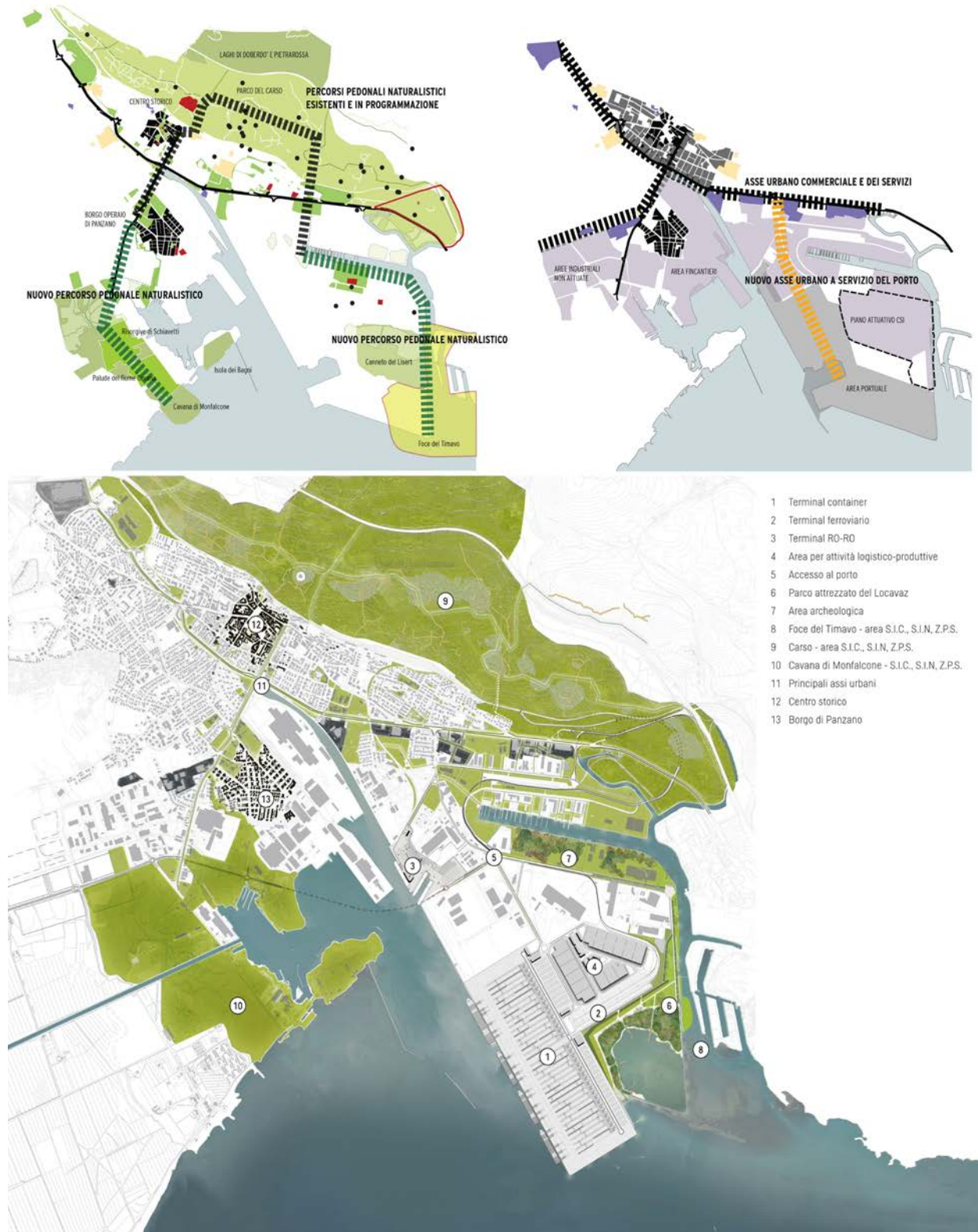


fig.8 - Environmental compensation strategies to municipal scale. Environmental compensation system and new port layout.

environmental education to the point of becoming a catalyst for a hypothetical park / reserve at the mouth of Timavo River.

Conclusion

National visions need to reflect wider objectives, including those related to economic growth or to decrease, to productivity, competitiveness and sustainability. National infrastructure plans adapted to new international settings will help establish future directions and guide detailed planning. Long-term strategic infrastructure (with consistent policies, co-ordinated developments and connected networks) is an essential element in project planning and evaluation. Planning horizons need to be long enough for full evaluations, and may well extend to 2030. Good projects can only be established on the basis of good planning and evaluation, with merit-based ranking.

Evaluation processes for strategic infrastructure need to be adapted to the changing objectives. Protecting the environment and improving sustainability have also become more important policy objectives: there is increasing support for green growth and a “greening of transport”. Important contributions can be made during infrastructure planning and development stages.

Evaluations need to be improved to capture the full range of benefits and costs that can be expected over the longer periods involved. These improvements should always include analyses undertaken from an international as well as domestic perspective; and accounting for dynamic changes generated by strategic infrastructure over short and longer periods, in addition to “static” effects (OECD Report, 2012).

In conclusion, an integrated package of measures is needed to get investments in strategic infrastructure back on track, in countries whose strategic infrastructure is not rated highly enough. The strategic infrastructure package needs to include improvements across all major factors, encompassing: national policy frameworks; more commercial business models; better planning and evaluation; “assured” long term funding and financing; adequate gateway capacity; efficient international and inland connections; green growth.

Going Forward, while infrastructure is a key physical and technological asset of cities – representing critical capital investment – more important is the knowledge, shared ownership and collaboration that the next generation of urban infrastructure embeds in the Human Environment System. Successful public infrastructure is a legacy to the surmounted social dilemmas, collective action challenges and path dependencies resolved leading up to its construction (S.Muller, 2013). Rather it will emerge from shared learning, multi-sector coalitions, integrated planning, public-private partnerships, the skillful advocacy of civil society and good governance. This is how to best reframe urban development and economic growth to include green growth.

ENDNOTES

1 The trans-European transport network (TEN-T), is based on a new approach that identifies two levels: A core network to be complete and fully operative by 2030. This network will facilitate connections and most important nodes of the TEN-T and will serve as a backbone of transport in the single market. - A Comprehensive network (global network) to be complete and operative by 2050. The comprehensive network will ensure full coverage of the EU territory and accessibility to all regions and will be funded primarily by the Member States. Both levels include all modes of transport: road, rail, air, sea, and intermodal platforms. The "strategic" infrastructures entire TEN-T European network must be developed providing the interconnection between the different modes of transport.

2 We refer in particular to a bill promoted by a group of researchers from the Polytechnic University of Milan concomitantly with other institutions for the implementation of a "preventive ecological compensation" for each type of urbanization or infrastructure building (Pileri P., 2007) and already experienced in some EU countries and in the United States. The compensation must be "precautionary o preventive" so as to avoid the risk of not seeing the completion of the ecological interventions provided for, or of seeing these completed only partially or with reduced quality. The research in question does not only propose ecological actions to compensate for the damage caused, but also proposes to equip surfaces that can no longer be transformed in the future, specific surfaces for renaturation, in addition to those transferred for secondary urbanizations. The most important question is, however, not so much the bond in itself, as the planning use of the bond.

3 The ecological compensation preventive proposes that for all the transformations of the territory that involve the transition from non-built land to urbanized areas are to be respected following criteria based on the principle of preventive ecological compensation. Article.b) refers to "for each square meter of floor space occupied by any kind of new infrastructural project or implant (with the exception of the energy and hydraulic infrastructure), must be sold and equip a green eco-friendly 2 square meters of floor area, reduced to 1 square meter in the case of rail infrastructure and health and social services and education" (Pileri P., 2007).

4 Some countries (USA, Netherlands, Germany) have dispose financial measures identified in "mitigation banking", instruments that consider the acquisition of land, involved in the compensation procedure. In the Netherlands the adoption (1993) of the compensations set of laws of the National Spatial Strategy, has established an instrument of management for both the environmental network and the infrastructures.

Another compensations' variable is the one related to the management and maintenance of the built works. It often happen that the realized compensation works become, in a few year, degraded and unusable or degrade due to neglect and lack of management. Even more strictly ecological interventions such as planted areas, reforestation, etc.. require maintenance exactly as infrastructure. It would be important to establish clear rules that define the responsibilities of each actor, entrusting the management of the compensatory works as well as the work (Leftovers, TRT, Metis Consortium, 2012).

5 Manchester Airport for example was one of the first to recognize the importance of consultation at local level: the Consultative Committee of the airport was born in 1969. In 1982 the Ministry of Transport has formalized the importance of this type of instrument and has published a Guidelines document for the establishment of local committees.

6 Moller Maersk Group (Danish) is one of the most important terminal operators in the world.

7 The project's numbers at 2030

- 6 km Length of port's access canal
- -16.0 m Depth of the dredged canal
- 1700 m Length of container platform
- 650 m Width of container platform
- 1.200.000 mq Platform container area
- 4 Berths for container ships of last generation
- 3.2 mln TEU/year Capacity
- 13.5 ha RO_RO terminal Area
- 3 RO_RO and Ro-PAX ships simultaneous berthing
- 600 Number of ships/year
- -12 m Depth of the RO-RO dock
- 8 Number of railway terminal tracks
- 750 m Length of track rail terminal
- 1060 m Length of the submerged tunnel

8 Actually in Italy, about the '80-90% of the goods currently travels on the road.

9 It is estimated that the mere transit of container create for the port city direct added value of only 150 - 170 € / TEU, compared with about € -1,200 1,000 / TEU generated by manufacturing activities inside the logistics areas (or Distripark). Also in terms of local induced revenues levels, a modern Distripark, while requiring 25 to 30 employees / acre for direct processing of containerized cargo (an attendant every 70-80 TEUs / year "worked"), it generates for a total of 110 - 130 direct employees and induced to hectare of Distripark. The added value of a direct Distripark is of the order of 1,500,000 € / ha / year, that induced in the local and national level is of the order of 5,000,000 € / ha / year. (Siviero, 2003).

10 The Distripark is an advanced logistic platform allocated close to the port terminals and integrated with an intermodal transport system, where you can add value to easy loading and unloading of containers (packaging, labeling, assembly, quality control and packaging, shipping). According to the EU regulation, the Distripark represents an area where the free handling of goods, benefits from custom taxes facilitation, as free area or free port. Distriparks are not just support areas for the container port's traffic activities, but are also placed at the service of companies and productive sectors - either local or external to the area - that show specific need of redesigning their production and distribution systems. Logistics operators (owners, tenants, or otherwise entitled to use buildings, space and equipment) can find, inside the Distripark, all the necessary services related to either transported goods, means or people (customs, finance, banking, mail services, etc.).

REFERENCES

- OECD, Strategic Transport, Infrastructure Needs to 2030, Report OECD, March 2012
- Consorzio Metis e TRT Trasporti e Territorio (a cura di Avanzi), Libro Bianco su Conflitti Territoriali e Infrastrutture di Trasporto, Milano, Avanzi, 2012
- Dematteis Giuseppe., Governa Francesca., Contesti locali e grandi infrastrutture. Politiche e progetti in Italia e in Europa, Franco Angeli, 2001
- Pileri Paolo., Territorio. Suolo, oneri di urbanizzazione e spesa corrente. Una storia controversa che attende una riforma fiscale ecologica, Franco Angeli Editore, 2009
- Pileri Paolo., Compensazione ecologica preventiva. Metodi, strumenti e casi, Carocci, 2007
- A.A.V.V., Frammentazione del territorio e infrastrutture lineari. Indirizzi e buone pratiche per la prevenzione e mitigazione degli impatti,, ISPRA – Settore Editoria, Roma, 2011
- A.A.V.V., Ambiente, Paesaggio e Infrastrutture, vol.1, 76.1, ISPRA (Istituto Superiore per la protezione e la ricerca ambientale), Roma, 2010 – 3 vol.
- A.A.V.V., Linee guida dell'Ambiente e Paesaggio nei settori infrastrutturali, ISPRA (Istituto Superiore per la protezione e la ricerca ambientale)– Settore Editoria Roma, 2010, 2 vol.
- A.A.V.V. (Belli Attilio a cura di), Territori regionali e infrastrutture. La possibile alleanza, FrancoAngeli s.r.l., Milano, 2008.
- Muller Scott, “The Next Generation of Infrastructure”, <http://landscapeurbanism.com>
- A.A.V.V., Il Porto di Monfalcone come attrattore e motore di sviluppo. Relazione di progetto, Agosto, 2011

Chiara Nifosi

email: chiaranifosi@gmail.com

PHD architect, is contract professor of “Contemporary City Planning and Design” at the School of Civil Architecture of the Politecnico di Milano. The multiplicity of work carried out both in professional and in the academic field has strengthened her experience in different scales of design. The collaboration with One Works began in 2009 through a fellowship research grant co-financed by the Politecnico di Milano.

Abstract

A Design competition as regeneration opportunity: the Fregene's waterfront

Enrica Gialanella

Abstract

The article aims to present a reflection on the ability which has a local government to be able to regenerate a part of the city through a design competition. To do this we take as a case study of Fregene (formerly elected as a case study during a research on the development of new urban coastal centers), for which it was organized in 2006 a design competition with object the redevelopment of the waterfront. What it was considered important to carry out in this study is an attempt to update the new instances of urban regeneration that occurred: in fact, due to the recent urban transformations and the pressing economic crisis (combined with reduced physical of a large part of the beach) the framework to meet the needs of today is more complex.

Therefore, we addressed to a study of the state of the town, arriving at the objectives related to the transformation hypothesis, desirable, starting from the promenade, center for the function and important for the relationship that allows us to establish the natural character of the coastal environment. We did, therefore, a comparison between the objectives spelled out in the notice of the administration in 2006 and those that currently appear focal for an integrated



Fig. 1 - Lungomare e stabilimenti (a sinistra)

development of Fregene, to try to understand how we could rework the announcement today, in the light of the new order came to take shape.

The rethinking of the waterfront, in addition to being the topic still actual, could be integrated with new instances identified, useful to a designer who is faced with the complexity of the topic. In addition, the reflection wants to focus on how the instrument of competition may be useful to carry out a survey of the possible hypotheses of transformation, and how it can be supported by other procedural elements, needed to achieve the objectives of urban regeneration.

Un concorso di progettazione come occasione di rigenerazione urbana: il waterfront di Fregene

L'articolo si propone di esporre una riflessione in merito alla capacità che possiede un'amministrazione locale di poter rigenerare una parte di città attraverso una procedura concorsuale. Per fare questo si assume come caso studio la località di Fregene¹, (già eletta come caso studio in occasione di una ricerca sullo sviluppo urbano dei centri costieri recenti²), per la quale è stato organizzato, nel 2006, un concorso di progettazione con ad oggetto la riqualificazione del lungomare³.

Quello che si è ritenuto importante effettuare in questo studio è il tentativo di aggiornare le nuove istanze di rigenerazione urbana sopraggiunte: infatti a causa delle recenti trasformazioni urbane e l'incalzare della crisi economica (unita al ridursi fisico di una parte consistente dell'arenile) il quadro delle esigenze da soddisfare risulta oggi più complesso. Pertanto si è affrontato uno studio dello stato di fatto della località, pervenendo a degli obiettivi legati ad ipotesi di trasformazione auspicabili a partire dall'area del lungomare, nevralgica per la funzione che assolve e importante per la relazione che consente di instaurare con il carattere naturale costiero. È stata quindi effettuata una comparazione tra gli obiettivi dell'amministrazione esplicitati nel bando del 2006 e quelli che attualmente sembrerebbero focali per uno sviluppo integrato di Fregene, per provare a capire come oggi si potrebbe rielaborare il bando, alla luce del nuovo assetto venuto a delinearsi.

Il ripensamento del lungomare, infatti, oltre ad essere tema ancora attuale, potrebbe essere integrato con le nuove istanze riscontrate, elementi utili ad un progettista che si trova di fronte alla complessità del tema. Inoltre la riflessione vuole vertere su come lo strumento del concorso possa essere utile per effettuare una ricognizione delle possibili ipotesi di trasformazione e su come possa essere coadiuvato da altri elementi procedurali utili al raggiungimento degli obiettivi di rigenerazione urbana.

Keywords:

urban regeneration; waterfront; urban development

Un concorso di progettazione come occasione di rigenerazione urbana: il waterfront di Fregene

Enrica Gialanella

Introduzione

L'occasione di riqualificare una parte di città costiera, nevralgica per la funzione che assolve e centrale per la vocazione che rappresenta, come il suo lungomare, può essere di cruciale importanza nell'ottica di un processo di rigenerazione urbana¹.

I processi di rigenerazione urbana che partono proprio da aree nevralgiche che per diversi motivi sono rimaste marginali e degradate possono essere l'occasione di far riemergere caratteri vocazionali o strutturali rimasti sopiti o addirittura stimolare la riflessione verso nuove funzioni e vocazioni. Il processo di trasformazione che ci si attende prelude comunque un cambiamento sociale, economico e culturale (*Olmo, 2004*), che è rivolto ad un globale miglioramento di tutte queste dimensioni (*Portas, 2004*).

In Italia come all'estero le prime riflessioni sulla rigenerazione urbana nascono attorno alla dismissione di aree industriali e commerciali, che ha prodotto tentativi operativi innovativi tesi all'integrazione di diversi fattori e attori. Il tema della dismissione si è sviluppato su piani diversi (a livello metodologico, a livello delle politiche urbane, al livello del sistema degli attori) ed è diventato il "banco di prova per un più ampio dibattito sulle aree urbane" (*Dansero, 1993*).

Diverse città, mosse da un desiderio di competizione e dalla volontà di acquisire un ruolo e una definizione vocazionale hanno puntato sul rilancio attraverso la rigenerazione di interi quartieri o di parte di essi, ma "non si promuove lo sviluppo, la ricerca d'identità di una città, se tutte le parti della stessa non sono accompagnate in questo processo" (*Mela, 1996*).

Oggi la rigenerazione sembra volgere lo sguardo al micro, verso il lavoro capillare di risistemazione (*Indovina, 2009*) di spazi interstiziali², di aree pubbliche e private che insieme possono restituire qualità della vita e dell'abitare magari contrastando lo scenario di crescente insicurezza ed instabilità delle collettività locali (*Camagni, 2003*).

In questo articolo si vuole riflettere su questo tipo di rigenerazione, intesa come operazione di riqualificazione e trasformazione fisica flessibile e localizzata, che si pone degli obiettivi integrati e complessi con ricadute positive sul contesto sociale ed economico preesistente nell'ottica di uno sviluppo sostenibile nel tempo.

In particolare si vuole porre attenzione agli strumenti e le modalità con cui un'amministrazione pubblica può intervenire in un contesto delicato sotto molteplici aspetti, per convogliare idee progettuali mirate a raggiungimento di obiettivi complessi;

assumendo il ruolo di guida e di indirizzo con lo scopo di assicurare chiarezza sin dalla fase decisionale iniziale (*Lasswell, 1956*).

Il caso che si vuole trattare riguarda la località di Fregene, importante per la propria vocazione turistico balneare e per la vicinanza alla Capitale che, oltre ad aver registrato un aumento della popolazione stanziale dagli anni ottanta ad oggi, con ripercussioni sul fabbisogno di spazi collettivi e luoghi di aggregazione, presenta ancora aree marginali e degradate tra cui il suo lungomare, spina su cui si attestano le principali attività economiche.

Si propone lo studio allargato a tutta l'area urbana, soffermandosi sugli elementi strutturanti, da cui sono sorte delle riflessioni in merito a tutto l'assetto della località, che nel suo insieme è soggetta a

carenze pregresse di elementi funzionali e strutturali. Successivamente l'attenzione è stata posta sull'area del lungomare focalizzando la riflessione su delle ipotesi di obiettivi e strategie di trasformazione e riqualificazione oggi auspicabili.

Il lavoro si basa su una ricerca effettuata nell'ambito di studio della tesi di laurea ed è proseguito tramite aggiornamento dei dati ed analisi delle trasformazioni avvenute.

Nello specifico poi si è focalizzata l'attenzione sul concorso per la riqualificazione del lungomare come pretesto per individuare gli obiettivi espliciti dell'amministrazione pubblica.

In questo modo si vuole porre l'attenzione su come l'occasione di un concorso di progettazione, nato per la riqualificazione del lungomare nel 2006, potrebbe oggi rappresentare un'occasione per innescare processi di rigenerazione urbana, alla luce dei cambiamenti socio economici ed ai sopravvenuti problemi di erosione delle spiagge, mediante il tentativo di ipotizzare obiettivi di trasformazione attraverso un'ottica integrata che abbia effetti positivi e ricadute allargate sul tutto il territorio, a partire dall'area nevralgica del litorale.

L'amministrazione comunale di Fiumicino, infatti ha voluto affrontare la questione irrisolta del lungomare della località di Fregene attraverso un concorso di progettazione internazionale avvalendosi del supporto dell'Ordine degli Architetti di Roma. Il lavoro dell'Ordine ha coadiuvato il lavoro dell'amministrazione comunale a delineare gli obiettivi prioritari che partissero da un'analisi s.w.o.t. e dalla descrizione dello stato dei luoghi.

Gli esiti del concorso hanno visto vincitore un progetto che ad oggi non è stato realizzato, per motivi che non si andranno qui ad esplicitare.

Infine si è arrivati a analizzare gli obiettivi del 2006 alla luce delle recenti trasformazioni urbane e le nuove istanze alle quali oggi l'amministrazione pubblica si trova a far fronte. L'obiettivo del lavoro è capire come potrebbe essere riformulato il concorso di progettazione, sia nei contenuti che nell'aspetto procedurale, tenendo conto del cambiamento del contesto urbano interrogato sia della relativa domanda pubblica, nell'ottica di guardare ad uno strumento capace nel suo insieme di delineare il quadro esigenziale (*Karrer, 2003*) che l'amministrazione conviene renda esplicito in fase preliminare (*Morisi, Passigli, 1994*).

Sintesi del metodo di studio

Lo studio è partito da un inquadramento generale e per sistemi dell'area oggetto di analisi, e si è soffermata in particolar modo sugli aspetti critici, come la dotazione dei servizi, delle aree verdi e l'organizzazione degli spazi pubblici, in particolar modo ci si è concentrati su di una delle aree nevralgiche di tutto l'assetto funzionale cittadino che risulta essere il lungomare. Del lungomare si è effettuata un'analisi degli aspetti strutturanti e si è analizzato il bando di progettazione indetto dal Comune di Fiumicino nel 2006. In particolar modo si è guardato agli obiettivi, alle finalità e alla modalità di esplicitazione delle istanze.

Dopo aver studiato l'area di intervento ed effettuata una ricognizione delle nuove necessità si è arrivati ad ipotizzare una serie di nuovi obiettivi e strategie da raggiungere.

Si illustrano in breve le fasi di analisi urbana:

- inquadramento territoriale;
- contesto ambientale e qualità delle risorse naturali;
- dati demografici e delle attività economiche;
- storia e stato della pianificazione;
- sistema delle reti infrastrutturali;
- attrezzature ed aree per i servizi pubblici;

Si illustrano in breve le fasi di analisi del bando di progettazione:

- ente banditore; area tecnica; redattore del bando;
- oggetto del bando, obiettivi e finalità;
- descrizione e documentazione a disposizione del progettista; requisiti di partecipazione; materiale richiesto; criteri di valutazione.

Infine si è giunti all'analisi critica dei problemi e delle risorse fino alla formulazione di obiettivi e strategie da adottare.

Sintesi dello studio dell'area urbana

La località di Fregene si trova a trenta chilometri di distanza da Roma, situata sul litorale tirrenico, confina a nord ed est con Maccarese ed a Sud con Focene. Una strada di scorrimento extraurbano connette Fregene con le principali arterie di collegamento territoriale. La strada principale è via Castellammare con la presenza di esercizi commerciali che attraversa la località longitudinalmente, parallela al lungomare che si estende per quattro chilometri. Inoltre Fregene è caratterizzata dalla presenza di vaste aree verdi, costituite dalla Macchia Mediterranea e dalla Pineta Monumentale. Il territorio di grande pregio ambientale è stato in parte segnato dalla sempre più crescente urbanizzazione, ma rimangono intatte le aree gestite dal WWF a sud con la presenza delle specie faunistiche e arboree tipiche della Macchia Mediterranea, alcune fasce di macchia mediterranea sul lungomare sud e centrale, un'area boschiva lungo il fiume Arrone a nord e una nell'entroterra connessa alla pineta.

Nel 1916 quando Fregene venne scorporata dalla tenuta e venduta ad un gruppo di finanziari, ad opera soprattutto della società Marina e Pineta di Fregene iniziarono le opere di urbanizzazione; successivamente il comprensorio diviene della società Financo. Per mezzo di una convenzione con il comune di Roma, alla Financo viene affidato lo sviluppo urbanistico del comprensorio così come l'erogazione dei servizi. Inizialmente furono costruite ville con giardino e opere stradali, il Ristorante Grande sul lungomare che doveva essere l'inizio di un progetto stile "pompeiano" che poi fallì e rimase un esemplare isolato e poi demolito nel corso della seconda guerra mondiale insieme alle colonne stile littorio che segnavano l'ingresso alla spiaggia.

Fregene può essere suddivisa in cinque zone differenti per tipologia dell'insediamento e per epoca di costruzione:

- il cantiere come nucleo originario sede dei servizi, per lungo tempo sede del mercato, bar, supermercato, banca, tabaccaio;

- la parte centrale si distingue per la presenza di ville con giardino risalenti al primo periodo della lottizzazione;

- a nord il villaggio dei pescatori, un insediamento spontaneo sorto negli anni trenta oggi caratteristico di Fregene, meta ambita dai turisti;

- a nord-est alle spalle del villaggio ed a sud i terreni della Fo.Rus. (Fondi Rustici), una società filiazione della S.p.a. Maccarese, che sorse con l'obiettivo di valorizzare i terreni in aree turistiche;

- a sud e centro sud edificazioni degli anni '60-'70 di villini a schiera e ville unifamiliari, bifamiliari, quadrifamiliari.

Alcune aree per le quali era stata prevista l'edificazione sono rimaste non edificate, con preesistente macchia mediterranea, per il sopraggiunto vincolo ambientale (Legge n.° 431/1985).

Fig. 2 - lungomare e contesto urbano (a destra)





Fig. 3 - ingresso pubblico alla spiaggia

L'attività economica che caratterizza principalmente Fregene è quella legata al turismo balneare, si nota infatti come la presenza di stabilimenti balneari lungo tutto il litorale caratterizzi l'aspetto del Lungomare e contemporaneamente comprometta la fruibilità e la visuale verso il mare

La via centrale (via Castellammare) rimane sede di attività commerciali, vendita al dettaglio, bar, ristoranti, uffici e studi medici. Anche viale Nettuno rimane sede di alcuni servizi come l'ufficio delle poste e agenzie immobiliari, bar e ristoranti. Altri nuclei a carattere commerciale sono situati nella zona "cantiere" (via Cervia), via Grottammare, via Marotta.

Sono presenti infine aree per attività scolastiche come l'asilo nido, le scuole elementari e medie inferiori.

Senza entrare nel merito del soddisfacimento degli standard urbanistici, le aree da dedicare al verde attrezzato risultano inadeguate per dislocazione, in quanto si concentrano in un'unica parte del territorio.

Gli abitanti e le associazioni locali denunciano la mancanza di luoghi di aggregazione, a partire da una piazza, edifici per associazioni socio-culturali e gli spazi che ospitano la biblioteca sono insufficienti.

La dotazione dei parcheggi è limitata se si pensa alla quantità di auto che nel periodo estivo usufruisce delle attività balneari. Si evidenziano quindi carenze di spazi ed attrezzature pubbliche.

Negli anni più recenti si è assistito alla trasformazione dell'utilizzo delle residenze: da seconda casa per il periodo estivo a prima residenza. Questo fenomeno si riscontra dall'aumento del numero dei residenti ed anche dal fatto che gli operatori del commercio rimangono attivi lungo tutta la durata dell'anno mentre prima il loro esercizio era

limitato al periodo estivo.

La bassa densità abitativa, la presenza del mare e del verde nonché la vicinanza con Roma rimangono le principali attrattive di Fregene. Fino agli anni cinquanta si ricorda che l'ingresso alla località era controllato e limitato soltanto ai residenti e si configurava quindi come un vero e proprio comprensorio riservato.

Le abitazioni sono soprattutto ville con giardino e nella zona del "cantiere" che si sviluppa intorno a via Cervia si trovano palazzine di tre o quattro piani. Lungo il litorale soprattutto nella zona "Villaggio dei pescatori" a nord si trovano abitazioni di origine abusiva, costruite inizialmente (anni trenta) come capanne per pescatori, oggi sono casette su uno o due livelli costruite su demanio pubblico. L'area rimane fortemente degradata, se si eliminano sporadici episodi di ristrutturazione a carico di iniziativa privata.

Nell'arco di trenta anni la popolazione è più che raddoppiata dalle 2898 unità censite nel 1971 alle 6400 del 2011.

Questa crescita demografica registra l'inversione di tendenza nell'uso esclusivamente stagionale del locale patrimonio edilizio.

Gli ultimi interventi edilizi a carattere residenziale hanno denotato una scarsa attenzione ai caratteri tipologici caratteristici del luogo, con una propensione all'uso della palazzina e aggregati edilizi ad alta densità; gli interventi edificatori lungo la fascia costiera hanno stravolto l'intenzione iniziale di tutela e salvaguardia contemplata dal Piano Territoriale Paesistico. Si ricorda infatti che il comprensorio di Fregene è inserito in un contesto ambientale complesso, caratterizzato dalla presenza di campi agricoli, pineta e vegetazione residua caratteristica della macchia mediterranea; il territorio è stato quasi interamente modificato da interventi antropici.

L'area di Fregene è sottoposta a vincolo paesaggistico ai sensi dell'art.1 quinquies della legge n.° 431/1985 in quanto dichiarata area di notevole interesse pubblico con DM 18/05/54 e con D.M. 22/05/85, nonché ai sensi della legge n.° 1497/ 1939 e quindi vincolata dal Decreto Legislativo 42/ 2004.

La località risulta avere una forte vocazione turistico-balneare, infatti lungo tutta la fascia del litorale sono presenti stabilimenti balneari e nell'entroterra piccole strutture turistico-ricettive come alberghi a conduzione familiare. Ma l'utilizzo del lungomare è considerato limitato ed improprio se si considera il grande potenziale di quest'area, considerata ad oggi solo come strada carrabile e di attestazione dei parcheggi per uso stagionale.

Una sintesi sul concorso di progettazione del lungomare

Attraverso il bando di progettazione una pubblica amministrazione può esplicitare l'insieme dei bisogni che si intende soddisfare (*Karrer, 2003*), e quando l'oggetto del bando diviene la riqualificazione di una parte di città gli obiettivi diventano molteplici così come i fattori che devono essere presi in considerazione.

L'occasione del bando è percepita dalle amministrazioni, ma anche dai cittadini, come momento speciale in cui obiettivi e strategie si chiarificano, in cui la predisposizione di documenti preliminari alla progettazione possono divenire momento speciale di analisi e visione futura del contesto urbano, in cui si delinea lo schema d'assetto ideale (Bianchi, 2010).

L'occasione di rilanciare la località costiera di Fregene, si affaccia nel 2006 con l'indizione di un bando di riqualificazione per il suo lungomare, considerato luogo degradato e frammentato.

Obiettivo reso esplicito dal concorso proposto nel giugno del 2006, è quello di riorganizzare lo spazio pubblico e stabilire un nuovo rapporto con il waterfront e con l'entroterra consolidato.

Il lungomare infatti, tutt'ora in attesa di un intervento di riqualificazione è rimasto uno spazio senza identità, un percorso di 4 chilometri che separa la fascia degli stabilimenti balneari dal tessuto urbano e da aree di interesse naturalistico che si sviluppano nell'entroterra.

Attraverso la formulazione del "Concorso di progettazione per la Riqualificazione del Lungomare di Fregene" l'amministrazione comunale ha tentato di evidenziare l'insieme della domanda pubblica anche attraverso la redazione di un documento preliminare alla progettazione (DPP) che al suo interno cerca di descrivere in modo chiaro i problemi da affrontare e gli obiettivi da raggiungere. Il tema e gli obiettivi in generale vengono sintetizzati come segue: "Il concorso riguarda la progettazione del Lungomare di Fregene e la sua riqualificazione architettonica, ambientale e urbanistica. Questa area che dovrebbe essere per la sua notorietà uno dei luoghi più attraenti della costa tirrenica, si presenta oggi invece in molte sue parti degradata e priva di interesse. Obiettivo principale del concorso è quello di riorganizzare uno spazio pubblico, che ambisce a diventare luogo di qualità urbana ed architettonica e nello stesso tempo intende stabilire un nuovo rapporto con il waterfront e con l'entroterra consolidato. La proposta progettuale dovrà essere capace di rafforzare il ruolo di questo territorio come litorale marino e di attribuirgli un forte carattere attrattivo. Si chiede dunque ai professionisti di disegnare un nuovo volto al Lungomare di Fregene, che consenta di ricomporre l'unitarietà spaziale della totalità dell'ambiente del Lungomare, con la realizzazione di un complesso architettonico e paesaggistico di grande rilevanza che sappia valorizzare le caratteristiche paesaggistiche ed il ruolo del litorale"³.

Successivamente nel bando vengono stabilite le caratteristiche generali dell'area e le esigenze della committenza, i requisiti di partecipazione, le diverse porzioni di aree da progettare. Viene allegato anche il Documento Preliminare alla Progettazione così come ai sensi dell'allora art. 16 c. 2 L. 109/94, che diventa valido strumento per il progettista che per la prima volta si avvicina alla realtà di Fregene e che deve determinare le sorti del suo lungomare.

A partire dalla descrizione del quadro della situazione esistente e dei cenni storici il DPP ha delineato: "obiettivi generali dell'intervento; regole e norme tecniche da rispettare; strategia dell'intervento; esigenze e bisogni da soddisfare; prestazioni richieste; dati

generali dell'intervento; impatto delle opere sulle componenti ambientali; fonti di finanziamento e stima dei costi; vincoli di legge; disponibilità delle aree; albero degli obiettivi; albero dei problemi; inoltre sono stati dati in dotazione anche delle indicazioni di distribuzione planimetrica⁴.

Le strategie vengono indicate come segue:

“-recuperare il rapporto con il mare attraverso linee di penetrazione di qualità, integrate alle preesistenze (un pontile, varchi a mare, sopraelevazioni, piazze verdi, parcheggi ecosostenibili);

-attrezzare l'asse parallelo alla battigia nel rispetto delle indicazioni del piano particolareggiato, fornendo al contempo soluzioni architettoniche di qualità e con caratteristiche di sostenibilità ambientale compatibili con l'assetto paesaggistico e la storia del sito;

-definire una programmazione dei cantieri articolata e flessibile, tale da accompagnare la crescita delle infrastrutture con la crescita delle cubature previste e con le risorse e le modalità finanziarie programmate e a disposizione⁵.

Il bando è corredato anche da planimetrie e schemi esemplificativi di sviluppo, in supporto ai progettisti per determinare le aree da progettare e gli assi principali di connessione da rispettare.

Nuovi obiettivi e strategie per la riqualificazione del lungomare

Il litorale di Fregene rappresenta la risorsa più intimamente legata alla vocazione della località e come tale può divenire area nodale per un progetto di riqualificazione e ristrutturazione degli spazi pubblici di connessione alle strutture balneari private e alle funzioni da prevedere nell'entroterra.

Dal paragrafo precedente sono emerse le esigenze della committenza tendente a costituire valido caposaldo per il conseguimento di progetti di qualità, ma che oggi si troverebbe ad affrontare la riqualificazione partendo da una situazione diversa, da risolvere attraverso un processo di rigenerazione economica e sociale oltre che fisico e strutturale.

Un obiettivo prioritario può essere la rivitalizzazione delle attività balneari del lungomare in modo integrato con l'entroterra, suggerendo di ristabilire nuove strategie per ridefinire l'assetto del lungomare, occasione unica di rigenerazione urbana.

Per questo si potrebbe partire agendo strategicamente sulle aree in concessione ponendole in dialogo con il contesto territoriale e soprattutto con la fascia lungomare che rappresenta la connessione tra l'arenile (sempre più ridotto) e il tessuto urbano.

In questi anni è stato oltretutto adottato il Piano di Utilizzazione degli Arenili⁶, che apporta dei suggerimenti di tutela e valorizzazione da cui non si può prescindere se si vuole ripensare alla struttura e all'utilizzo delle aree demaniali. Proprio le soluzioni da adottare in merito al riordino delle aree gestite dai privati possono rappresentare un

modo di lavorare per parti e raggiungere un disegno di insieme coerente e consono agli usi. Ad esempio la presenza di aree di parcheggio “tollerato” dalle norme stabilite dal suddetto Piano può essere spostato verso e a completamento degli isolati residenziali, eventualmente rimanendo di pertinenza e in gestione agli stabilimenti; in questo modo si lascerebbe libera l’area intorno al corpo di fabbrica dello stabilimento, predisposta ad uso pedonale e/o a servizio delle attività di ristoro, ludiche e ricreative, comunque permeabili e fruibili pedonalmente.

Si considera pertanto utile al rilancio della funzione ricreativa dell’area il fatto di essere messa in relazione con le attività preesistenti che si sviluppano lungo tutto il litorale, favorendo un dialogo percettivo e fisico con le aree pedonali e gli ingressi alle concessioni. L’obiettivo è quello di stimolare l’interesse da parte degli operatori privati a rivolgere l’attenzione verso l’entroterra e favorire il prolungamento dell’attività ricettiva durante tutto il periodo dell’anno.

Questa soluzione garantirebbe un continuum di aree pedonali esterne ed interne alle singole concessioni balneari e verrebbe avviata la seriale interruzione provocata dal passaggio carrabile di servizio al parcheggio interno, oltre che ovviamente riqualificare quegli spazi sacrificati da un uso improprio rispetto alla straordinarietà della collocazione.

Inoltre ai sensi del DGRL 1161 del 2001 (capo IV, criteri generali di pianificazione e limitazioni, comma 9) i concessionari dovendosi conformare alla norme per la salvaguardia delle visuali libere saranno indirizzati ad assumere tutte quelle misure che ovvieranno all’ostruzione delle visuali (per esempio l’adeguamento alle recinzioni alte non più di un metro, e l’eliminazione di tutte le strutture accessorie poste parallelamente alla linea di costa). Adottando queste misure si eviterebbero interventi di sopraelevazione volti all’acquisizione delle visuali a mare (opzione contemplata dal bando di progettazione), e conseguentemente la riduzione dei costi di realizzazione e d’impatto dell’opera, permettendo la fruizione sullo stesso livello delle aree pedonali e ciclabili.

Razionalizzando il traffico veicolare si prediligerà viale Viareggio (via parallela lungo tutto il lungomare posta a circa 200 metri da essa) quale asse di scorrimento a doppio senso di marcia. Il lungomare in questo modo potrebbe avere carattere prettamente pedonale e ciclabile, strutturando una strada carrabile ridotta solo per l’accesso ai parcheggi.

La sezione trasversale del lungomare varierà in ragione dei siti e delle funzioni che incontra. Schematizzando: ci saranno stabilimenti in cui sarà possibile recuperare le aree pedonali all’interno della recinzione e utilizzare quelle esterne per la pedonalizzazione e aree di parcheggio; alcune parti del lungomare che sono caratterizzate da abitazioni in demanio pubblico e altre che hanno stabilimenti con un corpo di fabbrica molto esteso in lunghezza ed altezza: qui il rapporto di comunicazione tra lungomare e spiaggia non potrà avvenire, ma si potranno stabilire delle regole di fruibilità interna che ne faciliti la permeabilità; infine ci sono aree di importanza naturalistica prospicienti le aree demaniali che costituiscono la fascia ecologica potenzialmente in connessione con l’area di macchia mediterranea protetta dell’oasi del WWF a sud di Fregene, queste quindi

andranno valorizzate e preservate.

La razionalizzazione del sistema dei parcheggi sarà alla base del futuro sviluppo del lungomare in quanto lembo non ancora ben definito. Nonostante il concorso prevedesse la dislocazione di aree interrato fino ad 190 cm per tutta la lunghezza del lungomare sarebbe auspicabile che le aree di parcheggio si prevedessero lungo gli assi principali di collegamento di ingresso a Fregene e quindi incrementare la connessione pedonale e con mezzi di trasporto ecologici e ciclabili. Questa soluzione (già adottata in altri paesi costieri) garantirebbe la limitazione del traffico veicolare all'interno della località avviando la consueta congestione delle arterie dovuta scarsa capacità viaria.

Quindi partendo da queste direttive, ed intervenendo in modo radicale sui problemi principali che si ripercuotono sull'aspetto strutturale e funzionale dell'area lungomare, le soluzioni formali potrebbero essere molteplici. Attraverso la costruzione di un nuovo documento preliminare alla progettazione si potrebbe fornire un quadro di assetto progettuale che tenga conto delle nuove istanze.

In particolare si dovrebbe fare attenzione agli "effetti su aspetti sociali, fisici, economici, ambientali e culturali, tramite il coinvolgimento di molteplici risorse e fonti finanziarie" (*Galdini, 2008*) e fare in modo che ogni proposta di trasformazione che venga fatta non sia astratta bensì si muova promuovendo la "rete di relazione tra le persone, il loro costruire sistema ed il loro senso di appartenenza alla comunità locale" (*Mela, 1996*).

Contestualmente quindi potrebbero essere efficaci dei processi partecipativi che facilitino il dialogo tra gli attori coinvolti, considerando il particolare legame che in questo contesto si istaura tra la gestione delle risorse economiche (a cui fanno capo degli attori privati), le aree demaniali (di interesse pubblico), il contesto locale (che necessita di spazi collettivi e la rivitalizzazione del contesto socio economico in recessione). Infine l'innescare di finanziamenti pubblico privati potrebbe essere la soluzione al reperimento delle risorse finanziarie, purché appunto la gestione del rapporto di partenariato sia pilotato da un disegno integrato di interventi, che si è visto possono essere favorevoli se volti alla valorizzazione del lungomare come opportunità di sviluppo per tutto il contesto locale.

Conclusioni

Lo studio dell'area urbana di Fregene ha consentito di effettuare un'analisi critica dei problemi e delle risorse presenti, portando ad ipotizzare delle strategie di intervento per il raggiungimento di obiettivi a medio e lungo termine, attraverso la trasformazione dell'area strategica del lungomare. In particolare, lo studio degli interventi ipotizzati per la riqualificazione del lungomare e l'analisi del concorso di progettazione, ha portato a delle riflessioni attraverso la comparazione della domanda pubblica esplicitata nel 2006 e quella attuale.

L'amministrazione, di fronte alla necessità di innescare un cambiamento strutturale di

una parte di città ha tentato di intervenire con una procedura mirata al reperimento di un progetto che in sé assicurasse il raggiungimento degli obiettivi posti attraverso il bando. Oggi, quegli obiettivi potrebbero essere rivisitati, nell'intenzione di farli rispondere ad un'esigenza di rigenerazione urbana, capace di risolvere problemi complessi.

L'importanza della scelta procedurale per effettuare processi di trasformazione urbana sembra essere nodale se si vuole assicurare il raggiungimento di obiettivi complessi come quello della rigenerazione. Un'amministrazione pubblica che si trova di fronte alla necessità di intervenire in un contesto urbano considerato per diversi aspetti critico, potrebbe essere aiutata da procedure amministrative che da una parte facilitino l'analisi della necessità, dall'altra siano capaci di esplicitare nel modo più diretto ed esaustivo possibile il tipo di domanda pubblica alla quale si vuole dare risposta, strutturandola attraverso documenti preliminari alla progettazione che siano capaci di convogliare sinergicamente le azioni di attori e amministratori coinvolti, in un'ottica inclusiva e partecipata⁷. Per questo, a fianco ad una procedura concorsuale, sembrerebbe auspicabile l'introduzione di procedure o processi che mirino sia alla fattibilità progettuale ed economica sia a ricercare soluzioni intergrate con il contesto, di modo che le forze messe in atto nel momento cruciale della decisione pubblica, siano indirizzate nel modo più mirato in un clima di consenso e condivisione.

ENDNOTES

1 Comune di Fiumicino, Provincia di Roma

2 Tesi di laurea dell'Autore "Sviluppo urbano dei centri costieri recenti. Il caso di Fregene"

3 "Concorso di progettazione per la Riqualificazione del Lungomare di Fregene" pubblicato nel giugno del 2006, ente banditore Comune di Fiumicino, area pianificazione del territorio Sito: www.fiumicino.net

4 In merito alla centralità del waterfront nei processi di trasformazione urbana e nel dibattito sullo sviluppo sostenibile dei centri urbani in rapporto alla risorsa acqua, importanti sono le riflessioni nate e sviluppatesi nella prima metà degli anni 2000: per esempio a partire dal dibattito nato intorno alle città d'acqua che ha portato alla formulazione dei "10 Principi per uno sviluppo sostenibile delle aree di waterfront urbano" nel contesto delle iniziative della Global Conference on the Urban Future (URBAN 21) tenutasi a Berlino nel luglio 2000, in occasione della EXPO 2000 World Exhibition; inoltre il 2005 è stato un anno particolarmente fecondo per le iniziative di dibattito e divulgazione sulle città e l'acqua per esempio a Dresda con il Convegno internazionale sulla riqualificazione dei Water front fluviali; Rotterdam con la Biennale di Architettura mirata sul rapporto fra le città e l'acqua; a Riga con WaterfrontExpo 2005; ad Aichi, Giappone con Expo2005.

5 Congresso Inu Salerno 2013, Relazione di Patrizia Gabellini, Rigenerazione come resilienza

6 Testo del bando del "Concorso di Riqualificazione del lungomare di Fregene" redatto dal Comune di Fiumicino Area Gestione del territorio e Ordine degli Architetti di Roma Area Concorsi

7 Ibidem

8 Ibidem

9 Piano di Utilizzazione dell'Arenile, Relazione (DGR 1161del 30 luglio 2001, DGR 373 del 24 aprile 2003 e regolamento Regionale 15 Luglio 2009 n.11)

10 Sembrano essere di particolare interesse, anche i tentativi di formalizzare o istituzionalizzare la procedura concorsuale presenti nella recente normativa regionale che mira alla riqualificazione urbanistica. Alcune Regioni italiane, hanno introdotto dei dispositivi per favorire i processi di riqualificazione urbana tra cui la concorsualità, introducendo anche degli elementi di partecipazione, come ad esempio nel 2011 la Regione Emilia-Romagna (D.G.R. n° 858/2011) che detta di "tradurre in risultati tangibili di qualità ambientale e di coesione sociale, una strategia di interventi complessi [...] tramite un percorso strutturato che coinvolga i cittadini attraverso le pratiche della partecipazione e selezioni i progetti mediante lo strumento del concorso di architettura, sui temi della riqualificazione in diverse aree di intervento".

REFERENCES

- Baccini Mario, Dall'antico Agro portuense all'area metropolitana di Roma nord-ovest, Roma, 1992, 207 pp
- Bianchi Giovanna, Progettare la qualità urbana di tutti i giorni, Orienta, Roma, 2010, 193 pp
- Branchini Alberto, Fregene una storia vera, Mediapress Roma, 2007, 89 pp
- Camagni Roberto, "Piano strategico, capitale relazionale e community governance" in AAVV Strategie per le città: piani, politiche azioni, a cura di Spaziantè Agata, Pugliese Roberto, Franco Angeli, Milano, 2003, 296 pp
- Dansero Egidio, Dentro ai vuoti. Dismissione industriale e trasformazioni urbane a Torino, Cortina, Torino, 1993, 134 pp
- Della Valle Carlo, La bonifica di Maccarese, CNR, Napoli, 1956, 57 pp
- Galdini Rossana, Reinventare la città, strategie di rigenerazione urbana in Italia e Germania, "Collana di sociologia urbana e rurale", Franco Angeli, 2008, pp 205
- Gisotti Giorgio, "Aspetti naturalistici del litorale laziale", in Capocotta ultima spiaggia ed Quasar Roma, 1985, 320 pp
- Karrer Francesco, Procedura concorsuale di qualità, in Dragotto Marina, Gargiulo Carlo Aree dismesse e città, F. Angeli, Milano, 2003, 97 pp
- Indovina Francesco, Governare la città con l'urbanistica: guida agli strumenti di pianificazione urbana e del territorio, Maggioli, Santarcangelo di Romagna, 2006, 246 pp
- Indovina Francesco, Introduzione in Rigenerazione urbana e sostenibilità, di Francesco Musco, "Studi urbani e regionali", Franco Angeli, 2008, 201 pp
- Lasswell Harold Dwight, The decision Process; Seven Categories of Functional Analysis, Bureau of Governmental research, College of business and public administration, University of Maryland, 1956, 23 pp
- Losasso Mario, Riqualificare i litorali urbani, progetti e tecnologie per interventi sostenibili sulla fascia costiera della città di Napoli, Clean, Napoli, 2006, 175
- Magnaghi Alberto, Il Progetto locale, Bollati Boringhieri, Torino, 2010, 313 pp
- Massa Marco, "Fra mare e città: le forme di uno spazio pubblico" in AAVV Passeggiate lungo molti mari, a cura di Massa Marco, Artout-Maschietto Editore, Firenze, 2005, 309 pp
- Mela Alfredo, Sociologia delle città, NIS, Roma, 1996, 319 pp
- Morisi Massimo, Passigli Stefano, "Tra occasioni e decisioni. Una ricognizione sul decision making della trasformazione urbana", in AAVV Amministrazione e gruppi di interesse nella trasformazione Urbana, a cura di Morisi Massimo, Passigli Stefano, Il Mulino, Bologna, 1994, 674 pp
- Nigro Gianluigi, "Contaminare il piano urbanistico perché sia utile alla città" in AAVV Politiche, programmi e piani nel governo della città, a cura di Bianchi Giovanna e Nigro Gianluigi, Gangemi Editore Roma, 1999, 390 pp
- Olmo Carlo, "I dilemmi della rigenerazione", in AAVV Urban regeneration + Città, a cura di Gabrielli Simona, Alcozer Federica, Gastaldi Francesco, Alinea, Firenze, 2004, 260 pp
- Palermo Pier Carlo, I limiti del possibile: Governo del territorio e qualità dello sviluppo, Donzelli Editore, Roma, 2009, 183 pp
- Portas Nuno, "Rigenerazione e progetto urbano", in AAVV Urban regeneration + Città, a cura di Gabrielli Simona, Alcozer Federica, Gastaldi Francesco, Alinea, Firenze, 2004, 260 pp

Enrica Gialanella

*Sapienza Università di Roma dipartimento PDTA,
Dottorato in Pianificazione Territoriale e urbana
enrica.gialanella@gmail.com*

She graduated at the Faculty of Architecture L. Quaroni Sapienza University of Rome. She collaborated in public administration for the preparation of planning documents. In 2010 receives a master's degree in Sustainable Design and Interactive Multimedia at the Faculty of Architecture Roma TRE. Since 2011 she enrolled at the School of Doctorate in Urban and Regional Planning at the Sapienza University of Rome.

Parentesi

Parentesis: Lines on the water boundary

Claudio Zanirato

Abstract

The settlement of P.T.E., the Multifunctional Centre to serve the Nautical and Technological District of North-East Sardinia, situated on a stretch of coastline north of the Gulf of Olbia, forces us to think about what kind of relationship could be established between the architecture and surrounding environment, strongly characterized on an urbanistic and landscape level. The extension of the productive area denotes the hard strokes of the intensive anthropization of the land, in one of the most beautiful and evocative places in the Gulf. This undefined stretch of coast is the only one to be left undeveloped in the area and it still evokes the original natural landscape. The rigorous and elementary geometry of the industrial area defines the rules of the various buildings as an inevitable emanation. The buildings are designed with the same logic “box” of the urbanity production, made up of many hangers. The disposition of the buildings is also influenced by the irregular and indented



fig.1- L'insediamento industriale del Golfo di Olbia con la città sullo sfondo e l'area d'intervento in primo piano.

coastline and by the will to define a visual screen against industrial settlements and buildings. A distinguishing characteristic marks the uniqueness and rarity of this project: a large blue canopy, suspended in the sky, hovering and resting on buildings, setting the whole complex in a unitary gesture, otherwise fragmented. It is simultaneously a dividing line and threshold, giving evidence to the area of transition between the city and the industrial-technological trade fair grounds, between the city's architecture and the nature of the sea, between the shadows and the light. It's an introductory episode, as the doorway and threshold, emphasizing the "brackets", the exceptional nature of this settlement, the "window", from which we can look into and see out of it, depending on ones point of view.

Parentesi: Linee sul limite dell'acqua

L'insediamento della P.T.E., cioè del centro polifunzionale a servizio del distretto nautico e tecnologico del nord-est Sardegna, su un tratto di costa a nord del Golfo di Olbia, obbliga a pensare progettualmente su quale rapporto sia possibile instaurare tra l'architettura e l'ambiente circostante, fortemente connotato urbanisticamente e paesaggisticamente. L'estensione dell'area produttiva denota i tratti marcati dell'antropizzazione del territorio intensiva, in uno degli angoli più belli e suggestivi del Golfo. L'indefinizione del tratto di costa, unico ad essere rimasto inedito nella zona, evoca ancora da quale paesaggio naturalistico originario si proviene. La geometria, rigorosa ed elementare, dell'insediamento industriale che attornia l'area, detta le regole dispositive dei vari edifici. Le costruzioni derivano dalla stessa logica "scatolare" dell'intorno produttivo, fatto di tanti capannoni. La disposizione degli edifici progettati è condizionata anche dalla forma irregolare e frastagliata costiera e dalla volontà di assumere un'esplicita funzione di schermo visivo, nei confronti dei fabbricati produttivi e del depuratore soprattutto, attorno a cui si avvolge il nuovo complesso. A marcare l'unicità ed eccezionalità dell'intervento, un segno caratterizzante: una grande tettoia azzurra, sospesa nel cielo, appoggiata in bilico sulle costruzioni, salda in un gesto unitario il tutto, altrimenti frammentato. E' allo stesso tempo linea di demarcazione e soglia, dà evidenza allo spazio di transizione tra la città industriale ed il parco fieristico-tecnologico, tra l'architettura della città e la natura del mare, tra l'ombra e la luce. E' un episodio introduttivo, in quanto soglia, e conclusivo, a sottolineare la "parentesi", l'eccezionalità di questo insediamento, la "finestra", da cui poter guardare dentro, vedere fuori, a seconda dei punti di vista.

Keywords: *limit, landscape, industry, transformation, waterfront*

Parentesi: Linee sul limite dell'acqua

Claudio Zanirato

Progettare sul bordo del mare significa innanzi tutto confrontarsi con il paesaggio in senso ampio, trattandosi in sostanza di un'azione di costruzione del paesaggio stesso, tra le più importanti immaginabili. Per questo la dimensione "vedutista" prevarica notevolmente quella architettonica, solitamente oggettuale, puntuale ed introversa. L'occasione di un intervento esteso nel Golfo di Olbia ha indotto a fare una serie di considerazioni meta-progettuali sul significato attuale che può avere un simile valore posizionale, all'interno di una pratica architettonica che da qualche tempo sta cercando nuove forme di alleanza con i temi del paesaggio. Il tema del limite, inteso come condizione estrema della spazialità, ha indotto a riflettere su come possa diventare progettualità.

"*Artemide*, nella mitologia greca, è dea della liminarietà, e *Limantis* è dea delle paludi, delle lagune, con sede sulle rive del mare e nelle zone costiere, dove sono indefiniti i limiti tra terra e acqua" (*Zanini, 1997*). Il mare è raccontato sempre da un punto (di vista) fermo, rassicurante: nel mare non ci sono percorsi tracciati, per cui il primo approdo sulla costa è anche spesso la linea che lo racconta, che gli assegna un nome.

L'estensione e la configurazione dell'acqua, come elemento del paesaggio, è definita dalla linea di riva e dal suo orizzonte esteso, in sostanza dai bordi, che conferiscono forma a qualcosa altrimenti indefinito. La riva e l'acqua dipendono l'una dall'altra e riflettono le reciproche condizioni: la natura solida dell'una in contrasto con la natura liquida dell'altra.

L'argine, la riva, prefigurano una continua condizione di paesaggio, dal momento che sono linee ideali prima ancora che fisiche di demarcazione fra l'urbano ed il macrosegno naturale, sono linee di attrito tra due entità diverse, di frizione tra il movimento della superficie d'acqua e l'immobile superficie urbana. Il mare delinea un paesaggio infinito, è senza referenti, astratto e solo interiore. La terra invece rappresenta la fermezza, la solidità, manifesta una memoria, costruisce un paesaggio ravvicinato e finito, un paesaggio codificato, figurato e tutto esteriore. Tra terra ed acqua s'istituisce una relazione liminare per un paesaggio liminare, in cui gli estremi si appartengono.

Il mare ci appare nella sua immensità e nel suo continuo movimento: la costa è la linea che ne segnala il margine, ma solo per un attimo, perché lo cancella subito dopo, per disegnarne ogni volta uno differente, con il suo lento incedere. La linea di costa è pertanto una linea debole: a volte una tempesta può strapparne una parte, allo stesso modo i detriti delle correnti la possono fare avanzare. L'acqua invade, scava, lava e disfa la terra, mentre la terra imprigiona, imbonisce e sostituisce l'acqua, in una lotta infinita.

Il fronte d'acqua ha quindi la singolarità di consentire la modellazione e l'ampliamento delle aree disponibili, la possibilità d'incremento e trasformazione dei litorali, ed inoltre fornisce sistemi di comunicazione alternativi che attraverso l'acqua rendono accessibile dall'esterno il centro della città che vi si affaccia. Procedere per colmate ed insabbiamenti è una tipica genesi del litorale. Molta parte delle aree costiere di città americane come New York, Boston e San Francisco, è stata ricavata con terreno di riporto, inglobando a ondate successive intere fasce di moli e pontili, con la tecnica del *land-fill*.

Il disegno delle coste opera pertanto nel campo delle geometrie dei frattali¹, essendo continuamente alterate dalla natura e dall'uomo, la sua misura non è finita e può essere fissata solo come linea convenzionale, come valore medio, così la soglia di demarcazione diventa elemento di transizione, da linea si tramuta in fascia, in cui due elementi primari o due stati fisici differenti si mischiano nel tempo.

Il fronte d'acqua è sia luogo di terra, da cui contemplare la mutevolezza materiale e luminosa dell'acqua, e allo stesso tempo porta del corpo urbano, per chi viene dall'acqua per immergersi nella spessa solidità edilizia. In quell'enigmatico vuoto tra la città ed il mare, appaiono esaltati i primi edifici che vi si affacciano, i *waterfront*, sui quali si posa l'attenzione di occhi impigriti dalla piatta distesa che li fronteggia.

La linea d'acqua può diventare in questi casi eccezionali un'ambigua superficie di progetto, dal momento che sul filo della sponda si affacciano architetture nelle quali si vede, si rispecchia e traspare la città circostante. Al di fuori dell'ambito urbano, nello specchio d'acqua, distanti da sgranare il fronte costruito in un amalgama lineare, emerge una delle più evidenti soglie d'identificazione dei luoghi, tema di architettura per eccellenza.

Quando l'opera architettonica è chiamata a confrontarsi con la riva, possono nascere interventi di grande pregnanza espressiva, che in diverso modo si fanno interpreti dell'eccezionalità del luogo, con risultati poliedrici che riflettono il clima culturale che ci contraddistingue.

La suggestione percettiva degli specchi d'acqua ha la capacità di attrarre irresistibilmente gli edifici che si affacciano sul suo bordo. Le

commistioni che si possono immaginare tra architettura, mari, laghi e fiumi, tendono un po' tutte a sfumare l'esistenza di una linea di demarcazione, addirittura tramutandola in uno spazio altro, che non appartiene più né all'acqua né alla terra, ma ad entrambe, senza più una chiara distinzione. Può essere l'acqua ad invadere lo specifico dell'architettura, insinuandosi alla base e stemperandone l'attacco a terra, ma molto più spesso è l'architettura che si protende sull'acqua con avancorpi ed oggetti di volumi².

Comunque sia, di là dalle suggestioni architettoniche, la presenza dell'acqua nella città non è mai stata interpretata come eccezionale patrimonio naturalistico, ma più che altro come risorsa naturale da funzionalizzare e strutturare economicamente. L'acqua nella città ha quindi sempre occupato un importantissimo ruolo urbanistico come catalizzatore di attività produttive e come margine di espansione: l'acqua non ha mai influenzato o caratterizzato le tipologie architettoniche delle rive, salvo che a Venezia e ad Amsterdam.

La città di mare è storicamente città portuale, con un rapporto conflittuale con il mare, compressa tra le opposte esigenze di aprirsi ai traffici marittimi ed allo stesso tempo di difendersi verso il mare e verso terra dalle insidie umane e naturali. Vivere sull'acqua è stato spesso nel passato una scelta obbligata: l'acqua diventava in questi casi ciò che sono state le mura per le città dell'entroterra, ossia l'estremo baluardo di un sistema difensivo naturale. Da qui la crescita introversa e puntiforme delle città costiere, in un litorale tradizionalmente luogo inospitale all'insediamento.

Questa tendenza è proseguita anche di recente, tanto che le città portuali hanno continuato a concedere poco al fronte mare, salvo che per le strutture per la navigazione e l'indotto industriale. Lo sviluppo dell'industrializzazione ha portato sul bordo marino grandi impianti produttivi, obbligando spesso lo sviluppo urbano verso l'entroterra. Quando le città del XIX e XX secolo sono cresciute, gli incontri paesaggistici con il mare sono stati spazzati via con la costruzione di spazi segregati monofunzionali, portuali ed industriali: il rapporto con il mare diventa, per la città-porto, a distanza, perché il fronte a mare diviene anche il fronte del porto e nuove soglie, recinzioni e valichi doganali, racchiudono le acque interne entro un nuovo confine.

La linea di riva diventa allora un luogo di notevole conflitto, dove si scontrano le eredità di un passato, non troppo lontano e di per sé contraddittorio, e le esigenze di apertura e modernità del presente.

La riduzione del traffico passeggeri e la "containerizzazione" delle merci hanno oramai spinto le zone portuali fuori città, nelle zone costiere

periurbane o extraurbane. Così il porto moderno non è più caposaldo e non è più separazione fra noi e gli altri, ma è semplicemente un posto di passaggio.

Questi scenari, del rapporto tra la città di mare e l'acqua, appartengono a tanti insediamenti costieri: Olbia ha visto addensarsi solo in epoca recente queste attenzioni, nel secolo scorso, ma non per questo è riuscita a sfuggire alle tendenze prevalenti con un modello alternativo. Le attività portuali hanno da sempre integralmente coinvolto la sua riva, tenendo la città vera e propria a distanza e senza "bagnarsi" mai veramente, crescendo si sono dapprima proiettate in mare con lunghi pontili, saldando gli isolotti prospicienti, fino a creare una penisola artificiale vera e propria, l'Isola Bianca, banchina di attracco delle navi passeggeri, per corrispondere ad un improvviso successo turistico. Il porto di Olbia, famoso nel mondo per essere diventato la principale porta della Costa Smeralda, oltre a rappresentare uno dei più importanti scali passeggeri del Mediterraneo, con quattro milioni di presenze ogni anno, è anche un importante scalo commerciale, con quasi sei milioni di tonnellate di merci.

fig.2- Veduta del Masterplan del P.T.E. inserito nell'area di progetto con le sistemazioni paesaggistiche.



Infine, si è delocalizzato il porto merci-contaniner nella grande area industriale a nord del golfo di Olbia, ma conservando nelle infrastrutture stradali rivierasche³ la continuità di cesura tra la città storica ed il suo mare, privandola di un rapporto paesaggistico adeguato e di pregio, come il contesto meriterebbe.

L'insediamento della Piattaforma Tecnologica Europea (P.T.E.), cioè del centro polifunzionale a servizio del distretto nautico e tecnologico del nord-est Sardegna, su un tratto di costa individuato a nord del Golfo di Olbia, obbliga a pensare progettualmente su quale rapporto sia possibile instaurare tra l'architettura e l'ambiente circostante, fortemente connotato urbanisticamente e paesaggisticamente, da cui le considerazioni poste in premessa.

Il luogo è doppiamente caratterizzato sotto il profilo ambientale. L'estensione dell'area produttiva del Consorzio Industriale Provinciale Nord Est Sardegna Gallura (CIPNES Gallura) denota i tratti marcati dell'antropizzazione intensiva del territorio, in uno degli angoli più belli e suggestivi del Golfo di Olbia: affacciato sul mare, ospita diverse attività legate alla cantieristica nautica e all'allevamento dei mitili, ma accoglie anche un Resort con un hotel a cinque stelle, con annesso centro benessere e altre strutture ricettive e sportive di prestigio internazionale⁴. La sua posizione risulta strategica anche in termini di vicinanza ai principali snodi del traffico passeggeri e merci del nord est della Sardegna - i porti e l'aeroporto di Olbia - e delle principali vie di comunicazione che dalla Gallura portano al resto dell'isola.

L'indefinizione del tratto di costa prescelto per il PTE⁵, unico ad essere rimasto ineditato nella zona industriale, come un'enclave o una riserva protetta, evoca ancora da quale paesaggio naturalistico originario si proviene, da pochi decenni solo.

E' questo luogo, in definitiva, non già un paesaggio ma il punto d'incontro di due paesaggi: quello naturale e quello industriale, ossia i due estremi possibili di un processo di trasformazione ambientale.

Nel 2012 è stato redatto il Progetto Preliminare complessivo per tutta l'area d'intervento e nel 2013 il Progetto Definitivo della prima fase realizzativa⁶, in corso di aggiudicazione dei lavori. Il progetto si propone quindi di mediare questo incontro, disegnando un luogo del confronto, della convivenza, del dialogo, tra sistemi apparentemente diversi ma non per ciò incompatibili, accettando la sfida dell'ibridazione.

La geometria, rigorosa ed elementare, dell'insediamento industriale che attornia tutta l'area, proiettandosi fin dentro l'acqua, detta le regole dispositive dei vari edifici, in perfetta assonanza, come una sua inevita-

bile emanazione, senza sfuggire in alcun modo al senso di appartenenza al luogo. Le costruzioni derivano quindi dalla stessa logica “scatolare” dell’intorno produttivo, fatto di tanti capannoni ripetitivi, ma di questa impronta volumetrica conservano in pratica solo una parziale integrità di partenza ed una logica costruttiva di fondo, una matrice denotativa immediata. La disposizione degli edifici progettati è, infatti, anche condizionata dalla forma irregolare e frastagliata dell’area costiera e dalla volontà di assumere un’esplicita funzione di schermo visivo, nei confronti dei fabbricati produttivi contermini e del depuratore dei liquami industriali soprattutto (unica presenza edificata nell’area), attorno a cui si avvolge il nuovo complesso.

L’impianto “ingombrante” del depuratore sarà oggetto di uno specifico intervento di mitigazione ambientale, riguardante le emanazioni odorogene e liquide, ma soprattutto, per poter essere “assorbito” appieno nel progetto, è coinvolto in un’operazione strutturale di ridefinizione del suo perimetro e di totale copertura visiva. Quest’ultima, realizzata con una trama di metallo, diventerà la superficie d’installazione di un impianto di captazione fotovoltaica, capace di rendere autosufficiente tutto il funzionamento del depuratore e parte del PTE. Il fattore della

fig.3- Veduta dalla terrazza panoramica del centro servizi dei padiglioni e delle sistemazioni ambientali.



produzione energetica appartiene oltremodo all'intervento⁷, se si tiene anche conto della prossima realizzazione della copertura fotovoltaica (2 MW di picco) della pista ciclabile-running che dal centro di Olbia, passando dall'area industriale, con la possibilità di lambire e/o attraversare il PTE, si dirige verso il golfo degli Aranci, a Pozzo Sacro (per poi proseguire fino a Pittulungu). Un'estensione questa, unica al mondo, di ben tre chilometri, con la creazione quindi di un paesaggio lineare inedito ed uno spazio pubblico conseguente.

Il bordo d'acqua si conferma pertanto come uno spazio da percorrere, anzi la sua linearità rende la dimensione longitudinale prevalente, e raramente si riesce ad interrompere tale continuità. I camminamenti lungo sponde e rive possono coincidere con le forme strutturali con le quali vengono anche consolidate, ma possono pure diventare delle passeggiate a sé stanti, tra l'architettonico ed il naturale, mediando il passaggio tra i diversi contesti e spesso sottolineandone il confine di demarcazione. Ed è questo che accade nel progetto di Olbia, con il percorso "specializzato" che devia dal suo tragitto ed entra nel *masterplan*, come linea di definizione tra architettura e paesaggio, tra la dimensione locale e quella territoriale, al pari del golfo e del mare, ribadendo anche

fig.4- Veduta del percorso lungomare dal molo di ingresso, con i padiglioni fieristici e rinaturalizzazioni.



in questo modo il fatto che l'intervento si propone come servizio infrastrutturale.

L'instabilità della linea di costa d'innanzi alla forza dirompente del mare, la conseguente casualità della sua natura e la provvisorietà degli elementi di questo paesaggio mutevole, informano alcune importanti architetture contemporanee che hanno cercato di tradurre in spazialità siffatte sensazioni⁸.

La forza corrosiva, plasmante, per molti versi scultorea, dell'acqua che lavora la materia solida, induce a rapportarsi progettualmente con forme indefinite, dalla geometria complessa, intaccate, morbide e levigate, insomma, ad evocare con la suggestione dell'architettura l'intervento plastico dell'acqua. Le architetture "scultoree" di questi scenari acquatici, appaiono pervase da una forza attiva, sospese in una metamorfosi evolutiva che procede inavvertibilmente verso una consistenza naturalistica di rocce slavate, spingendosi a volte fino a proporre nuove topografie⁹.

I contenitori dei tre padiglioni fieristici, integrati con il centro congressi e ristorazione, posti al centro della composizione, nello snodo direzionale, sono anche quelli che entrano più direttamente in contatto con il brano di costa ri-naturalizzata, stringendo un dialogo più serrato. Da questo contatto nasce una reciproca influenza, una contaminazione di segni e di figure, che non arrivano ad intrecciarsi e confondersi del tutto ma instaurano una reciproca e stretta relazione visiva. Una parte della scogliera è inglobata nella piattaforma di appoggio degli edifici, nelle piazze e nei piazzali sul mare, da cui continuano ad affiorare da un letto di ghiaia cementata. Gli edifici prospicienti subiscono invece una sorta di "erosione" localizzata, in corrispondenza dei punti d'ingresso e delle aperture verso il mare, come se l'acqua, il vento e la luce, avessero "lavorato" nel tempo i monoliti, al pari degli scogli affioranti d'innanzi. E per rafforzare questa contrapposizione, questa metafora della trasformazione, gli edifici, accumulati agli scogli, le architetture, hanno una matericità che rimanda direttamente al mondo litoide. Le tecniche del calcestruzzo, colorato e stampato, consentono di evocare l'utilizzo della pietra ricostruita, dello scoglio ricomposto, sbozzato, come se fosse stato scolpito sul luogo, scavato e svuotato; il ricorso a lastre di granito, nelle parti più importanti del progetto (soglie di passaggio, basamenti-sedute, imbotti delle grandi aperture), rende ancora più esplicita la scelta di fondo.

Una particolare accentuazione plastica è riservata allo snodo che ospita le sale conferenze e il centro ristorazione: interamente realizzati con materiali granitici, assumono le sembianze di veri e propri monoliti abi-



fig.5- Veduta dagli scogli del perno compositivo che ospita il centro congressi e la ristorazione tra i padiglioni.

tati, con le aperture concentrate solo in alcuni punti, come faglie e fenditure profonde.

L'intervento architettonico puntuale sulla linea di costa richiama in molti autori il desiderio di sottolineare la singolarità del sito, cercando di emergere dalla cortina edificata indistinta ed anche attraverso una visione più acuta in lontananza. Gli edifici "faro" diventano pertanto dei referenti visivi per un ampio tratto di città, evocando una diversità spaziale¹⁰.

L'appartenenza delle linee delle coste e delle rive ai domini sia della terra che dell'acqua, stimola altri autori ad ispirarsi simbolicamente agli elementi che più caratterizzano le due realtà, attestandosi sul bordo d'incontro. O meglio, è il mondo acquatico che in quest'ambiguità fornisce gli spunti formali per tratteggiare architetture insolite, un po' sognanti, dal chiaro rimando ambientale¹¹.

Costruire a contatto con l'acqua significa anche rimanerne condizionati per quel primordiale senso di naturalità che sempre sa infondere all'ambiente. Interpretare in forme architettoniche l'essenza dell'acqua costringe a tradurne gli aspetti visivi preminenti: la trasparenza, il movimento sinuoso della superficie, l'ondulazione delle bordature¹².

Gli edifici posti alle estremità dell'allineamento, cioè il Parco Tecnologico Polivalente ad est, ed il Centro Universitario del Turismo ad ovest, per la loro particolare destinazione e per il fatto di trovarsi su porzioni di costa maggiormente alterati, di colmata, assumono conformazioni architettoniche diverse, che appartengono linguisticamente al mondo delle costruzioni contemporanee. Ciò nonostante, il fattore "attrattivo" del mare nelle vicinanze riesce ad avere un'influenza nel loro disegno e nel trattamento materico assegnato, proponendosi come "sentinelle iconiche" poste agli estremi dell'intervento.

L'edificio universitario, simbioticamente integrato al parcheggio fieristico, si piega su se stesso, nel tentativo di affacciarsi il più possibile verso lo spiraglio di mare più vicino e con il "tentacolo" del sovrappasso stradale riesce persino quasi a toccare l'acqua, a bagnarsi. La sfaccettatura delle sue pareti piene e "solari", lucenti e dorate di metallo, scompone la luce in piani cristallini, mentre le grandi vetrate, colorate con le sfumature del mare e schermate con frangisole orizzontali argentei, frantumano la luce in una miriade di riverberi, al pari della superficie del mare che guardano a distanza.

Il parco tecnologico polivalente - incubatore d'impresa si avvolge a sua volta attorno alla baia più interna, articolando le sue volumetrie in maniera plastica e composita, funzionalmente, gli ambienti di lavoro e



fig.6- Veduta notturna del complesso fieristico e congressuale dalla passeggiata tra gli scogli nella darsena.

di studio assieme ai grandi volumi espositivi polivalenti, sovrapposti su due piani: una grande “tenda” li ammantava con un unico gesto protettivo. La plissettatura di questo involucro sfaccettato, di lamiera traforata, cattura e filtra diversamente la luce ed evoca l’increspatura del mare, il ritmo del suo ondeggiare continuo ed incessante, nasconde gli impianti tecnologici in copertura, si alza da terra per scoprire le vetrate degli spazi interni, orientando prevalentemente le vedute a sud, verso il mare del golfo. Una costruzione minore caratterizza gli ingressi principali sul fronte strada: ospita la hall, un locale ristorazione e spazi per conferen-

fig.7- Il parco Tecnologico polivalente visto dalla battigia del tratto di costa conservato ed integrato.



ze, in un volume “litoide” che riprende i temi “granitici” del principale centro servizi-conferenze, come un suo satellite.

Il blocco servizi/uffici della Fiera, disposto lungo la statale a mo’ di barriera, è integrato con la grande tettoia continua di copertura unificante, che in questo tratto genera un “padiglione all’aperto”: un grande pergolato strutturale, realizzato con travature e montanti di legno lamellare, e sulle travi principali s’innestano travetti secondari, frangisole e possibili sostegni d’impalcato, per realizzare pedane “aeree” per esposizioni e presentazioni di prodotti all’aperto. Nei pressi di queste installazioni scorre la foce del Rio Padredduri, integrata nel ridisegno generale complessivo come unico elemento naturale-compositivo di trasversalità, di rimando alle alture retrostanti la città.

L’utilizzo dei materiali per le pavimentazioni degli spazi pubblici esterni procede secondo una gradualità, dal mare verso l’entroterra: la prima

fascia della riva è trattata e consolidata nel modo più naturalistico possibile, conservando gli scogli affioranti di granito, i tratti di sedimenti sabbiosi e la macchia mediterranea spontanea, dove inserire delle piattaforme galleggianti lignee, di sosta e di contatto con l'acqua del mare; il bordo rialzato della piattaforma del parco fieristico è pavimentata con pezzature di calcestruzzo architettonico, colorato con ossidi e con inerti di granito slavati, a simulare un ghiaino depositato; il ricorso a dei rompi tratta di acciaio *corten* consente di disegnare delle "faglie", linee che raggiungono gli edifici e li "spaccano" metaforicamente; sono pavimentate con gli stessi impasti cementizi anche le piazzette poste sotto il "padiglione all'aperto", ai due ingressi della Fiera e la piazzetta del Centro universitario/parcheggio; la fascia corrispondente al camminamento principale, sotto la grande tettoia, è pensata con cubetti di granito sardo; le soglie poste agli ingressi dei padiglioni, davanti alle vetrate scenografiche, così come la piazzetta quadrata a scacchiera, posta al centro del promontorio della scogliera, sono pavimentate con lastricati di granito sardo; le restanti parti, non carrabili e poste all'interno del Parco, sono trattate con asfalti "granitici" o albi e inerti scelti (granitici). E' chiaro l'intento di plasmare il disegno del suolo con la materia del luogo, in una progressione che procede dal naturale all'artefatto.

Completano le sistemazioni urbanistiche dell'area d'intervento due



fig.8- Ingresso al Parco fieristico ed alla passeggiata a mare.

pontili di attracco, posti ai due estremi dell'affaccio a mare, uno fisso ed uno galleggiante, per attuare la trasversalità-navigabilità del golfo.

A marcare l'unicità ed eccezionalità dell'intervento, un segno caratterizzante coinvolge tutte le architetture: una grande tettoia azzurra, sospesa nel cielo limpido di Olbia, appoggiata in bilico sulle costruzioni, salda in un gesto unitario tutto l'intervento, altrimenti frammentato. E' allo stesso tempo linea di demarcazione e soglia, dà evidenza allo spazio di transizione tra la città industriale ed il parco fieristico-tecnologico, tra l'architettura della città e la natura del mare, tra l'ombra e la luce. E' il percorso che collega tutto e tutti, in maniera inconfondibile, da un estremo all'altro, dove si trovano i due ingressi. E' un episodio introduttivo, in quanto soglia, e conclusivo, perché discende a terra alle estremità, a sottolineare la "parentesi", l'eccezionalità di questo insediamento, la finestra rappresentata da tutto l'intervento, da cui poter guardare dentro, vedere fuori, secondo i punti di vista.

L'intervento progettuale che è stato prefigurato e descritto si propone come possibile modello metodologico, di una pratica dove le connotazioni dei valori ambientali e l'espressività architettonica cercano un punto di contatto e di equilibrio, senza prevaricazione alcuna, tendendo all'ipotesi comune della costruzione di un paesaggio. Il "progetto connotato" cui ci si riferisce in fondo interpreta l'affermazione di Ludovico Quaroni per il quale in architettura più che la qualità dell'edificio è importante la qualità delle relazioni tra le parti (*Quaroni, 1987*). E l'incontro sulla riva del mare tra il paesaggio costiero e quello industriale estremizza le condizioni di un dialogo, soprattutto nei riguardi dello scenario produttivo, fin troppo trascurato da ogni attenzione progettuale degna di rispetto, eppure ha avuto un ruolo non indifferente nella caratterizzazione recente dei fronti a mare, di queste che sono pur sempre parti di città che ci rappresentano.

ENDNOTES

1 Insieme di dimensioni che può assumere valori non interi per adeguarsi al contesto specifico;

2 Residenze a Huizen di Neutelings e Riedijk, Centro Alluminio a Houten di Micha de Haas, Centro Culturale a Lucerna di Jean Nouvel;

3 Il recente parziale interrimento della sopraelevata in corrispondenza del Porto Vecchio non ha eliminato del tutto questa cesura, rimanendo sul mare molte attività di servizio e parcheggi;

4 Inoltre, fra le circa 550 aziende insediate in esercizio sono ben rappresentati i settori del commercio, la logistica, l'alimentare e l'estrazione e la lavorazione del marmo e del granito;

5 Circa 600m di costa e 111.241mq;

6 A firma della R.T.P. Gianni Plicchi - Open Projet - Marco Rizzoli - S.T.A.Parenti - Elena Cavallari, architetture e paesaggio Claudio Zanirato;

7 In sintonia con quanto indicato dal Piano Paesaggistico Regionale e dal Piano Energetico Ambientale, che vede proprio nelle aree industriali le preferenze per tali impianti;

- 8 Kursaal Auditorium a San Sebastian di R.Moneo;
 9 Università Saint-Leu a Amies di H.e B.Gaudin, Terminal Crociere a Yokohama di Foering Office;
 10 l'Opera di Oslo di Snohetta, Museo Domus a La Coruna di Arata Isozaki;
 11 Museo del Trasporto a Glasgow di Zaha Hadid o il Museo Oceanico a Biarritz di Steven Holl;
 12 Casa Onda ad Almere di Rene Van Zuuk.

REFERENCES

- AA. VV., La costa italiana, d'Architettura, n. 25, Milano, Motta editore, 2004, 212pp.;
- AA. VV., Architettura liquida, Lotus International n. 125, Milano, Editoriale Lotus, 2005;
- AA. VV., Sull'acqua, Domus speciale, Milano, Editoriale Domus, 2006, 96pp.
- Albrecht Benno, Benevolo Leonardo, I confini del paesaggio umano, Grandi Opere, Bari Laterza, 1994, 142pp.;
- Bruttomesso Rino, a cura di, Metamorfosi delle città d'acqua, catalogo della mostra, in Metamorph, 9. Mostra Internazionale di Architettura, Venezia, Marsilio editore, 2004, 125-163pp.;
- Quaroni Ludovico, La cultura del progetto, Roma, Edizioni Kappa, 1988, 201pp.;
- Ventura Nico, Lo spazio del moto, Grandi Opere, Bari, Laterza, 1996, 186pp.;
- Zanini Piero, I significati del confine, Testi e Pretesti, Milano, Bruno Mondadori, 1997, 190pp.

IMAGES SOURCES

Immagini concesse dallo Studio Plicchi

Claudio Zanirato

DiDA – Dipartimento d'Architettura, Università di Firenze, Scuola di Architettura
claudio.zanirato@unifi.it
www.zaniratostudio.com

Claudio Zanirato carries didactic research activities at the Department of Architectur in Florence from 2003 in Architectural and Urban Composition. The architectural firm attends to open spaces, to residential forms, to public and urban buildings and spaces, to restoration and to architectural and urban improvements. The transformation of midtowns has a particular importance. The results of his researches have been introduced in different exhibitions, in specific publications and reviews, in meetings and seminars getting numerous recognitions in competitions.

Abstract

Replacement of the urban structure. Project of Viserba's waterfront

Veronica Giacomini
Luca Morgagni

Abstract

Nowadays many seaside towns, economically based on marine tourism, need operations to reinvent and recover their own image and to define a new strategy of urban development. The presence of the sea is of primary importance and it should be considered not only as an economic resource, but mainly as a strong element of identity that must interact with the urban landscape.

The project of Viserba's waterfront faces these issues and it tries to answer them through a unique urban plan. The renewal of the area comes through the replacement of large parts of urban fabric, characterized by the high density of construction and by



fig.1- La situazione urbana della zona a mare di Viserba

a low architectural quality. The aim of the urban regeneration process of the Viserba's seafront is to recreate the connection between the city and its marine environment and try to keep the whole urban system in balance from architectural, cultural, economic and social viewpoints. The main concept of the project is based on the theme of water that generates the idea of a waterfront with new tourist facilities oriented toward the sea and that becomes the common thread that links them together. The cohesiveness between sea and land takes place through the inclusion of a promenade, which links the beach with the built environment, and through the recovery of the historic port that becomes a focal point. Moreover, the strengthening of this unbreakable bond is stressed by the new skyline, by the residences that are inclined towards the sea, by the redevelopment of the town centre, based on a system of connected squares with the promenade and the sea, and by the building of a spa, which is opening onto the beach. The spa commemorates the origins of Viserba, once called "Queen of the Waters".

Sostituzione di tessuto urbano. Progetto del lungomare di Viserba

Molte città di mare, che si sostentano economicamente grazie al turismo balneare, oggi necessitano di operazioni di rinnovo e recupero che intervengano sulla loro immagine e che siano in grado di delineare una nuova strategia di sviluppo urbano. Fondamentale è la presenza del mare, che non deve essere inteso solo come risorsa economica, ma anche come elemento dotato di una forte identità e che deve interagire con il paesaggio urbano che lo circonda. Il progetto per il lungomare di Viserba affronta queste problematiche cercando di risolverle attraverso un unico disegno urbano. La riqualificazione dell'area avviene mediante la sostituzione urbana di parti consistenti di tessuto, caratterizzate dall'alta concentrazione edilizia e da una bassa qualità architettonica. Il processo di rigenerazione urbana del fronte mare di Viserba ha come obiettivo quello di ricercare il legame perso con l'ambiente marino, riequilibrando l'intero sistema urbano dal punto di vista architettonico, culturale, economico e sociale. L'acqua costituisce l'input progettuale, il tema dal quale parte l'idea di un lungomare dotato di nuove attrezzature per il turismo e il filo conduttore che le tiene unite insieme. La commistione tra mare e terra avviene attraverso l'inserimento di una passeggiata, la quale lega la spiaggia con l'edificato, e il recupero del porto storico che diviene un polo attrattivo. Il rafforzamento ideale di questo legame inscindibile è sottolineato, invece, dal nuovo profilo urbano, dalle residenze che si protendono verso il mare, dalla riqualificazione del centro prevedendo un sistema di piazze collegate con la passeggiata e con il mare e dall'inserimento di una struttura per il benessere che si apre sulla spiaggia, rievocando le origini di Viserba, un tempo chiamata "Regina delle Acque".

Keywords:

replacement - urban structure - waterfront – Viserba – Rimini

Sostituzione di tessuto urbano. Progetto del lungomare di Viserba

Veronica Giacomini

Luca Morgagni

Oggi, il patrimonio immobiliare italiano è in gran parte caratterizzato da edifici risalenti al periodo della ricostruzione post bellica e della successiva grande speculazione edilizia degli anni '50, '60 e '70; la maggior parte di esso è costituito da edilizia che ora necessita di interventi di manutenzione straordinaria pesante o di profonda ristrutturazione, se non di demolizione e ricostruzione, in quanto nel periodo della loro realizzazione sono stati usati sistemi costruttivi di basso valore¹. Si tratta di un fenomeno diffuso che interessa anche la zona della costa dell'Emilia-Romagna: oltre 130 km di riviera caratterizzati da diversi paesaggi che sono il risultato diretto del rapporto uomo-natura. "La presenza e l'azione dell'uomo è ed è stata dominante sul paesaggio costiero mediterraneo, a volte con grande sapienza, equilibrio e rispetto dei luoghi, altre volte con devastante consumo e depauperamento dell'ambiente e delle sue risorse." (Farnè, 2008)

Rimini e le sue frazioni fanno parte di un paesaggio fortemente antropizzato che mostra chiaramente i segni di quegli anni di costruzione privi di pianificazione², i quali hanno favorito lo sviluppo di una serie di nuclei costieri contigui, addensati all'interno di una porzione di territorio delimitata da due linee: quella ferroviaria e quella di costa³.

Un Masterplan Strategico per Rimini. Un nuovo modello di sviluppo urbano che si basa su demolizioni, mobilità e qualità

La necessità di rinnovare il PRG ha spinto l'amministrazione a realizzare, attraverso i nuovi strumenti urbanistici, un disegno complessivo ed organico che consenta di fondare delle nuove basi per la pianificazione della città. La tendenziale riduzione dell'ulteriore espansione urbana, il tema della mobilità e del nuovo lungomare sono alcuni tra gli argomenti più importanti trattati all'interno del PSC, il quale attualmente è in fase di adozione.

Il Masterplan Strategico per la riqualificazione della città di Rimini è il frutto dei principi e degli obiettivi promossi dal Piano Strategico ed è il risultato di un'analisi svolta negli ultimi decenni, motivata dalla necessità di individuare e promuovere un nuovo modello di sviluppo urbano non più basato su un approccio quantitativo, ma in grado di soddisfare esigenze qualitative. La volontà è quella di rispondere alle necessità dei residenti e dei turisti favorendo l'inserimento di attrazioni mirate e, al contempo, soste-

nibili e di qualità.

Una delle strategie di piano che si sta adottando è quella della demolizione nella zona costiera meridionale (in prossimità del comune di Riccione) delle strutture alberghiere di piccola dimensione ed economicamente marginali, le quali sono difficilmente ristrutturabili. La proposta è quella di sostituire tali volumi di proprietà privata con nuove attrezzature private e pubbliche oggi mancanti che mirino a qualificare l'attuale offerta ricettiva; secondo la proposta le volumetrie potranno essere trasferite nelle aree predisposte della zona costiera nord (quella delle frazioni di Viserba, Viserbella e Torre Pedrera) offrendo ai privati la possibilità di realizzare residenze nel verde ed alberghi di qualità e comportando una situazione di vantaggio per il comparto, vista l'esigenza di riscattare una condizione di perifericità e di ridotta qualità urbana, per carenza di luoghi di aggregazione ed attrazione al di fuori della stagione estiva.

Gli obiettivi legati alla mobilità riguardano la riduzione del congestionamento automobilistico (anche sul nuovo lungomare) puntando sulla realizzazione di una linea di trasporto rapido costiero (TRC), sulla ferrovia cadenzata a scala metropolitana e su una serie di proposte legate alla mobilità su gomma mirate al potenziamento dell'asse intermedio retro-costiero.

Uno degli aspetti critici che non può essere ignorato riguarda la frammentazione della città: l'autonomia delle singole frazioni della provincia ha provocato una parcellizzazione della città in senso longitudinale rispetto alla costa, mentre grandi infrastrutture come la ferrovia hanno suddiviso ulteriormente Rimini trasversalmente. Infatti, la frazione di Viserba, come molte altre, nonostante le esigue distanze dal centro, si configura come una porzione periferica, ma sarebbe in grado di amministrarsi autonomamente con l'ulteriore vantaggio di poter scegliere come investire le proprie risorse. Fortunatamente il problema del frazionamento della realtà riminese è uno dei punti che il masterplan tenta di risolvere. Questo ambizioso progetto aspira a riunire, sotto un unico ed integro disegno urbano, frazioni che da anni sono considerate tante piccole realtà alternative al centro e al lungomare di Rimini.

I propositi per l'attuazione di questo piano sembrano allettanti; i documenti pubblicati dal Comune di Rimini denotano come vi sia una forte volontà di investimento dietro all'intero progetto.

Il progetto per il lungomare di Viserba, frutto di un lavoro annuale svolto durante il laboratorio di sintesi finale 2011/12 "Sostituzione di tessuto urbano. Forma della città e dell'abitare" e approfondito durante lo sviluppo della tesi di laurea "Sostituzione di tessuto urbano. Progetto del lungomare di Viserba", segue le linee generali dettate dal masterplan e il modello di sviluppo proposto con l'obiettivo di potersi integrare con il disegno complessivo previsto per l'intera fascia litoranea.

La sostituzione di tessuto urbano nei contesti ad alta densità e con una bassa qualità edilizia

"Rigenerazione", "abbattere per ricostruire", "demolire il brutto, ricostruire il bello",

“rottamazione degli edifici” sono alcuni dei termini usati negli ultimi anni durante il dibattito legato alla riqualificazione urbana in generale e, nello specifico, alla sostituzione di tessuto urbano⁴. Spesso oggetto di discussione, la sostituzione viene intesa da molti come strumento strettamente legato allo sviluppo urbano della città e in grado di ridisegnarne il volto. Molti sostengono l'importanza di interventi di riqualificazione che richiedano in maniera esplicita interventi di sostituzione soprattutto in aree dismesse, degradate e abusive.

L'Italia è un paese radicato a un'opinione conservativa dell'urbanistica, piuttosto favorevole all'espansione urbana tramite nuove costruzioni o alla sostituzione parcellizzata degli edifici obsoleti e, perciò, ancora molto lontano dalla logica della sostituzione urbana. Ma il suolo è un bene non riproducibile, pertanto il suo consumo è un aspetto non trascurabile. Negli ultimi anni ne è stato fatto un uso eccessivo, quindi una soluzione potrebbe essere quella di muoversi nella direzione di un processo di sostituzione che, invece di accogliere le istanze dei singoli proprietari (come spesso accade), si basi sulla partecipazione attiva della collettività e miri a riportare sotto un disegno urbano dignitoso e condiviso il controllo dei fenomeni ricostruttivi, in vista di un miglioramento della qualità del paesaggio urbano.

Una parte del nostro patrimonio edilizio è invecchiato e andrebbe rinnovato; molti edifici non sono più qualitativamente conformi agli standard di confort odierni, producono dei consumi energetici eccessivi e utilizzano fonti non rinnovabili.

E' necessario ragionare nell'ottica di una programmazione a lungo termine, puntare su interventi mirati e prevedere meccanismi che consentano, ove possibile, di costruire prima di abbattere, per poter risolvere alla base il problema del trasferimento degli abitanti. Inoltre occorrono incentivi, impegno e creatività sul piano tecnico, economico, imprenditoriale ed amministrativo. L'attuazione di interventi di questo tipo risulta, perciò, difficoltosa sia per motivi di carattere culturale, sia per ragioni di carattere operativo, assistendo ad un elevato frazionamento della proprietà privata, accompagnato dalla bassa capacità economico-finanziaria dei proprietari degli immobili degradati, da una scarsa propensione alla mobilità da parte dell'utenza insediata e dalla mancanza di alloggi “parcheeggio”.

La risoluzione di questa serie di problematiche si può ricercare nello sviluppo di proposte che incentivino e sensibilizzino gli utenti coinvolti nel processo e, dal punto di vista amministrativo, nell'uso intenso della perequazione.

Analisi della situazione viserbese. Criticità del lungomare

Viserba si è sviluppata nell'ottica di un'edilizia prevalentemente privatistica e speculativa, pertanto rappresenta un caso emblematico di contesto urbano ad alta densità e di scarsa qualità che necessita di un intervento di riqualificazione.

Quello viserbese è oggi un paesaggio urbano estremamente parcellizzato e denso, composto da “brani” di tessuto e di storia diversi che sembra siano stati cuciti insieme negli

anni e, nella zona a mare, si caratterizza per problemi legati alla mancanza di un affaccio marittimo, alla mobilità, alla carenza di spazi pubblici e all'alto livello di concentrazione urbana. Gli edifici oggi presenti non apportano nessun valore aggiunto alla città; per questo motivo l'intervento di sostituzione si concentra all'interno dell'area che presenta le maggiori criticità dal punto di vista della vivibilità e della qualità degli spazi urbani: il lungomare⁵.

Essendo uno dei pochi paesi della costa Adriatica con le case poste immediatamente sul mare, la vicinanza delle strutture e delle abitazioni all'arenile permette al villeggiante di accedere alla spiaggia in maniera diretta, ma un passante che percorre la litoranea fatica a vedere l'acqua attraverso gli stretti scorci visivi creati dai pochi varchi interposti tra un edificio e l'altro. La volontà di garantire un collegamento immediato tra edificato e arenile ha reso il fronte mare come una sorta di barriera invalicabile che nega qualsiasi tipo di relazione tra la spiaggia e l'abitato, soprattutto nel tratto iniziale e in quello centrale. In queste porzioni le proprietà sono meno distanti le une dalle altre e la densità edilizia è più elevata, a causa della presenza di numerosi alberghi alti mediamente più di quattro piani. La fortuna di godere di una vista privilegiata è riservata ai pochi che possiedono una proprietà a ridosso della spiaggia o che decidono di soggiornare in un albergo situato in "prima linea".⁶ Lo spazio urbano, perciò, viene percepito per fasce (ulteriormente da quando negli anni sono state aggiunte anche le scogliere antierosione a circa 200 metri dalla costa) e non come un unico luogo armonico in stretto contatto con l'ambiente marino; le costruzioni continue hanno nascosto il mare e la spiaggia, i quali rappresentano solo un elemento di profitto, mentre prima erano la scena fissa della città. Si è assistito a una sorta di inversione di punti di vista: se prima la città era la spettatrice e il mare il palcoscenico, ora il mare è lo spettatore di uno scenario urbano caotico.

Il lungomare e la zona della piazza dovrebbero rappresentare il centro pulsante della vita e delle attività locali, ma attualmente non sono sfruttate tutte le loro potenzialità.

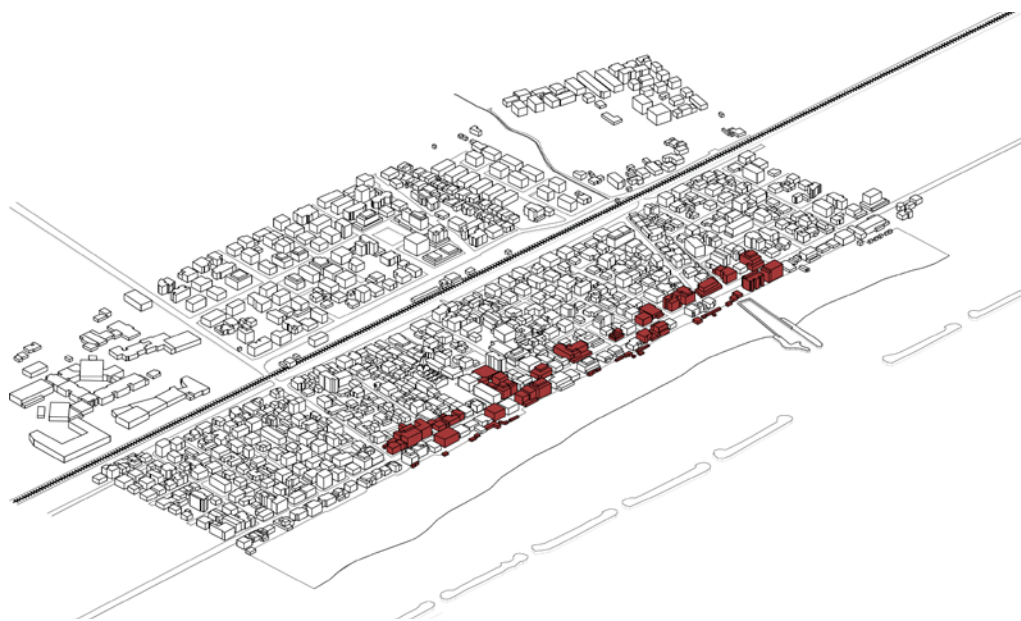
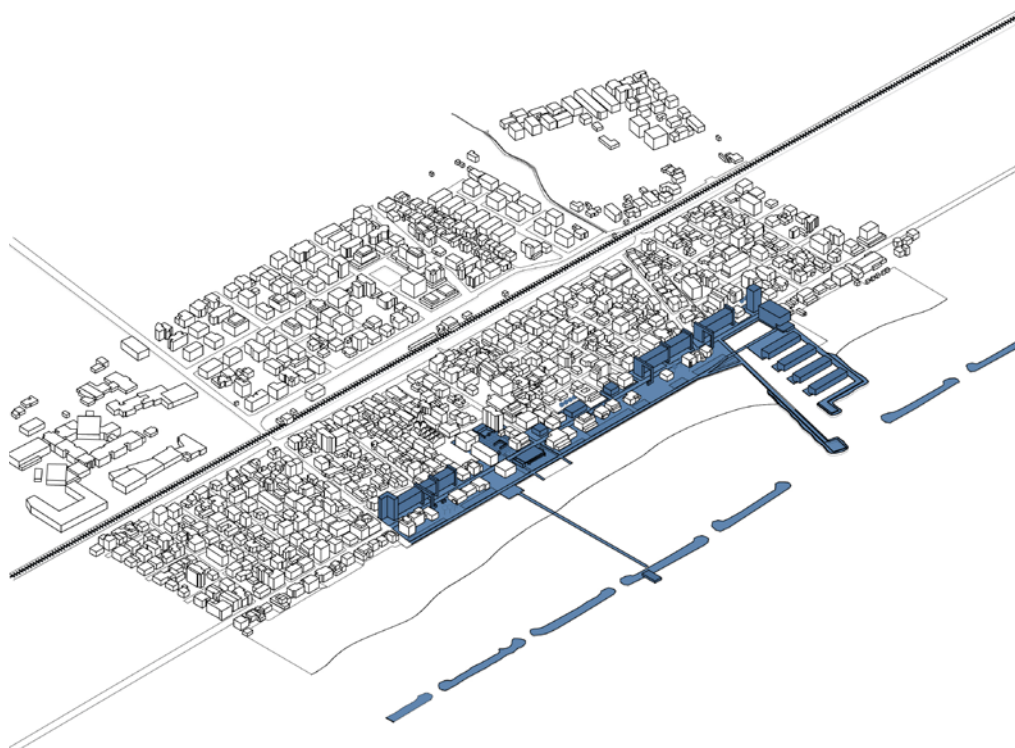


fig.2- La proposta di demolizione

fig.3- La proposta di sostituzione



Gli spazi pubblici non costituiscono dei punti di connessione all'interno del tessuto, il quale si presenta solo come un aggregato di edifici, molto eterogenei e di scarsa qualità edilizia. I calcoli della superficie e delle volumetrie, elaborati in sede di tesi per valutare dal punto di vista quantitativo la situazione esistente, mostrano che la percentuale di suolo libero è più bassa nella zona del lungomare (62%) rispetto all'intera zona di Viserba a Mare (71%). Infatti, gli spazi pubblici a servizio del lungomare sono pressoché inesistenti e poco utilizzabili dall'utenza come tali per la loro sgradevolezza e angustia.

Mentre si evince che la concentrazione edilizia è molto alta, al contrario la densità abitativa è contenuta; sebbene Viserba sia una frazione autonoma in grado di offrire numerosi servizi⁷, e quindi di ospitare residenti tutto l'anno, sono presenti abitazioni e villini destinati prettamente alla permanenza estiva o che sono addirittura disabitati da anni.

All'interno di una porzione di territorio così disomogenea, l'analisi del valore degli immobili, incide sulla determinazione dello schema di sostituzione proposto. Lo stato di abbandono è frequente, infatti molti edifici sono rimasti sfitti da diversi anni, da quando il flusso del turismo di massa è andato via via diminuendo. I vecchi villini hanno un valore elevato che dipende, oltre che dalla loro posizione, anche dal loro pregio architettonico e storico⁸, mentre le strutture alberghiere si discostano, invece, da questa cifra, per il fatto che, oltre al valore effettivo del suolo e dell'immobile, influisce anche quello della rendita annuale.

L'intervento di sostituzione, che opera nell'ottica del lungo periodo, prende in considerazione tutti questi fattori che sono determinanti per la realizzazione del progetto di

un nuovo fronte mare e si concentra sul ruolo che dovrà rivestire lo spazio pubblico del lungomare, inteso come elemento di aggregazione sociale e culturale e come strumento di ricucitura e qualificazione dello spazio urbano e di quello marino.

Il lungomare come elemento di connessione tra ambiente naturale e città

La coesione tra mare e città costituisce la base su cui si fonda questo progetto urbano, il quale aspira a suscitare nelle persone che devono abitare Viserba le sensazioni descritte da Eugenio Turri in merito alla metafora del paesaggio come teatro (*Turri, 1998*). L'uomo che instaura un rapporto con il territorio non si dovrebbe limitare a farlo dal solo punto di vista di attore che opera sull'ambiente modificandolo; egli si dovrebbe porre nei confronti del paesaggio⁹ come se fosse uno spettatore dello scenario che egli stesso ha attivato e trasformato.

L'obiettivo è quello di ristabilire l'equilibrio perso tra spazi collettivi e spazi privati, tra pieni e vuoti; proporzioni che la città ha sempre avuto nella sua storia e che sono venute meno, in seguito alla funzione speculativa e al ribaltamento dell'ottica privato/pubblico nelle scelte degli interessi. Il filo conduttore dell'intero progetto e delle sue articolazioni tematiche e architettoniche è quello del lungomare, inteso come un unico spazio pubblico sul quale si combinano le preesistenze e le nuove forme dei fronti, cercando

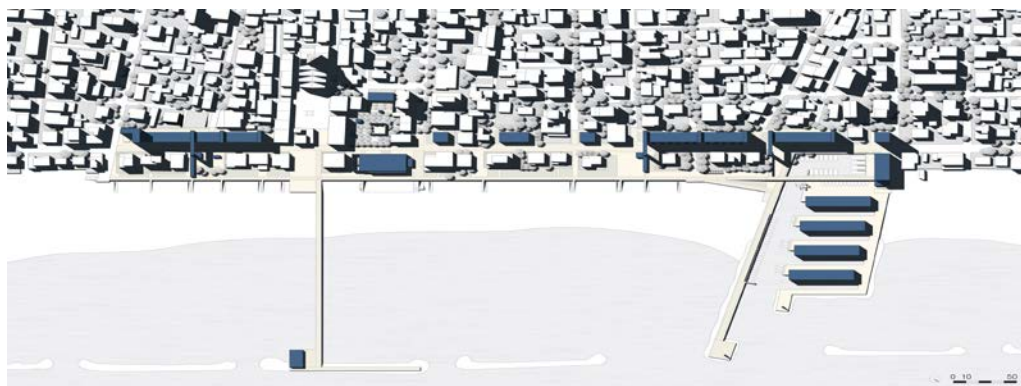


fig.4- Progetto per il nuovo lungomare di Viserba

di costituire una relazione equilibrata e armonica con il mare. Il termine “lungomare” assume un duplice significato: quello consueto, ovvero la strada parallela al mare che costituisce un luogo di passeggio, e quello che rappresenta l'idea di uno spazio ricco di elementi, che non comprende solo la fascia che accompagna la costa, bensì un ambito di pertinenza più profondo. L'intervento cerca profondità trasversali rispetto al mare, con l'obiettivo di instaurare un legame tra il mare aperto (oggi scomparso dalla scena urbana), l'arenile, la prima e la seconda fascia di edificato. Sulla prima fascia a mare, la demolizione puntuale di alcuni edifici, da anni lasciati in evidente stato di abbandono, offre la possibilità di fruire di nuovi spazi pubblici che conferiscono decoro e luce ai nuovi complessi e alla via litoranea.

Questo spazio tra il mare e la città riveste il ruolo di nuova centralità urbana e funziona come un filtro, un elemento di transizione che non rappresenta un limite tra una porzione e l'altra di territorio, ma che, al contrario, li connette. Anche se all'interno del

tessuto del lungomare il sistema originario a fasce è ancora percepibile, il mare torna a rappresentare la sfera naturale e a configurarsi come un'interfaccia diretta sull'artificialità dell'ambiente costruito.

Diversi legami con l'acqua per delineare un nuovo fronte mare

In linea con gli intenti del masterplan strategico, la riqualificazione del waterfront prevede l'inserimento di spazi ed edifici che offrano opportunità culturali e commerciali legate al "polo delle acque"¹⁰ e costituisce un'opportunità per far sì che Viserba torni ad essere una località turistica che sfrutta le sue risorse principali per farne un motivo di attrazione sia stagionale sia per tutto l'anno. Il progetto del lungomare, infatti, è corredato da una serie di proposte architettoniche specifiche che si fondano sull'identità del contesto viserbese, quella di "Regina delle Acque"¹¹. Ogni attrazione progettata aspira ad interagire con il mare in maniera sinergica e differente, rafforzando il legame con esso.

L'intervento di sostituzione interessa una porzione di territorio esteso ed eterogeneo, perciò è stato pianificato in modo che si articoli in tre fasi temporanee che permettono di costruire in aree e momenti diversi e di ragionare sulle problematiche legate a dinamiche di tipo temporale che si potrebbero verificare quando la progettazione è già in stato avanzato, se non conclusa.

Ai fini dell'attuabilità del progetto sono di importanza primaria aspetti come la definizione dei limiti e la configurazione di un nuovo fronte urbano, l'organizzazione di un mix funzionale per evitare che la zona perda totalmente la sua vivacità durante la stagione invernale, l'aumento dell'attrattività residenziale ed il rinvigorismento di quella turistica ed una particolare attenzione al livello perequativo urbanistico.

Realizzazione del polo nautico e della torre residenziale

L'approccio iniziale dell'intervento non prevede massicce demolizioni, bensì la valorizzazione del porticciolo storico attraverso il progetto di una Marina aperta, intesa come delocalizzazione dell'abitato esistente. Il nuovo edificato diviene polo attrattivo del lungomare e punto focale della passeggiata, progettato in sostituzione di una parte di vo-

fig.5- Tratto centrale del fronte mare. Confronto tra lo stato attuale e quello di progetto



lumi che verranno demoliti successivamente sulla prima e seconda linea; comprende, oltre ai manufatti propriamente destinati ai servizi portuali, anche unità residenziali, attività alberghiere, piccoli spazi di servizio, uffici adibiti al circolo nautico e attività di ristoro.

Il bacino portuale, pari a 21.000 mq, è in grado di contenere fino a 150 posti barca e, insieme all'edificio a torre, inserito in seconda fascia, funge da elemento di confine tra il nuovo lungomare di Viserba e quello di Viserbella. La torre svolge la funzione di edificio "parcheggio" a sostegno del processo di sostituzione, fino a quando non potrà essere adibito a struttura ricettiva o residenziale.

Il tema del rapporto con il mare costituisce lo spunto progettuale da cui si sviluppa una proposta alternativa in grado di suscitare interesse nei confronti di una porzione di clientela elitaria, amante del mare e della vela, prevedendo la realizzazione di residenze offshore dotate di posti barca. La proposta, che consiste nel tentativo di superare la frontiera del lungomare, tiene in considerazione le ricadute dell'intervento anche in termini di impatto, note soprattutto le condizioni e le problematiche attuali delle correnti e dei flussi del delicato sistema marino. Consapevoli del fatto che la limitazione del consumo del suolo sia uno dei concetti chiave per la definizione di scenari di governo delle trasformazioni territoriali, la proposta di costruire in una zona di mare compromessa dal punto di vista paesaggistico, soppiantando una porzione consistente di volumetrie

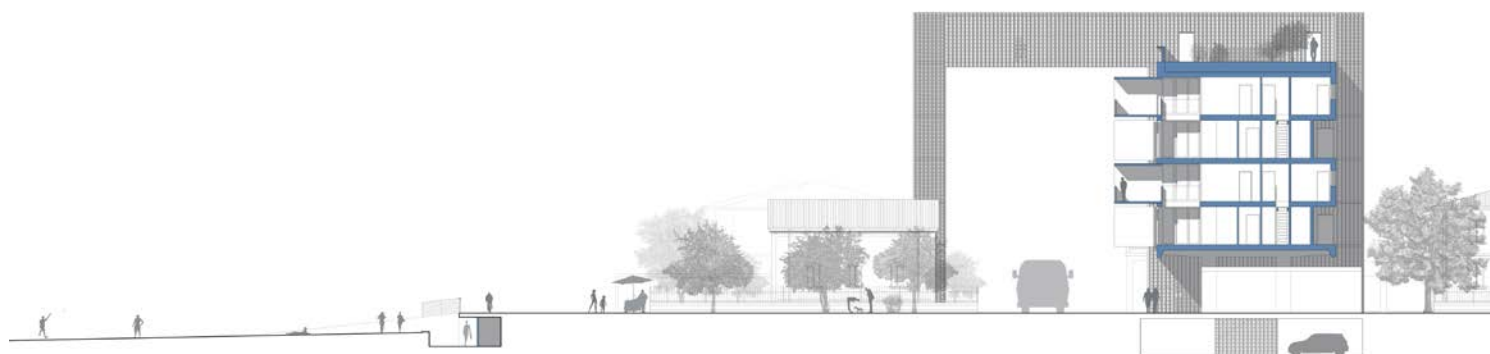


fig.6- Il polo nautico come attrazione per turisti e residenti

che oggi intasano il centro urbano, si è rivelata un'interessante direzione progettuale che mira alla valorizzazione e alla cura dell'architettura urbana. Lo scenario che si viene a delineare mette in evidenza le particolari condizioni determinate proprio dall'essere sospesi tra città e mare aperto: il limite tra edificato e ambiente naturale viene completamente abbattuto.

I cambiamenti apportati alla linea di costa, prolungando il molo del vecchio porticciolo all'altezza delle attuali scogliere per permettere l'ingresso delle barche ed avere un'altezza del fondale idonea al transito, provocherà variazioni alle correnti marine¹². Data l'impossibilità delle correnti di fondo di poter uscire dalla barriera, è stata aumentata la distanza tra le scogliere, le quali sono state abbassate (proseguendo una sperimentazione già avviata), permettendo un maggior ricircolo dell'acqua e contribuendo a formare

un fondale con una certa profondità.

Sostituzione residenziale-alberghiera

La consistente sostituzione di parte del tessuto urbano sulla prima e seconda fascia con nuovi edifici residenziali e ricettivi pone attenzione, in primis, allo spazio pubblico e all'immagine della città.

I complessi alberghiero-residenziali sono misti e integrati, sia dal punto di vista dell'offerta ricettiva sia da quello sociale. Anche nella parte terminale a sud-est, come nel caso dell'edificio in prossimità del polo nautico, che contiene al suo interno piccoli alloggi bi-locali a basso costo, destinati principalmente a utenti giovani e a residenti temporanei, un edificio di otto piani, riservato ad un utilizzo prettamente alberghiero, a uffici e a locali amministrativi funge da elemento puntuale che indica il limite e l'ingresso dell'area del lungomare per chi arriva da Rimini e da via Polazzi.

Nel tratto centrale, tre complessi polifunzionali di cinque piani fungono come fronte continuo sul lungomare e come sfondo della scena urbana. Questi si elevano per una maggior altezza rispetto agli edifici posti sulla prima fascia per permettere la massima vista sul mare, specialmente dalle terrazze semi-pubbliche, mentre il piano terra, riservato alla collettività, rimane permeabile e in diretto contatto con il primo fronte e con il tessuto urbano retrostante.

Rivestono un ruolo importante i collegamenti verticali che, oltre a scandire in maniera ritmata il fronte continuo, costituiscono un sistema per l'articolazione dello spazio



fig.7- Il rapporto di un complesso residenziale con il lungomare

pubblico; questi collegano i terrazzi dei complessi con le piazze della prima fascia, dove un ascensore e un pergolato prolungano e agevolano l'accesso alla passeggiata e alla battigia, rafforzando il legame tra edificato e mare.

L'Unité d'Habitation di Marsiglia, progettata da Le Corbusier (1887-1965) negli anni '40, l'Habitat '67 di Moshe Safdie (1938-), realizzato tra il 1964 ed il 1967 e il meno conosciuto progetto di Giuseppe Vaccaro (1896-1970) e Melchiorre Bega (1898-1976) per il complesso balneare e turistico a Rimini del 1947 sono stati dei riferimenti progettuali importanti.

Sulla seconda fascia si appoggiano piccoli edifici di completamento e riassetamento in cui alcuni edifici vengono sostituiti con residenze su due piani riproponendo le caratteristiche dei villini viserbese.

Riqualificazione del centro di Viserba e della passeggiata a mare

L'ultimo tema di progetto concentra l'attenzione sul centro di Viserba con l'obiettivo di renderlo ben visibile e riconoscibile percorrendo la strada litoranea o la linea di costa.

Questa zona, sviluppatasi attorno alla piazza storica, ha rappresentato, nel corso degli anni, il cuore pulsante della socialità fungendo da luogo di incontro e di scambio. Con il proseguire del tempo il senso della piazza come spazio pubblico destinato al commercio si è perso sempre più, al punto tale che oggi, nonostante la presenza di alcuni negozi, non si percepisce più la vitalità di un tempo.

Il progetto di riqualificazione di quest'area tenta di integrare il centro di Viserba con la passeggiata, di valorizzarlo demolendo gli edifici più ingombranti e dissonanti, inserendo una serie di spazi pubblici comunicanti tra loro e con la piazza esistente: la nuova piazza a mare connessa alla passeggiata e al pontile che conduce alla scogliera, un giardino urbano ed un giardino d'inverno.

Il legame tra la piazza storica e la nuova piazza a mare è rappresentato da una successione di spazi che rappresentano una regressione simbolica di questo elemento. Da quella del commercio, si passa a quella a mare priva di attrezzature e, proseguendo sul pontile, si giunge alla piattaforma sull'acqua. Emerge all'interno del tessuto questo nuovo asse trasversale che rappresenta la connessione tra l'urbanizzato e l'ambiente naturale.

Un giardino d'inverno offre la possibilità di godere di uno spazio di filtro tra l'interno e l'esterno accessibile durante tutto l'anno e dispone di un punto di ristoro e dell'accesso diretto ad una SPA, interrata sotto alla passeggiata, ma aperta verso il mare. Cercando di mantenere il piano del lungomare il più libero possibile da edificazioni massicce sul primo fronte, questo edificio permeabile permette al verde di penetrare all'interno di esso. Come nel caso del Padiglione dei Paesi Nordici progettato da Sverre Fehn (1924-2009), ai giardini della Biennale di Venezia realizzato nel 1962, il giardino d'inverno, inserito all'interno di questa nuova struttura, diventa uno spazio estremamente semplice, flessibile e compatto, in grado di trasmettere un senso di permeabilità tra gli spazi, grazie all'utilizzo di pochi elementi come il muro portante, delle vetrate totalmente apribili, il tetto che filtra la luce e l'assenza di strutture puntuali in mezzo all'aula.

fig.8- Vista del giardino d'inverno verso il mare



La passeggiata a mare, completa il tema del rapporto tra la città e il mare ed esprime la necessità di disporre di un elemento che permette di percorrere tutto lo spazio pubblico in senso longitudinale davanti al primo fronte di edifici e di godere della vista del mare. Il passeggio avviene ad una quota privilegiata, perché sopraelevata rispetto al livello dell'arenile, come nel caso del lungomare della città belga Oostende; al tempo stesso, le strutture riservate all'attività per la balneazione sono collocate in trincea, al di sotto del percorso così da non ostruire la vista a mare.

Questa fascia è costituita da punti di snodo che permettono il suo collegamento con il sistema retrostante delle preesistenze e dei nuovi interventi sul secondo fronte. In punti strategici è possibile cambiare direzione per raggiungere dei luoghi dotati di scorci visivi particolari e panoramici verso il mare. Uno di questi è il pontile, un percorso panoramico lineare che, proseguendo dalla nuova piazza a mare, attraversa la costa per culminare sulla piattaforma, un punto focale pensato come luogo alternativo per la balneazione rispetto agli stabilimenti balneari e all'acqua chiusa dalle scogliere artificiali. Nella zona del polo nautico il percorso si alza scavalcando il canale della darsena, in modo da non ostacolare l'attraversamento delle barche e da permettere di giungere alla terrazza panoramica del ristorante per godere di una vista sopraelevata rivolta verso l'orizzonte e verso il nuovo lungomare.

ENDNOTES

1 La qualità di questi edifici non ne giustifica il recupero per via degli oneri troppo elevati richiesti per il loro mantenimento o adeguamento.

2 All'inizio del '900 Viserba non possedeva ancora un vero e proprio piano in grado di regolare gli interventi costruttivi. Per anni la frazione rimase priva di un impianto urbanistico e crebbe nel disordine più totale. Le prime grandi lottizzazioni si ebbero nel periodo '60-'65 (grazie all'imprenditore Sante Polazzi), già troppo tardi per poter prevenire i problemi che emersero in seguito legati alla densità e alle distanze dei fabbricati.

3 Sono frequenti i casi di lottizzazioni di aree che un tempo non figuravano all'interno dei piani urbanistici (perché ancora non presenti) come aree demaniali e che, invece, oggi dovrebbero essere considerate come tali. Questo diventa un aspetto critico quando si pianifica un intervento di sostituzione che coinvolge anche suddette aree.

4 Le informazioni sono tratte dal Documento Finco sulla Sostituzione Urbana della Federazione Industrie Impianti e Servizi per le Costruzioni in <http://www.fincoweb.org/files/115912/Documento%20Finco%20su%20Sostituzione%20Urbana.pdf> 09.2011

5 Esso corrisponde al tratto centrale dell'abitato; si sviluppa per circa 600 metri da via Polazzi, unica strada che attraversa la linea ferroviaria e che collega il lungomare al territorio interno, fino al piccolo porto-canale costruito alla foce della Fossa dei mulini.

6 La pianificazione del fronte mare e la costruzione degli alberghi e delle strutture per il turismo è avvenuta, negli anni 70, a seguito di scelte arbitrarie dei singoli proprietari e costruttori, i quali potevano decidere di posizionare i propri edifici in "prima linea" o in "seconda linea". L'utilizzo di questi termini deriva da questo episodio storico.

7 Molti dei quali ubicati nella zona di Viserba a Monte, quella posta oltre la ferrovia.

8 Attualmente un villino d'epoca con una superficie di 200 mq, collocato sul fronte mare, viene messo in vendita a 880.000 euro. Se si confronta il prezzo di vendita di una villetta di 250 mq, sempre collocata a Viserba a Mare, ma che è posta sul secondo fronte, con quello del villino sul fronte mare, la differenza (che non dipenderà solo ed esclusivamente dalle reciproche collocazioni) è notevole. La villetta, infatti, viene venduta a 560.000 euro. Questi dati, forniti da agenti immobiliari, derivano dall'analisi effettuata sull'andamento del mercato relativo alla compravendita di alcune villette viserbese nel corso dell'anno 2012.

9 In questo caso, si tratta del paesaggio urbano, categoria che Turri non contempla, ma che, per estensione, viene assoggettata alla stessa metafora del teatro proposta dallo scrittore.

10 Nel caso delle zone periferiche di lungomare, che dovrebbero inserirsi all'interno di un sistema integrato di lungomare, la relazione tecnica relativa al masterplan contiene due capitoli riguardanti il "Lungomare Rimini nord" e il "Lungomare Rimini sud". Per ciascuno di essi è prevista una specifica proposta progettuale in linea alle caratteristiche intrinseche dei luoghi; nello specifico, per Rimini Sud corrisponde all'idea di un "polo del

benessere” e per la zona nord a quella di “polo delle acque”.

11 Il territorio viserbese è condizionato in misura straordinaria dalla presenza del fiume Marecchia; Viserba si trova al centro della conoide fluviale e tutta l’area risente del poderoso sistema di falde acquifere che permea il suolo a una bassa profondità. Questa caratteristica ha contraddistinto questa zona nella storia a tal punto che a Viserba è stato assegnato l’appellativo di “Regina delle Acque”. Viserba dispone ancora oggi di fonti di acqua potabili e pulite, come la fonte Sacramora, la quale emerge all’altezza della paleofalesia (che provoca il sopraelevamento di Viserba a Monte di circa una decina di metri rispetto al livello del mare).

12 Non sono state sondate ma potrebbero essere analizzate attraverso un attento studio di rilevazione periodico dei fenomeni con adeguati monitoraggi per poter intervenire con aggiustamenti tesi a liberare le correnti da accumuli dannosi, preservando al meglio la linea di costa ed evitando le erosioni e i depositi di fango.

REFERENCES:

- AA.VV., “Nella nuova Rimini”, *Domus*, 228, 03/1948, Milano, Editoriale Domus, pp 1-3
- AA.VV., “Nuovo centro a mare a Rimini”, *Domus*, 231, 06/1948, Milano, Editoriale Domus, pp 2-7
- AA.VV., “MvRdV: 1997-2002”, *El Croquis*, CXI, 2002, Madrid, El Croquis
- Airaldi Luigi, “Pianificazione urbanistica e trasformazione del territorio sulla riviera romagnola”, *Storia Urbana*, 32, 1985, Roma, Franco Angeli, pp. 123-160
- Balducci Valter, Orioli Valentina, “Spiagge urbane. Progetti per gli spazi pubblici sull’acqua”, *Arredo e città*, 2, 2006, Longiano (FC), Museo Italiano della Ghisa
- Faina Giancarlo, “Salvaguardia delle acque di balneazione”, in AAVV *Un mare senza voce... tra flussi e riflussi*, Mariotti Simone (a cura), vol. 3, Rimini, Associazioni Basta Merda in Mare, Maricla e Rifiuti Zero, 2009
- Farnè Elena (a cura), Nuovi paesaggi costieri: dal progetto del lungomare alla gestione integrata delle coste, strategie per le città balneari, “Quaderni sul paesaggio”, Bologna, Regione Emilia-Romagna, 2008
- Janson Alban, Krohn Carsten, *Le Corbusier: Unite d’Habitation, Marseille, Stuttgart*, Axel Menges, 2007
- Norberg-Schulz Christian, Postiglione Gennaro, Sverre Fehn: opera completa, Milano, Mondadori Electa, 2007
- Safdie Moshe, *For everyone a garden*, Cambridge, MIT, 1974
- Turri Eugenio, *Il paesaggio come teatro: dal territorio vissuto al territorio rappresentato*, “Saggi Marsilio. Critica”, Venezia, Marsilio, 1998
- Zaghini Maurizio, *Viserba e... Viserba, Faenza, Luisè*, 1983

Websites:

<http://www.provincia.rimini.it>

<http://www.riminifutura.it>

<http://www.riminiventure.it>

<http://www.pscrimini.it>

Veronica Giacomini

veronicagiacomini@libero.it

Graduate in Architecture at the Faculty of Architecture “Aldo Rossi” at Cesena, Alma Mater Studiorum - University of Bologna – a.y. 2011/2012. Thesis on architectural and urban composition entitled “Replacement of the urban structure. Project of Viserba’s waterfront”, supervisors Arch. Antonio Esposito and Arch. Valentina Orioli.

Luca Morgagni

lucamorgagni@libero.it

Graduate in Architecture at the Faculty of Architecture “Aldo Rossi” at Cesena, Alma Mater Studiorum - University of Bologna – a.y. 2011/2012. Thesis on architectural and urban composition entitled “Replacement of the urban structure. Project of Viserba’s waterfront”, supervisors Arch. Antonio Esposito and Arch. Valentina Orioli.

Trieste and its port as paradigm of a renewed sea-oriented vision?

Gabriella Pultrone

Abstract

Historically, the identity of the coastal cities is closely linked to the complex relationship with the sea, a primary resource for the origin of the processes of economic growth and territorial transformation, with particular reference to the highly-sensitive border between earth and water, and their dynamics. Dynamics more and more complex in the light of the issues related to sustainable development, and to EU policies in the field of multimodal transport. In particular, the current guidelines and directives of the EU, the geopolitical changes of the past two decades in an enlarged and projected onto the East and the Mediterranean are favorable conditions for the city of Trieste, able to reacquire a new centrality in the context Euro-Mediterranean as port of a broader territorial system, where the waterfront can be an opportunity to promote a new urban quality and revitalize local identities against the risks of uniformity. These themes must be tackled at the different territorial and institutional levels, in a perspective of



Fig. 1 Strategic location of the port of Trieste in relation to the trans-European corridors planned on the Italian territory and as a connection node between Europe and the Mediterranean

governance that implies an increasing participation of different local public and private actors in planning shared scenarios and looking for a delicate equilibrium between local and global dimensions. The need to include the single projects of transformation in a shared strategic vision, the capacity to elaborate an innovative management of plans, projects and partnerships with a strong local character and the decisive importance of time, as a crucial variable in a rapidly evolving context, must be driving forces behind the development of Trieste, so that it can be projected into the future with a new Euro-Mediterranean role, without forgetting the problems connected to sustainability.

Trieste ed il suo porto come paradigma di una rinnovata visione ispirata al mare

Storicamente, l'identità delle città costiere è strettamente legata al complesso rapporto con il mare, risorsa primaria all'origine di processi di crescita economica e di trasformazione territoriale, con particolare riferimento a quell'ambito altamente sensibile che è il limes terra-acqua e alle dinamiche che lo riguardano. Dinamiche sempre più complesse alla luce delle questioni relative allo sviluppo sostenibile e alle politiche UE in materia di trasporto multimodale. In particolare, gli attuali orientamenti e direttive dell'UE, i mutamenti dell'assetto geopolitico dell'ultimo ventennio in un'Europa allargata ed Est e proiettata sul Mediterraneo costituiscono le condizioni favorevoli affinché la città di Trieste possa acquisire una nuova centralità nel contesto euromediterraneo quale gateway di un sistema territoriale più ampio, dove il waterfront si può configurare opportunità per promuovere una nuova qualità urbana e rivitalizzare le identità locali contro i rischi dell'omologazione. Questi problemi vanno affrontati ai differenti livelli territoriali e istituzionali, in una prospettiva di governance che contempli una sempre maggiore partecipazione nella prefigurazione di scenari condivisi da parte degli attori territoriali, pubblici e privati, alla ricerca di un delicato equilibrio tra dimensione locale e dimensione globale. La necessità di inserire i singoli progetti di trasformazione all'interno di una visione strategica condivisa, la capacità di elaborare forme innovative di gestione di piani, progetti e di partenariato con forte base locale, l'importanza del fattore temporale come variabile determinante in un contesto in rapida evoluzione devono alimentare il motore dello sviluppo, per far sì che Trieste sia proiettata verso il futuro con rinnovato ruolo in chiave euromediterranea, senza dimenticare le questioni legate alla sostenibilità.

Keywords:

Adriatic-Ionian Region, European Union Strategies, multimodal transport system, port cities, Trieste.

Trieste and its port as paradigm of a renewed sea-oriented vision?

Gabriella Pultrone

Port cities in the complex global scenario

The process of market internationalization; the presence of Countries which were once excluded from the geo-economic chessboard; the strategic value of material and immaterial flows, of people's mobility, of the transportation of goods and of the logistic chain, make port cities the main protagonists of a new competitive game. On the one hand, they assign them a new central role as development factors (*CENSIS, 2008*), on the other hand, they confront them with ongoing global challenges, such as: the global economic crisis, demographic dynamics, climate change concerns, energy issues, the rarefaction of natural resources and the emergence of new economic powers. Port-city relations in fact cover a wide range of themes related with logistics, tourism, tertiary activities, and planning, as in proposed classifications (*Bienfait and Delsalle, 1989; Amato, 1999; Ducruet, 2011*).

The effectiveness of the possible solutions to the numerous unresolved questions depends on the quality and on the innovative character of the answers given by all the local public and private actors by using tools that may be voluntary or compulsory under national laws, within a scenario of common objectives and responsibilities.

In the wider debate about the contemporary city, these aspects are closely related to the following significant and more specific themes: conservation and re-use of the historical, cultural, functional and environmental heritage; rehabilitation of derelict areas; urban regeneration; coexistence of different ethnic groups, cultures and life styles; additional economic role of the functions and spaces of culture; ongoing transformations in public spaces and in social relations (*Torres, 2003*); different competences and interinstitutional relations between Authorities as regards territorial management; governance; role of public-private partnership in the implementation of programmes, plans and projects. These issues should be considered within a complex and varied framework of economic, psychological, socio-cultural and political factors which affect spatial transformations and which should be taken into account by town planning in order to analyze phenomena, interpret them critically, propose solutions to weaknesses, enhance and revalue specific local identities, using its typical tools.

On a world level, the historical port cities, which have experienced industrialization and post-industrialization (Boston, San Francisco, Toronto, Cape Town, Sidney, Hong Kong, Shanghai, Liverpool, Rotterdam, Barcelona and Genoa, to mention just a few of the

most famous examples), with different times, modes and results, have bet on actions of urban regeneration and on the refunctionalization of the urban areas close to the port, with a view to elaborating a new model of overall development that is able to combine economic, environmental and social sustainability needs (Greco, 2009).

Moreover, in the international debate, the analysis of waterfront morphology reveals a consistent connection between the economic history of city ports and evolution of their waterfronts (Minca, 1995). As an increasingly sensitive border/contact area between city and water, the waterfront is considered strategic for a social, economic and image revival of the whole urban context, which should be founded on the rediscovery and enhancement of a relation that the growing port activities had once broken. The various transformation policies show a twofold orientation: to act on the reorganization of port functions, in the strict sense of the word, in order to offer a more effective and integrated logistic system; or to establish a strong bond with the city, also by introducing a mix of typically urban functions, such as those related to the tertiary sector, tourism and cultural heritage. That is the reason why, for example, the Port Master Plan, provided for by the Italian Law L.84/94, aims at synthesizing the two dimensions by bringing together the interests of the operational port and those of the area of city-port interaction (CENSIS, 2008). However, any port reform process should take into account the linkages between city objectives and the port objectives. Transport integration is an essential port function, but it does not take place in isolation; a seaport node within a multimodal transport system is frequently associated with the development of an urban center and generates substantial employment, industrial activity, and national and regional development. Both the port authority and the port city should use their influence to establish needed intermodal infrastructure and agreements; in addition, the port authority and the port city should collaborate to efficiently accommodate traffic flows and limit transport costs (The World Bank, 2007). In wider terms, though often changing its role within the economic and territorial context, the port has always had a strong attraction for things, people and investments. Moreover, today more than ever, competition is based on the systems of relations, services and infrastructures, which give a crucial importance to the interconnection networks linking the port to the other territorial nodes, such as the city itself, the railway station, the airport, highway interchanges and the inland port (Delponte, 2008). On the one hand, new goods handling technologies, the development of container traffic and the growing size of vessels have revolutionized port areas, which are experiencing an escalating phenomenon; on the other hand, the global economy of trade is attaching ever-new symbolic meanings to port areas (Pavia, 2008). While, in the past, urban identity blended with that of its port, today the two identities are well distinct and often conflicting. Therefore, the new identity of ports demands a careful reflection since, if they demand ever-greater autonomy for their specific functions, cities, for their part, claim greater integration and dialogue and a physical, functional and social reorganization.

The presence of the port affects above all the growth of territorial productive systems, logistic capacity and territorial competitiveness by driving growth, as a global player

open to the international trade of the new economy and as a local node of a global network. It is a virtual space of flows always rooted in a real space to be reconsidered and redesigned with the purpose of fruitfully integrating flows and physical places (*Castells, 2004*). Furthermore, each port is a gateway, a junction of the land-sea cluster, a hinge between flows and territories in the global scenario. Thus, public and private investments should aim at continuously improving international standards in terms of depth of seabed, modernization of docks, safety and security systems, and easy connection with the road and railway networks (*CENSIS, 2008*).

In particular, the ports located at the intersections between sea and land routes will become increasingly important for the implementation of an effective European multimodal transport system, considering that the rebalancing of transport modes is one of the main goals of a transport policy pursuing sustainable development. The external dimension of the transport sector should be well integrated in the general EU transport policy and the transport policy should be part of wider relations with third countries and external organizations (*Commission of the European Communities, 2006*). The EU transport policy aims at the creation of a multimodal transport system that integrates land and sea transport networks. In 2007, the European Commission launched a series of initiatives, concerning ports and logistics, through the following communications: “Integrated Maritime Policy for the European Union”; “The EU’s Freight Transport Agenda”; “An EU Port Policy” and “Freight Transport Action Plan”. Furthermore, a Communication of 21 January 2009 fixed the “Strategic Goals and Recommendations for the EU Maritime Transport Policy until 2018” to support the EU maritime transport in the globalized markets through the development of human resources, skills and maritime know-how (*Commission of the European Communities, 2009*).

One of the problems, which are set to become increasingly important, is related to the links between the European Union and the neighbouring countries overlooking the Mediterranean and the Adriatic Sea, which is a “multimodal corridor” for the combined transport within the trans-European connections envisaged by the Treaty of Maastricht. Its upper coasts, with the ports of Trieste, Venice, Koper and Fiume, are the channel of the south of the Community, which is most projected towards the centre, north and east of Europe. Nevertheless, it should always be taken into account that the competitiveness of port nodes for the transportation of passengers or goods is influenced by both the functionality of the connections with the port hinterland and the levels of spatial integration between the port and the surrounding town. Thus, many questions emerge. All deserve further analysis and concern different territorial scales, from the local to the global level: Trans-European Networks (TEN); intermodal transports; integration between port functions and urban spaces; projects of rehabilitation, renewal and development of the historic dock-basins; reconciliation of the recreational and landscape vocations with the economic interests of the port, of the tourist industry and of local communities.

In the light of these remarks, the article focuses on certain significant aspects of the case of Trieste, which is considered emblematic for its history - it contains events com-

mon to all the ports that, from the Industrial Revolution on, have been concerned by processes of growth and implementation of industrial innovations, though with their own peculiarities and different times (Alemany Llovera, 2010) - and for its ongoing dynamics and future prospects. Today, the case of Trieste condenses the expectations, hopes, risks, opportunities, unmissable occasions and cards up the sleeve of a city that, thanks to its great port tradition related to its strategic position and to its role of Mediterranean gateway of Central Europe, has the possibility to renew its strategic role as smart gateway between Europe and the Mediterranean.

The port of Trieste between historic heritage and search for a new strategic role

As in other Mediterranean cities, the port of Trieste is the main factor of development of the city and gives origin to deep changes, both in the spatial organization and in the management of the different activities. Its rise in the sector of maritime trade started in the early 18th century. In 1719, the free port established by Charles VI of Austria gave fresh impetus to merchant and shipbuilding activities that, in the space of a century, led to the transformation of a small sea village into the Mediterranean gateway of Central Europe. It even replaced Venice, which, until then, had been the undisputed queen of Mediterranean traffic in the Adriatic Sea.

This new geo-economic role became more definite over time as the new city developed,

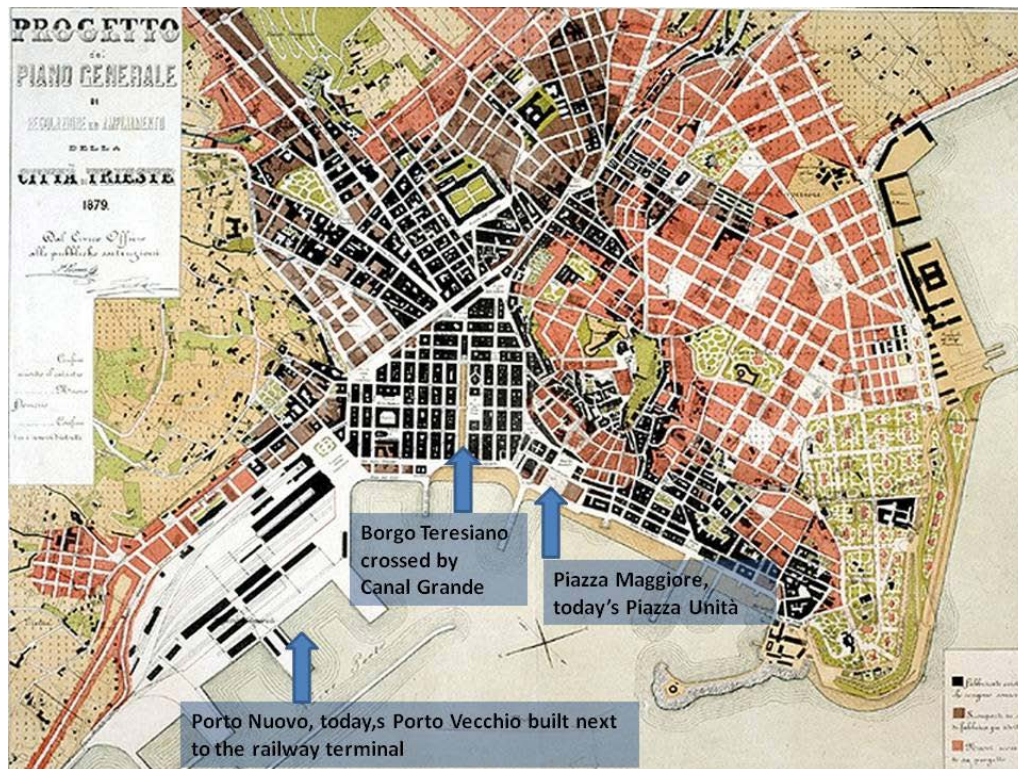


Fig. 2 The City and Port of Trieste in a draft plan of 1879

Fig. 3 Trieste. View of the Canal Grande, considered as the actual port of the city until mid-19th century, with the scenic backdrop of the Neo-classical church of S. Antonio Nuovo



starting with the construction of the *Borgo Teresiano*, which had the double function of urban extension, adjoining the old city protected by walls, and of port area with innovative characteristics. Actually, its regular grid plan integrates urban and port facilities allowing vessels to enter the new city through Canal Grande, whose scenic backdrop is the Neo-classical church of S. Antonio Nuovo. The capacity of integration between waterfront and urban space was then wonderfully expressed by the construction of Piazza Maggiore (today's Piazza Unità), which overlooks the sea. It was obtained by filling in the Mandracchio and moving the new port further north through what Rosario Pavia (2008) defines as the first waterfront rehabilitation in Italy. The subsequent transformations, the expansions of the city and of port facilities, which were destined to more and more specialized activities, followed the increase in traffic. At first, the Canal Grande was considered as the actual port of the city, with which it was closely integrated. Yet, in the mid-19th century, with the passage from its status of emporium to that of port of transit and with the development of railway networks, the need to further extend port facilities became pressing.

In the second half of the 19th century, *Porto Nuovo* (today's *Porto Vecchio*) was built further north, next to the railway terminal. It covered a coastline of 1200 metres and was conceived as the most high-tech port of the time. In the '20s, 37 buildings (warehouses and hangars) and 45 service buildings were built in the area, some of which were of great interest, such as the hydrodynamic station, which utilized pressurized water to produce the energy needed for goods handling. Others were of great architectural value, such as interesting examples of industrial archaeology (Marin, 2006). Yet, as soon as



Fig. 4 Trieste. The hydrodynamic station, part of the Porto Vecchio heritage that is very interesting in all its entirety for its centrality and for the cultural aspects of its architecture, in a renewed prospect of urban enhancement

it was finished, the new port of Trieste was already “old” and inadequate, owing to its seabed, which was low in comparison with the port that would be constructed southward, beyond Rive and Campo Marzio, already in the early 20th century, with further extensions during the century (*Pultrone, 2004 and 2007*).

As in many other analogous cases, in Trieste, buildings, infrastructures and other facilities built in the last two centuries often lie in the surroundings of the old port or in areas involved in the port-city relationship. Owing to their age and technical characteristics, they are part of the port heritage and, as a consequence, they are protected (*Alemany Llovera, 2010*). Even in this specific case, the large area of Porto Vecchio is interesting for its central position and for the communicative and cultural aspects of its architecture and layout, which give such places their distinctive character, whose historical origin is rooted in the dynamic relation between a sea- and trade-oriented economy, society and the sense of community.

Looking to the future, the whole urban waterfront, with its open spaces and its buildings, should take on new meanings in order to go beyond the passive acceptance of symbolic values of the collective memory, which are nostalgically consumed by hasty citizens and tourists, and to become a place of contemporaneity, which is deep-rooted in history and, at the same time, produces a new culture in the post-industrial and post-modern society. The waterfront extends in length and depth, as a social reconquest of public space, which can be used by the community without any hindrances and must acquire a new strategic value that leads to a review of the whole urban fabric in terms of environmental sustainability (*Greco, 2009*). Thanks to its peculiar geographic posi-

Fig. 5 Trieste. Waterfront of the Borgo Teresiano



tion and to human action over time, Trieste has become a privileged place of exchanges of goods, culture and knowledge. If, on the one hand, the analysis of past events has allowed to reconstruct the dynamics that led to the city's current layout, on the other hand, the events of the last twenty years, which were marked by rapid territorial, social and economic transformations, have required town planning and territorial governance tools, at their different levels, to deal, not only with the need to manage ongoing changes, but also with the possibility to foresee further scenarios of change and to test themselves against supranational transformations (Pultrone, 2004 and 2008).

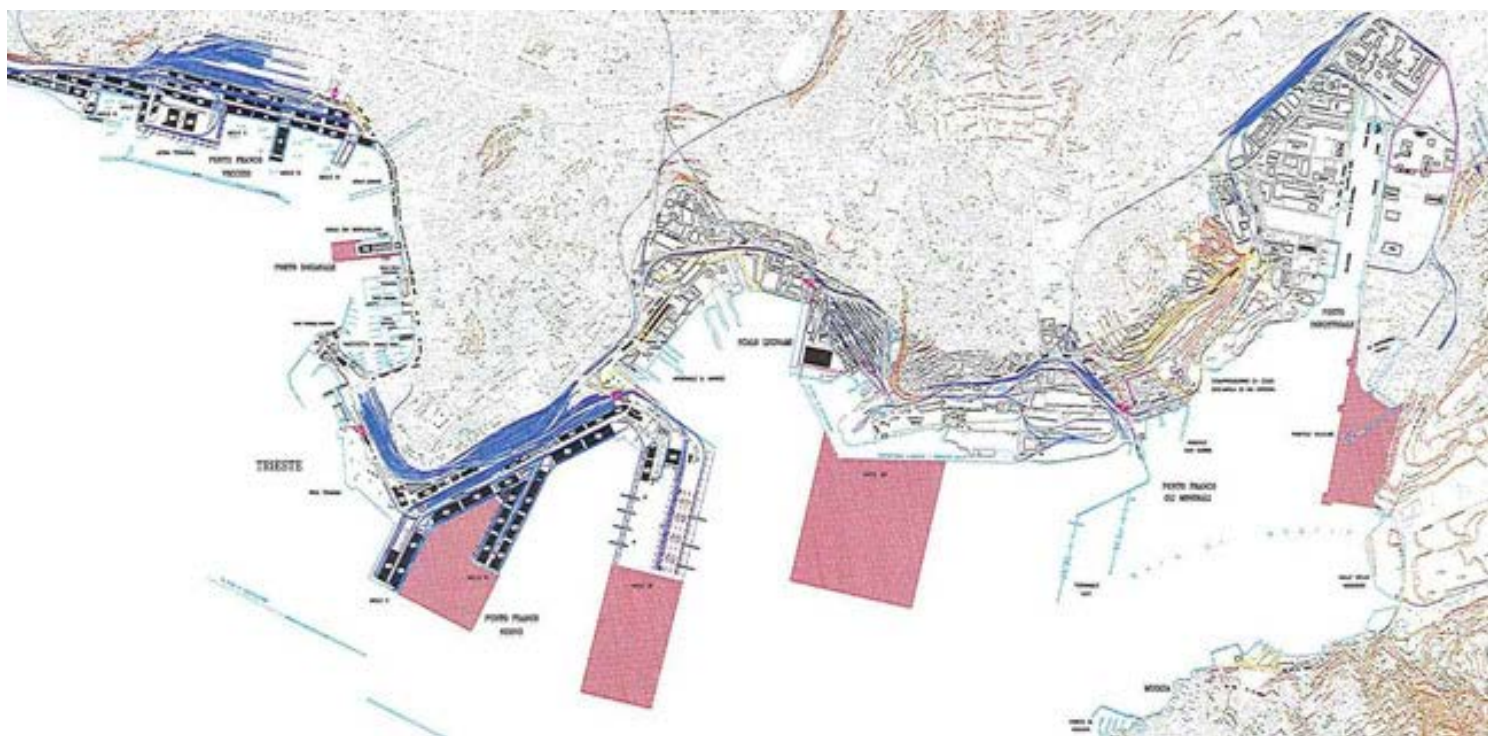
Over the last twenty years, in Trieste, general and sectoral programmes, plans and projects have alternated with feasibility studies and design competitions, with the common will to enhance territorial identity in its multiple aspects and to reassert the central role of the city as a territorial, economic, cultural and social "linking area" between Europe and the Mediterranean. Worth mentioning are the *Prusst* (Urban Regeneration and Sustainable Development Programme), approved in 1999; the *Strategic Plan*, proposed in 2001 on the horizon 2010; the URBAN Community Programme concerning *Cittavecchia*; the *Competition for the Rehabilitation of Waterfront Areas* (2001), whose primary goal was to restore the role of waterfronts as links between the different public and private functions of the historic buildings located in the area and in its surroundings; the various proposals for the *regeneration of the Porto Vecchio area*, up to the Master plan (2006, supervised by Norman Foster & Partner); and, finally, the proposal of the *Parco del Mare*.

The analysis of these and other experiences highlights the following significant themes:

maritime and land transport infrastructures; the rehabilitation of the waterfront and of derelict areas; the redevelopment of the whole urban area and of its surroundings (e.g. karst villages); the extension of the port areas, due to the expected increase in traffic following the completion of Corridor V, the extension of Pier 7 and the construction of the Logistic Centre, in the area between the Timber terminal and the former Italsider steelworks, and of the consequent road and rail connections. Implementation times and results are obviously different: in some cases, goals can be considered achieved (PIC URBAN); in others, e.g. the *Strategic Plan* and the winning projects of the *Competition for the Rehabilitation of Waterfront Areas*, which have remained on paper, only the study and design phases have been carried out. This is due to many factors, some of which are endogenous and related to the succession of administrations with different orientations; others are exogenous, i.e. they depend on national and international choices. Anyway, actions are effective if they are implemented in a wider reference framework and if the various stakeholders concerned have a strong governance and participation capacity.

Nevertheless, history goes on and Trieste can continue to be an interesting workshop where new policies, plans and projects can be elaborated and tested. Through its resolution n. 70 of 22 November 2011, the municipal administration issued the directives, with their relative safeguard measures, that fixed the preconditions and objectives of the creation of a new town planning tool, which was different from the previous Variants n. 66 and n. 118. It could tackle some of the central themes concerning planning and the contemporary city: pursuit of sustainable development; control of land consumption; rehabilitation, upgrading and refunctionalization of the existing urban heritage; promo-

Fig. 6 Trieste. Port Master Plan



tion of environmental and landscape quality; promotion of sustainable mobility. Among the reasons that led to the decision to elaborate a new general town planning tool, besides those directly deriving from normative provisions and from the limits and weaknesses emerged during the implementation of the Variant n. 66, was the change in the “surrounding” factors that modified the geopolitical and economic scenario a Master plan should deal with: e.g. the lifting of tariff barriers to the east, on the borders of the municipal territory; and the need to define a new role and new development and competitiveness strategies for the Municipality of Trieste, within an increasingly wide and complex territorial framework (*Municipality of Trieste, 2011*). It was only the beginning of a complex procedure of formation which was started at the height of a national and international economic crisis and whose crucial choices would be based on the natural vocation of an area characterized by an economy of flows and relations, of ideas, people and goods. These potentials are linked to a sea-related economy, to advanced services, to quality tourism and to the knowledge system and require quality strategic choices for an optimal use of territory, infrastructures and heritage in order to virtuously connect past, present and future. They are strategies that can give substance to innovative forms of development and competitiveness in the different economic sectors (industry, ports, trade, tourism, agriculture and tertiary sector) and yet need the collaboration of other authorities that are involved also in economic activities, such as the Provincial Administration of Trieste, the Port Authority, EZIT (Trieste Industrial Area Authority), University, Area Science Park and the Chamber of Commerce. The definition of new roles, prospects, location and spatial solutions should also emerge from the comparison with bordering territories, within a large area encompassing the Italian and Slovenian

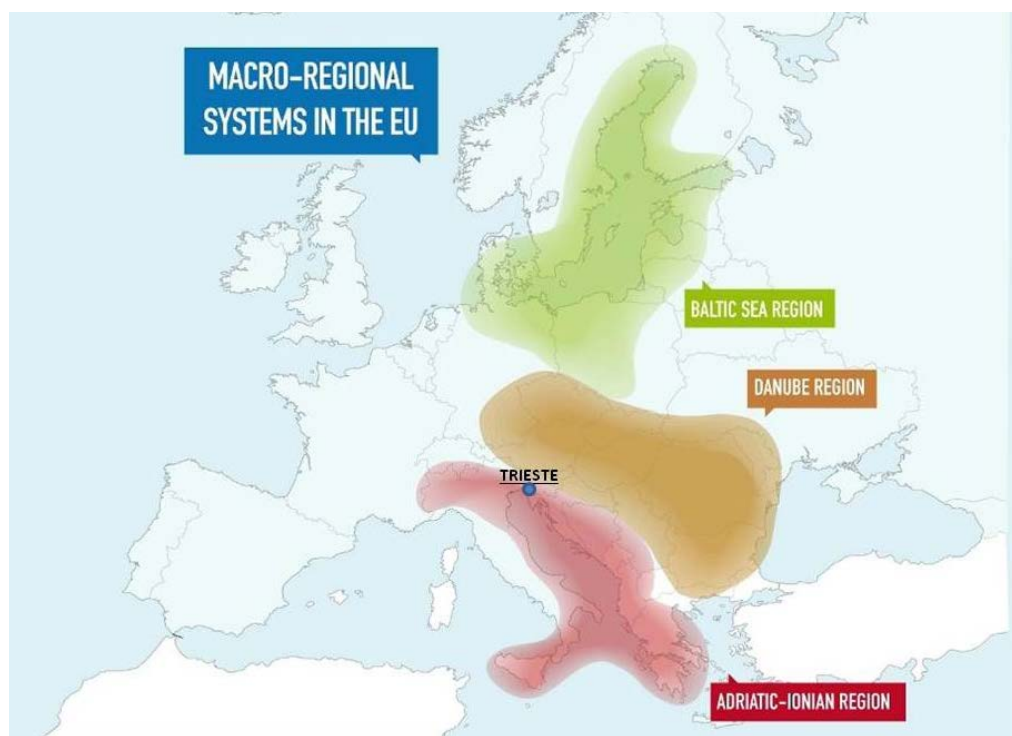


Fig. 7 The map highlights the centrality of Trieste within the Macro-Regional Systems of EU

territory and, however, within a process of listening and participation of citizens, economic and social operators and public and private actors that actively contribute to city development and to the management of spaces and activities.

As regards interinstitutional relations, the Memorandum of Understanding, signed by the Ministry of the Environment and the Port Authority at the end of 2011, is a focal starting point to trigger a concrete process of revitalization of Trieste free port and of its central position in the Northern Adriatic Arc. Such a process should include actions of rehabilitation and strengthening of Trieste *Campo Marzio* railway terminal, the regeneration of the Ex-Esso area and the creation of a new port terminal in the area of the former Aquila Refinery. Furthermore, the decisions concerning the urban waterfront should be shared by the Municipality and the Port Authorities so that full functionality and project consistency can be achieved in the relationship between city and waterfront. An example of co-operation between Municipality and Port Authorities is the Port Master Plan. It is a tool for planning, controlling and managing port areas, according to the Act of the Italian Parliament n. 84/1994, art. 5, and to the guidelines set by the Ministry of Infrastructure and Transport, which was adopted in May 2009 and is currently undergoing the procedures concerning the Environmental Impact Assessment (EIA) and the Strategic Environmental Assessment (SEA).

Though Trieste had been relegated to a the marginal role after the Second World War, the theme of “infrastructures” has recently given rise to a new focus on the city, owing to the change in the European geopolitical scenario that has been caused by EU strengthening and progressive enlargement to the east; by the programming of TEN-T infrastructural networks, which pursue the goals of cohesion, integration and development; and by the presence of international scientific and cultural institutions. The strengthening of intermodality and of railway and road networks may introduce the port of Trieste, as a specialized organism, in an international logistic network that, however, should not risk to be cut off from the territory it crosses and to reduce its historic port-city symbiosis to occasional convergences. The latest data show that its port is an effective hub for the goods coming above all from Turkey, which can be directly routed to the heart of Europe (Austria, Germany, Czech Republic and Slovakia), partly by road transport and partly by special Ro-La (*rolling road*) trains with tractor and trailer. Thus, Trieste is a strategic hub in these actual Motorways of the Sea. Furthermore Trieste, the Autonomous Region of Friuli Venezia Giulia and the Italian Government cannot miss the historic opportunity of the Baltic-Adriatic Corridor after the European Parliament’s final approval in November 2013 (https://www.ansa.it/nuova_europa/it/notizie/rubriche/eusair/2013/11/28/Infrastrutture-Afe-perdere-occasione-Adriatico-Baltico_9697741.html). In particular, the presence of a infrastructure with a great potential which is exploited only 50% , the *Pontebbana railroad* already double track, that within a few years and with a lower investment, amounting to a few hundred million euros, could allow the port city to take the opportunity of the above mentioned Corridor.

The potentials of the port of Trieste in the Euro-Mediterranean context can be further enhanced by innovative network cooperation with the other ports of the northern Adri-

atic Sea, as it already happens through studies and projects. In particular, the Northern Adriatic Ports Association (NAPA) has agreed to develop a study, which includes a pilot action involving Italy and Slovenia and focuses on the future deployment of ICT solutions to enable an efficient information exchange between the NAPA ports. It will also include the port of Rijeka and all the actors involved in intermodal transport processes (<http://tentea.ec.europa.eu>). A prototype of a common e-platform (<http://www.its-napa.eu/>) based on the development of a NAPA web portal for data sharing allows the interconnection between port systems, according to common standards and technical requirements defined on the basis of a port process analysis. The final aim is to gradually transform the present four northern Adriatic neighbour ports into a single integrated port system in which each individual infrastructure would have its own recognized specialization. This transformation is also in the interest of the EU and its principles (intra-regional-cross-border cooperation), and the EU is prepared to support it.

The EU Strategy for the Adriatic and Ionian Region (EUSAIR) is another significant initiative aimed at pragmatic, realistic and measurable common objectives that will strengthen complementarity, coherence and collaboration in the region. In fact, at the European Council of 14 December 2012, EU Heads of State and Government invited the European Commission to put forward a proposal for a new Macro-Regional Strategy for the Adriatic-Ionian Region before the end of 2014. The EUSAIR, which builds on the Maritime Strategy for the Adriatic and Ionian Seas adopted by the Commission in 2012, and will cover eight countries: four EU Member States (Croatia, Greece, Italy and Slovenia) and four non-EU countries (Albania, Bosnia and Herzegovina, Montenegro and Serbia). The strategy will promote the economic and social prosperity of the region by improving its attractiveness, competitiveness and connectivity. It will take into account the work already done by the Adriatic-Ionian Initiative that in 2000 gathered the same countries from the region around some common goals. The formal adoption is expected in the second semester of 2014 under the Italian Presidency of the Council of the EU (*European Commission, 2013*).

Ultimately, Trieste is facing or is going to face many challenges, not least, its ambition to become increasingly smart in the competition with the other European cities and to find an intelligent way to combine its material and immaterial resources to serve a smart community. Much is still to be done to improve the value of the smart identification and measurement parameters, which were analyzed in the “European Smart Cities” Report (<http://www.smart-cities.eu>), elaborated by Vienna University of Technology, in collaboration with the University of Ljubljana and Delft University of Technology, and concerning medium-sized cities with less than 500.000 inhabitants. Nevertheless, in a list of 70 cities, Trieste ranked 49th, i.e. the second Italian town after Trento, which ranked 45th. Obviously, these positions are not definitive, since they may rise or fall. The possibility to reach the top of the list depends on various factors, such as the quality of the initiatives that will be planned and undertaken; the capacity to achieve the established project goals; and, above all, the local governance and innovation capacity.

Conclusions

The future of Europe and of the Mediterranean Sea is linked to the sustainable development of Mediterranean cities. Understanding between port cities leads to a common policy across the EU: ports and cities working together to solve their problems. Creditable common initiatives and strategies of cooperation are already recorded between northern Adriatic ports, such as Venice, Ravenna, Koper and Trieste, which is the northernmost port and has a strategic function of connection between Europe and the Mediterranean as well as a historic, industrial, tourist and commercial function related to its rail and road connections.

At the urban level, the projects of development and rationalization of port facilities should consider the functional and economic aspects of investments and may trigger actual widespread processes of regeneration, capable of generating new urban and territorial poles, such as dock stations, public squares, well-equipped urban pathways and waterfronts related to tourist, cultural and leisure activities. Building an innovative sustainable model of development, which includes the “wholly urban” waterfront, should be a strategic goal, because the maintenance of compatible port functions in the heart of the city, at the city-port interface, opens new prospects in terms of projects with a high economic added value for both the city and the port itself.

The city waterfront may become a space of connection, where material port service and urban crossing traffic and compatible urban and port activities, but also immaterial networks, which exalt port relations with global networks, flow at different speeds and with varied needs. The Rive and Porto Vecchio of Trieste are still an extraordinary opportunity, areas on which vital energies should be focussed to elaborate projects leading to innovative urban forms and relations and where the spaces of connection between city and port are spaces of interaction and integration of new urban central areas. The city-port area is a limes, a border area, but also a highly sensitive area of junction where it may be possible to test new forms of innovation, which originate from a deep reflection about the delicate and often conflicting relation between different territorial and institutional levels, between the legal statuses regulating it, between the different interests involved and between urban and port activities. This should be part of a common strategy that cannot be separated from the time factor, from the availability of resources, from the modes of coordination of active, public and private actors.

Actually, any physical territorial, architectural or town-planning action should be considered in relation to the evolving economic and governance models of a wider urban and territorial reference system. In particular, it should be an integral part of a development plan where strategic planning and territorial and town-planning tools play an undoubted important role in coping with the multiple problems generated by the complex relation between city and port, through the elaboration of plans and projects that can give consistency to the fragmented policies of territorial transformation (*Pultrone, 2011*).

These themes must be tackled at the different territorial and institutional levels, in

a perspective of governance that implies an increasing participation of different local public and private actors in planning shared scenarios able to transform conflicting areas into dynamic areas of dialogue and cooperation and of creative enhancement of the city-port identity. This would allow to carry on processes of endogenous development, which is founded on the exploitation of local resources and can substantiate the adjective smart referred to cities, territories, policies, societies and communities. Hence, Trieste can become a smart city if, aware of its own resources, it will be able to manage them in the most efficient and effective, thus expressing his “intelligence”. This broad approach implies both the intervention of the public institutions, with their powers of direction and control, and on the other the involvement of citizens and businesses, which becomes, for the latter, even enabling factor.

In the early 21st century, Trieste is showing interesting potentials in the Euro-Mediterranean scenario. They may be given tangible shape if the various levels of government act by following a middle- or long-term strategy that is aimed at finding the right balance between local and global dimension, needs of economic development and needs of urban and environmental quality.

REFERENCES

- Alemany Llovera Joan, “La transformación de los puertos desde la revolución industrial”, in *Portus. La ciudad portuaria: globalización y desarrollo sostenible*, n. 19/2010, pp 14-19
- Amato D., “Port planning and port-city relations”, in *The Dock and Harbour Authority*, Vol. 80, No 896-900, London, July-December 1999, pp. 45-48
- Autorità Portuale di Trieste, *Il Porto di Trieste. Cronaca e storia delle costruzioni portuali*, Trieste, Edizioni Italo Svevo, 2002, 269 pp
- Bienfait Philippe, Delsalle Bruno, “Les enjeux internationaux d’un grand port urbain: 11 exemples européens”, in *2nd International Conference Cities and Ports*, IACP, Le Havre, 1989
- Bradaschia Maurizio, *Decalogo post-urbano. Progetti e politiche per Trieste*, Roma, Meltemi, 2003, pp 137
- Bruttomesso Rinio, “Città portuali e fronte mare urbano: un nuovo rapporto”, in Paone F., Torbianelli V.A. (eds.), *Port planning: urbanism, economics, design*, Proceedings of “Days of Higher Study in reference to the organisation of transport in the European Economic Integration”, Trieste, 8-14 settembre 2002
- Bruttomesso Rinio (ed.), *Città-Porto/City-Port*, Catalogo della 10. Mostra Internazionale di Architettura di Venezia, Venezia, Marsilio, 2006, 2 v.
- Castells Manuel, *La città delle reti*, Venezia, Marsilio, 2004, pp 82
- Censis, *Note & Commenti. La portualità come fattore di sviluppo e modernizzazione. L’impatto economico e occupazionale dei porti italiani*, n 9, settembre 2008
- Commissione delle Comunità Europee, *Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento Europeo. Mantenere l’Europa in movimento “Una mobilità sostenibile per il nostro Continente*, Riesame intermedio del Libro bianco sui trasporti pubblicato nel 2001 dalla Commissione europea”, 2006, <http://eur-lex.europa.eu>
- Commissione delle Comunità Europee, *Comunicazione della Commissione “Obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2018”*, 2009, <http://eur-lex.europa.eu>.
- Comune di Trieste, *Direttive per la predisposizione del nuovo Piano regolatore*, Allegato “A” alla Deliberazione del Consiglio Comunale n. 70 del 22 novembre 2011, <http://www.retecivica.trieste.it>
- De Andreis Marco, *La politica europea dei trasporti e le dogane*, Interventi aprile 2010, <http://www.agenziadogane.it>.

- De Carli Giulio, “Progetti per il futuro sviluppo di Porto Vecchio a Trieste”, in *Portus 14*, novembre 2007
- Delponte Ilaria, “Porto-città-retroporto logistico”, in *Portus 16*, ottobre 2008, pp 4-7
- Di Biagi Paola, Marchegiani Elena, Marin Alessandra, “Trieste. Laboratorio di politiche, piani e progetti”, *Urbanistica 123*, gennaio-aprile 2004
- Di Venosa Matteo, “Porti e Autostrade del Mare”, in R. Pavia (ed.), *Adriatico risorsa d’Europa. Dall’economia del mare alla euro regione adriatica*, Reggio Emilia, Diabasis, 2006, pp 125-130
- Ducruet César, “The port city in multidisciplinary analysis”, in Alemany J., Bruttomesso R. (eds.), *The Port City of the XXith Century: New Challenges in the Relationship between Port and City*, RETE Association & International Centre for Cities on Water, Venice, 2011, pp. 32-48
- European Commission, Discussion Paper on a EU Strategy for the Adriatic and Ionian Region (EUSAIR), August 2013, http://ec.europa.eu/regional_policy/consultation/eusair/pdf/discussion_eusair.pdf
- Favaretto Tito, Gobet Sergio, *L’Italia, l’Europa centro-orientale e i Balcani. Corridoi pan-europei di trasporto e prospettive di cooperazione*, Bari, Laterza, 2001
- Geoghegan Pauline (ed.), *Trieste: A gateway to the Mediterranean in the heart of Europe*, Theme 1/Transforming, regenerating, adapting the physical and environmental components of the port city system “Regeneration & Environment concern”, Report of the Third seminar, Thematic Conference of CTUR THEMATIC NETWORK, held in Trieste, 2009, September 28-29 http://urbact.eu/fileadmin/Projects/CTUR/outputs_media/light_CTUR_Trieste_meeting_report.pdf
- Giovinazzi Oriana, Moretti Marta, “Città portuali e waterfront urbani: trasformazioni e opportunità”, in *TeMA*, Vol. 2, N. 3, 2009, <http://www.tema.unina.it>
- Greco Nino, *La città e i suoi mari. Il waterfront fra sostenibilità e governance*, Milano, FrancoAngeli, 2009, pp 190
- Honsell Fulvio, Malinconico Carlo, Maresca Maurizio, *Oltre Trieste una via per l’Europa. Una proposta di sistema logistico tra Friuli, Venezia Giulia, Slovenia e Istria*, Udine, Forum Editrice Universitaria Udinese, 2006
- Marin Alessandra, “Il Porto Vecchio di Trieste da vuoto urbano a risorsa per la città”, in *Industrial Heritage and Urban Transformation Productives Territoires and Industrial Landscape*, Terni-Roma, 14-18 settembre 2006
- Marin Alessandra, “Trieste, prove d’innovazione”, in Savino M. (ed.), *Waterfront d’Italia. Piani progetti politiche*, FrancoAngeli, pp 105-127
- Migliorini Franco, “Il Corridoio V paneuropeo”, in *Urbanistica*, n. 124, maggio-agosto 2005, pp 8-19
- Minca Claudio, “Urban Waterfront Evolution: The Case of Trieste”, in *Geography*, Vol. 80, No. 3, July 1995, pp. 225-234
- Pavia Rosario, “I porti delle città”, in *Portus 15*, maggio 2008, pp 4-13
- Pultrone Gabriella, *Trieste. Alla ricerca di una nuova centralità della regione adriatica nel contesto euromediterraneo*, Reggio Calabria, Iiriti, 2004, pp 221
- Pultrone Gabriella, “Trieste. Città cosmopolita”, in: C. Fallanca De Blasio (eds.), *Luoghi dello scambio e città del Mediterraneo. Storie, Culture, Progetti*, vol. II, Reggio Calabria, Iiriti, 2007, pp 178-219
- Pultrone Gabriella, “Trieste. New Challenges and Opportunities in the Relational Dynamics between City and Port”, in *Méditerranée revue géographique des pays méditerranéens*, titled «Villes portuaries horizons 2020. Les nouveaux enjeux du développement», Rachel Malta Rodriguez (ed.), 111/2008, mis en ligne le 01 juin 2010, <http://mediterranee.revues.org/2857>
- Pultrone Gabriella, “Trieste e il suo waterfront fra storia e futuro: problemi e prospettive”, *PORTUS PLUS*, 1, 2011, <http://www.reteonline.org/media/pdf/Portus-Plus-2011/Gabriella%20PULTRONE.pdf>
- Pultrone G., *Trieste, gateway city between Europe and the Mediterranean*, Contribution at the 13th World Conference Cities And Ports, Nantes-Saint Nazaire (France), 18-21 June 2012
- TICCIH (The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage), *In-*

dustrial heritage and urban transformation productive territories and industrial landscape, XIII International Congress, Terni-Roma, 14-18 September 2006

- The World Bank, *Port Reform Toolkit Second Edition. Module 3. Alternative Port Management Structures and Ownership Models*, The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank 2007
- Torres Marco, *Luoghi magnetici. Spazi pubblici nella città moderna e contemporanea*, Milano, Franco Angeli, 2003

IMAGES SOURCES

Fig. 1 <http://www.logisticamanagement.it/UserFiles/Image/corridoi.jpg>, slightly modified by the author

Fig. 2 AA.VV., *Dalla città moderna alla città contemporanea. Piani e progetti per Trieste*, CD-ROM Casamassima Libri, Tricesimo-UD, 2002, slightly modified by the author

Fig. 3-5 Photos by the author

Fig. 6 <http://www.ship2shore.it/italian/articolo.php?id=6580>

Fig. 7 http://www.regions.eu.org/wp-content/uploads/2011/06/macroregions_eu_system.jpg

Gabriella Pultrone

Dipartimento Architettura e Territorio – DArTe. Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria
e-mail: gabriella.pultrone@unirc.it

URL: http://www.unirc.it/architettura/scheda_persona.php?id=776

Architect, Ph.D., Researcher in Urban Planning at the University *Mediterranea* of Reggio Calabria, where she teaches Urban Planning and is member of the Teaching Body of the Research Doctorate in Architecture. Principal fields of research: Territorial and Urban Planning; The Identity of the Mediterranean Basin, Its Urban Settlements and Territorial Organization; Strategies and Prospects of Sustainable Development; Cultural Heritage, Tourism and Local Development; Smart Cities.

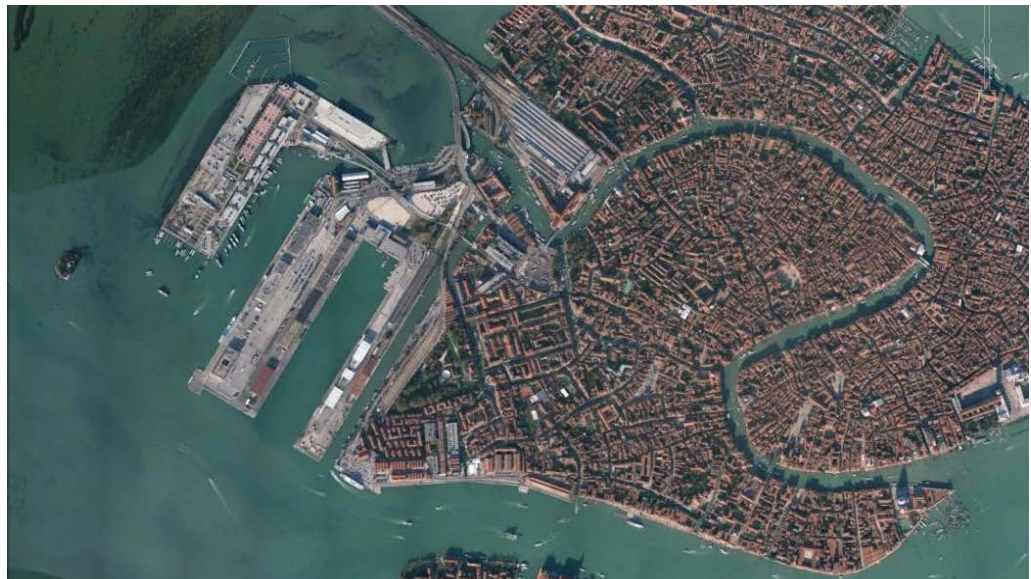
abstract

Venice transformed from a city with port to a port-city: urban regeneration proposal for the Marittima

Daniele Cannatella, Giuliano Poli, Sabrina Sposito

Abstract

The city of Venice, which takes part and is highly connected to the complex lagoon system it surrounds itself in, constitutes an interesting case of study with regard to the balance achieved in time between man and water, specifically, between anthropogenic processes and environmental dynamics. The traditional construction techniques in Venice are one of the obvious examples of how human genius has overcome the challenge of water, turning a hostile environment into a place with favorable conditions for life and economic development, mainly commercial one. This balance was based on the deep knowledge of the natural processes which characterize the lagoon. They derived from the constructive knowledge generated by continuous experimentation in the



Venezia - Marittima e centro storico

search of suitable backdrops, appropriate materials and techniques. These techniques meet with increasingly complex needs according to an extreme attention to the territory and its resources.

With the rise of the industrial age, in the nineteenth century, Venice reformulates its development strategies focusing on the construction of a new industrial site connected to the port and the touristic promotion of the island. The exceeding of the carrying capacity is definitely one of the most consistent break points of the weak balance that characterizes the city since its inception.

The paper explains a project proposal of the reconfiguration of the Venice Marittima based on the redistribution of touristic flows and on the growth of resilience in the economic, social and environmental city system, focusing on the port as an important strategic resource for the territory.

Venezia da città con porto a città-porto: proposta di rigenerazione urbana della Marittima

La città di Venezia, insieme al complesso sistema lagunare di cui fa parte e al quale è strettamente connessa, costituisce un interessante oggetto di studio per quanto riguarda l'equilibrio raggiunto nel tempo fra uomo e acqua, nello specifico, fra processi antropici e dinamiche ambientali. Le tradizionali tecniche costruttive veneziane sono uno degli esempi più evidenti di come l'ingegno umano abbia superato la sfida dell'acqua, riuscendo ad urbanizzare un ambiente inizialmente ostile e a creare le condizioni favorevoli all'abitabilità e ad uno sviluppo economico prevalentemente commerciale. Questo equilibrio era basato sulla profonda conoscenza dei processi naturali che caratterizzavano, e caratterizzano, la laguna e derivava dall'acquisizione di quella sapienza costruttiva generata dalle continue sperimentazioni nella ricerca di fondali idonei, di materiali adeguati e di tecniche rispondenti ad esigenze sempre più complesse, con un'estrema attenzione al territorio e alle sue risorse.

Con l'affermarsi dell'era industriale, nel corso del diciannovesimo secolo, Venezia riformula le sue strategie di sviluppo puntando sulla costruzione di una nuova base industriale connessa al porto e sulla promozione turistica dell'isola. Il superamento della capacità di carico è sicuramente uno dei più consistenti punti di rottura di quel delicato equilibrio su cui è stata fondata la città fin dalle sue origini.

L'articolo presenta una proposta progettuale di riconfigurazione della Marittima di Venezia basata sulla redistribuzione dei flussi turistici e sull'incremento di resilienza del sistema economico, sociale ed ambientale della città, puntando sul porto come importante risorsa strategica per il territorio.

Keywords:

Venice, lagoon, waterfront, port-city, urban regeneration

Venezia da città con porto a città-porto: proposta di rigenerazione urbana della Marittima

Daniele Cannatella, Giuliano Poli, Sabrina Sposito

Sistema portuale veneziano: i processi evolutivi della laguna, le tecniche costruttive tradizionali, i piani e progetti in atto.

Il passaggio dalla concezione storica di porto quale *portus conclusus* a quella moderna di sistema dinamico complesso, inteso come nucleo di reti infrastrutturali necessarie alla sua vitalità economica e sociale, genera una delle problematiche fondamentali legate alla pianificazione delle aree portuali: l'integrazione fra porto, città e territorio (*Pavia & di Venosa, 2012*). L'approccio sistemico, in tal senso, dà un contributo significativo nel cercare di fornire una risposta a tale istanza, dal momento che analizza la realtà nella sua complessità e in termini di integrazione fra le parti che compongono un sistema. Nella sua formulazione più generale, infatti, tale visione considera "il tutto come più della somma delle singole parti" (*Capra, 1996*) ed è secondo tale logica che un'area portuale deve essere considerata se si vuole cercare di superare i conflitti che derivano da esigenze morfologico-spaziali divergenti e da interessi spesso contrastanti. Il progetto di un'area portuale, quindi, non può prescindere da quello di città. Esso deve, infatti, potersi sviluppare a scale differenti e secondo una prospettiva multi-dimensionale che cerchi di superare i *trade-off* attraverso l'attivazione di meccanismi di "circolarizzazione" volti ad incrementare il livello di resilienza del sistema porto-città (*Fusco Girard, 2012*).

Pianificare un sistema di questo tipo diventa estremamente complesso nel momento in cui si considerano altri fattori, quali la presenza di un ambiente naturale peculiare e in continua trasformazione come quello della laguna di Venezia. Il sistema veneziano, infatti, è un arcipelago insulare immerso in un bacino lagunare di circa 57.000 ettari, disposto longitudinalmente tra la linea della costa occidentale dell'Alto Adriatico e la pianura veneta. Si tratta di una zona di transizione tra mare e terre emerse, nella quale confluiscono diversi corsi d'acqua provenienti dalla pianura, che si trasformano in canali prima di giungere al mare attraverso le tre bocche di Lido, Malamocco e Chioggia. L'ambiente lagunare si mostra come una sorta di filtro, modellato dalla continua interdipendenza tra i processi naturali e l'azione dell'uomo. L'interazione di questi elementi ha generato l'attuale conformazione della laguna che si presenta, verso la terraferma, con margini sfrangiati caratterizzati dalla coesistenza di barene e di aree umide, e verso il mare, con una lingua di terra costituita da cordoni litoranei e dune sabbiose. Il corpo centrale è un ecosistema ricco e articolato, che prende forma in bassi fondali, isole e motte, casse di colmata, valli da pesca, canali e ghebi, barene e velme, gronde. L'acqua svolge, in questo ecosistema, una molteplicità di funzioni, in quanto oltre ad essere una

via di comunicazione per gli spostamenti e i traffici, è anche la matrice all'origine degli insediamenti.

Lo sviluppo della civiltà veneziana si è fondato, infatti, su due fattori determinanti: la presenza di un bacino lagunare protetto e la collocazione strategica al crocevia dei più importanti assi del commercio. Le dinamiche idrauliche, dunque, hanno governato i modi e le tecniche di costruzione degli insediamenti e ne hanno regolato le trasformazioni, richiedendo continui interventi di adattamento alle oscillazioni nel livello medio delle acque. Questa particolare sensibilità per i luoghi, che ha sollecitato i veneziani ad acquisire una profonda conoscenza della geografia, idrologia e topografia e del clima del proprio territorio, ha consentito di costruire una città durevole in un ambiente fortemente variabile e transitorio. L'instabilità è, inoltre, alla base della varietà dei paesaggi lagunari di cui si compone questo prezioso mosaico territoriale (*Forman, 1995*).

L'uomo con il suo intervento ha cercato di governare tale instabilità, rendendo possibile l'equilibrio tra le forze dei fiumi e quella opposta del mare. Un equilibrio comunque labile, dipendente da fattori a scale molto diverse: dalla grandezza e dalla profondità delle bocche di porto alla presenza e all'articolazione delle *barene*, formazioni tabulari di terre affioranti nell'ambiente naturale, in grado di regolare l'afflusso e la circolazione dell'acqua di mare all'interno della laguna. E ancora dai canali che solcano i vasti specchi d'acqua lagunari. Questo equilibrio era ben compreso dai Veneziani, che non lasciavano niente al caso. Anche nell'edificazione delle *insule* che oggi formano la città, prima di procedere alla costruzione, verificavano che i rii e i canali non stagnassero. Questa attenzione si legge tutt'oggi nella toponomastica della città: le *scomenzere* non sono altro che i tentativi andati subito a buon fine.

Malgrado le difficoltà legate agli agenti naturali, quindi, l'ambiente naturale costituiva già in epoca romana un habitat favorevole all'insediamento umano. Le terre emerse al suo interno una volta arginate e bonificate, diventavano coltivabili e abitabili, naturalmente protette da specchi d'acqua. In queste condizioni, a partire dall'VIII secolo, nacquero e si svilupparono numerosi centri urbani sulle isole della laguna veneta, dando inizio ad un progressivo infittimento dei tessuti edilizi e urbanistici che ha determinato l'attuale conformazione del centro storico di Venezia (*Mancuso, 2009*). Questo processo era caratterizzato dalla difficoltà di doversi confrontare con la presenza di terreni paludosi e dell'acqua stessa. Per ovviare a questo problema i veneziani usavano pali di olmo, di ontano o di larice per le fondazioni, sufficientemente lunghi da raggiungere gli strati più profondi, all'altezza del *caranto*, che, una volta sommersi, subivano un processo di mineralizzazione che ne consolidava la struttura. Il legno e tutti gli altri materiali da costruzione erano portati dai territori della Repubblica di Venezia nella Laguna attraverso canali e mari, e la loro estrazione era fortemente regolamentata da leggi che denotavano una particolare attenzione riservata alle risorse ambientali e che risultano sorprendentemente attuali.

L'attenzione della Serenissima nei confronti delle tematiche ambientali si riflette soprattutto attraverso le numerose e profonde intromissioni nelle dinamiche proprie della laguna, che di fatto hanno reso quest'ultima un ambiente molto più antropizzato che

naturale.

Gli interventi di rafforzamento dei bordi delle isole, la costruzione di argini, la diversione dei fiumi e la modificazione delle bocche di porto hanno nel tempo regolamentato sia l'apporto in laguna di detriti e sabbie dovuto all'azione dei fiumi, che la modellazione e l'erosione dei suoli emersi legate all'azione del mare. L'aspetto morfologico attuale della laguna dipende, quindi, da questa reciproca influenza tra mare e fiumi, dai meccanismi di compattamento dei sedimenti (subsidenza) e di fluttuazione nel livello medio marino (eustatismo), e dalla loro variazione nel tempo indotta da processi naturali o antropici.

È dopo l'unificazione d'Italia che l'approccio al territorio lagunare si trasformò radicalmente, per via del cambiamento della situazione politica ed economica europea. L'accentuazione del declino della città iniziato con la scoperta dell'America culminò con l'affermazione di Venezia come città industriale e l'inizio della sua vocazione turistica.

L'economia e, in generale, la vita della comunità lagunare si legarono sempre più alle attività manifatturiere o portuali dipendenti dai mercati dell'entroterra oppure a quelle amministrative e di servizio svolte dai centri principali. Dalla metà del 1800, le trasformazioni più rilevanti della Laguna furono dovute alle nuove esigenze tecniche della navigazione a motore e alla necessità di riconvertire le attività portuali. Contestualmente, si attuò l'allacciamento ferroviario con Milano, affiancato attorno al 1930 dal ponte automobilistico. Questi interventi, insieme alla costruzione della stazione marittima, consolidarono il progressivo spostamento del baricentro funzionale di Venezia verso ovest e fecero maturare una volontà di riorganizzazione imperniata sull'industria e sul turismo. La comparsa di attività manifatturiere e di cantieristica navale lungo la gronda lagunare fecero dunque di Venezia una delle prime città industriali d'Italia, e l'estensione dei limiti amministrativi a Marghera sancì la nascita della "Grande Venezia". Questo processo portò ad un progressivo abbandono della Laguna, che cessò di essere una risorsa necessaria per la sussistenza degli insediamenti insulari o litoranei, diventando "terra di nessuno": un territorio non più considerato come ambiente unitario, soppiantato dalle sempre più rigide e univoche relazioni dirette su Venezia e verso la terraferma.

Le dinamiche che hanno portato al cambiamento di approccio nei confronti della laguna sono le stesse che hanno condotto alla trasformazione della Venezia città portuale. Le trasformazioni tecnologiche della navigazione iniziate nel secolo scorso, infatti, misero a dura prova la struttura portuale di Venezia, tradizionalmente in grado di rinnovarsi continuamente, al punto da costringerla ad adeguarvisi.

Fu la fine della Venezia città-porto, quella Venezia in cui durante il medioevo ogni porzione del suo territorio aveva una forte funzione portuale, grazie alla capillarità della rete di canali minori; la stessa Venezia in cui nel 1500 si formò un vero fronte portuale attorno al Bacino di San Marco, di cui il Bacino stesso ne era la grande piazza, in grado di evidenziare gli edifici e i luoghi che vi si affacciavano: la piazza, le cupole della Basilica e il campanile, il Palazzo ducale.

Le due anime della nuova città che si svilupparono nel corso del Novecento trovarono così allocazioni differenti e univoche nel territorio stesso. A partire dagli anni '70, infatti, il porto usa due distinti accessi dal mare: la bocca di Malamocco per i traffici de-

stinati a Marghera, porto commerciale, e la bocca di Lido per il traffico passeggeri, che fa capo alla stazione Marittima. Quest'ultimo accesso implica che le navi attraversino il bacino di San Marco, transitando per il canale della Giudecca. Alla vecchia e del tutto inadeguata stazione marittima di San Basilio sono stati aggiunti successivamente tre nuovi terminal lungo la banchina, in risposta ad un nuovo tipo di traffico che ha iniziato a prendere piede e che negli ultimi anni ha manifestato una crescita esponenziale: la crociera come forma di turismo di massa (Figure 1 e 2).

Le attività legate al porto turistico di Venezia, allo stato attuale, si sviluppano dunque prevalentemente nell'area della Marittima che, assieme a San Basilio e alla Riva dei Sette Martiri, si estende per oltre 260.000 mq di aree a terra. La Marittima ospita ben otto terminal passeggeri e dal 2010 è servita dalla omonima stazione del *people-mover*, baricentrica rispetto alle due stazioni di testa del Tronchetto e di Piazzale Roma, che insieme forniscono un collegamento veloce per oltre un milione e mezzo di crocieristi che in media arrivano in città ogni anno. L'autorità portuale di Venezia sta tuttora investendo nel potenziamento del ruolo della Marittima quale porto crocieristico, attraverso il recupero di un fabbricato da riconvertire a terminal; la riqualificazione delle aree di Santa Marta e San Basilio; la realizzazione in prossimità della Stazione Marittima di un progetto che prevede un centro direzionale con strutture ricettive, un'ampia piazza giardino e un parcheggio multi-piano.

Proposta di riconfigurazione della Marittima

Il centro storico di Venezia attualmente ospita meno di 60.000 abitanti, poco più dei 50.000 studenti e lavoratori che quotidianamente giungono sull'isola e circa un terzo dei 150.000 *city users* (F. Mancuso, 2009). A Venezia si attestano, in media, più di 21 milioni di turisti all'anno, i quali sono accolti sempre di più in edifici convertiti da residenze a strutture ricettive, generando disagi alla città in termini di congestione e di vivibilità. Diversi sono i motivi imputabili al sovraccarico turistico nel centro storico, fra i più significativi si annoverano la poca attrattività delle aree sulla terraferma, in particolare di Mestre e Marghera; la scarsità di offerta ricettiva al di fuori dell'isola; la decadenza di Lido, un tempo meta turistica nota, oggi quartiere residenziale della città; il turismo crocieristico che, secondo i dati dell'Autorità Portuale di Venezia, raggiunge ogni anno cifre esorbitanti, rendendo difatti la città il primo *home port* del Mediterra-

Figura 1 - Vista dei terminal sulla banchina Tagliamento



neo, il terzo porto passeggeri in Europa e l'undicesimo nel mondo. L'afflusso di turisti legati al traffico crocieristico contribuisce notevolmente a superare la soglia di capacità di carico turistica di Venezia. Questa soglia, calcolata da Paolo Costa, in quel periodo docente dell'Università Ca'Foscari, collocava intorno ai 22.000 turisti giornalieri il limite massimo che il centro storico poteva sopportare, mentre negli ultimi anni si è arrivati ad una media di circa tre volte superiore con punte di 100.000 presenze (Costa, 2001).

La pressione critica determinata dal superamento della capacità di carico produce impatti che coinvolgono l'intero territorio veneziano. Un ulteriore fattore di pressione è costituito dalla saturazione in termini di edificazione nel centro urbano dell'isola che non a caso rientra tra le ragioni dello sprofondamento delle terre emerse, con una velocità complessiva stimata di circa 2.5 mm all'anno. Se, d'altro canto, gli scenari predittivi sul mutamento climatico globale dovessero compiersi, Venezia si dissolverebbe nel volgere di qualche secolo, inabissata sotto il livello del mare. Il Comitato Intergovernativo sui Mutamenti del Clima (Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC) rende noto, infatti, che la crescita del livello del mare dovrebbe attestarsi fra 20 e 70 cm entro l'anno 2070 (Day, 1995).

Intanto, la museificazione e mercificazione del centro storico si affermano come modello predominante di progresso economico della città, a causa della mancanza di visioni di lungo periodo che sappiano interrogarsi sul destino della 'Grande Venezia' del futuro (Rinaldo, 1997). La Marittima e la laguna sono divenute appendici a servizio dell'opera di cristallizzazione del nucleo antico, relegate a luoghi di transito che non hanno lo slancio per trattenere a sé le ondate di turisti.

La costruzione di un quadro prefigurativo sullo sviluppo economico e sociale di Venezia, invece, non può prescindere dalla tutela del carattere identitario della città intesa come isola di un arcipelago lagunare, continuamente rimodellata dalle dinamiche idrauliche, e di cui il porto turistico è il primo approdo.

In risposta a questo insieme di problematiche, la proposta progettuale qui presentata considera Venezia come un sistema complesso costituito da isole, ambito lagunare e terraferma, all'interno del quale è possibile riequilibrare i flussi che gravano prevalentemente sul centro storico. Il porto della Marittima riveste un ruolo determinante come baricentro di tale sistema e diviene un potenziale fulcro per auspicare una rilevante inversione di rotta, in grado com'è di funzionare da regolatore dei flussi turistici e commerciali. Si tratta di un primo passo verso la diminuzione della pressione turistica e

Figura 2 - Aree parcheggio antistanti la nuova stazione marittima



verso la restituzione alla città di un'area considerata a tutti gli effetti periferia. La marginalità della Marittima, infatti, costituisce un paradosso per una città che storicamente ha visto sviluppare la sua periferia lontano da sé, sulla terraferma e lungo il cordone litoraneo della laguna.

Il progetto, inoltre, considera la questione relativa alla sproporzione delle navi da crociera che quasi quotidianamente attraversano il canale della Giudecca per attestarsi al porto turistico, e prova ad immaginare un nuovo assetto che consenta a Venezia di riappropriarsi della sua natura di città-porto.

L'area sulla quale insiste la proposta di riconfigurazione e rifunzionalizzazione della Marittima si spinge al di là dei limiti amministrativi e morfologici del porto, estendendosi alle aree limitrofe. Il risultato di tali considerazioni è l'individuazione, nell'*insula* della Marittima, di tre ambiti funzionali: l'area retro-portuale, il porto turistico e l'area di connessione porto-città.

Il primo di questi ambiti è costituito dall'area compresa tra la sponda nord dell'*insula* e la stazione Marittima. Dal punto di vista del trasporto su gomma, si può considerare l'ingresso al porto e all'isola dalla terraferma. L'accessibilità a questo ambito è garantita da via della Libertà, un collegamento cruciale tra il retroterra e l'isola, che, se da un lato garantisce un percorso carrabile fino alla Marittima e a Piazzale Roma, dall'altro genera un inestricabile groviglio infrastrutturale. Al contempo, la linea del *people-mover* costituisce un agevole collegamento trasversale con il Tronchetto e Piazzale Roma. Nell'area retro-portuale si localizzano, inoltre, spazi aperti e contenitori dismessi o sottoutilizzati, che possono fare da volano ad un progressivo processo di riqualificazione e sviluppo dell'ambito: la vecchia sede della capitaneria di Porto, le aree verdi residuali, i parcheggi sovradimensionati, i binari ferroviari dismessi.

L'area centrale è l'ambito del porto turistico che comprende le banchine destinate alle attività commerciali e crocieristiche con i relativi specchi acquei. Qui si ergono imponenti terminal crociere, terminal traghetti e magazzini, alcuni di recente costruzione, altri in pessimo stato di conservazione. Una porzione rilevante degli spazi aperti è destinata a viabilità, aree deposito container, aree bunkeraggio, e parcheggi. La consistente presenza di recinzioni e muretti riserva l'accesso esclusivamente agli addetti ai lavori e ai crocieristi.

L'ambito di interazione porto-città è attraversato dal Canale Scomenzera, di cui si considerano la sponda ricadente nella Marittima e quella ricadente nel centro storico. Entrambe si caratterizzano per la presenza di capannoni e magazzini ottocenteschi di pregio architettonico e di binari dismessi parzialmente intatti, anche se in alcuni punti ricoperti da vegetazione fitta. La prossimità alle sedi universitarie della Ca' Foscari e dello IAUUV, alla sede operativa dell'Autorità Portuale e all'area verde del Campo di Marte, proprietà dell'Italgas e attualmente in disuso, la rendono una zona filtro di particolare interesse dal punto di vista progettuale per il suo alto potenziale di trasformabilità.

L'approccio strategico per ambiti funzionali ha condotto ad un ridisegno complessivo del porto turistico in grado di garantire un dialogo sinergico con la città e di favorire l'incremento di resilienza sociale, economica ed ambientale del territorio. Il fulcro della

scelta progettuale consiste nella riconversione dell'attuale terminal-crociere di Venezia in porto turistico per maxi-yacht, delocalizzando a Marghera le funzioni logistiche e crocieristiche e utilizzando il canale Malamocco-Fusina quale via navigabile alternativa. Gli obiettivi alla base di questa scelta sono molteplici. In primo luogo, la volontà di integrare l'area portuale della Marittima al contesto di riferimento, aumentando la permeabilità e la fruibilità senza snaturarne l'originaria vocazione turistica. In secondo luogo, la necessità di restituire un forte valore identitario al porto, inteso come parte della città che, pur sacrificando in passato determinati aspetti ambientali, ne ha garantito lo sviluppo economico. Inoltre, la mitigazione degli impatti ecologici e paesaggistici prodotti dalle grandi navi. Infine, la redistribuzione dei flussi turistici attraverso l'ottimizzazione del sistema infrastrutturale e l'ideazione di nuovi attrattori forti.

Lo spostamento del porto crocieristico si andrebbe ad integrare con il ridisegno del sistema logistico-portuale contenuto nel Piano Triennale Operativo 2013-2015 dell'Autorità Portuale di Venezia. Il Piano prevede contestualmente la riconversione di Porto Marghera ad area ospitante funzioni terziarie e logistico-portuali; l'operatività del terminal Ro-Ro "Autostrade del mare" di Fusina, con la realizzazione di due darsene e quattro banchine e la creazione di una piattaforma logistica; la realizzazione di un terminal *off-shore*; il completamento della rete AC/AV nell'area di Venezia-Mestre; la conversione della tratta ferroviaria Mestre-Santa Lucia in linea metropolitana veloce.

In accordo con una visione sistemica del territorio e sulla base di un approccio multi-scalare, sono state effettuate delle scelte che hanno portato alla proposta di riorganizzazione spaziale della Marittima. Il presupposto del progetto è l'ottimizzazione della rete viaria, la limitazione del traffico su gomma nel porto turistico e la realizzazione di parcheggi di interscambio all'estremità nord dell'area di intervento. A seguito della demolizione di alcuni manufatti, nell'area retro-portuale, si svilupperà un grande parco urbano che avrà funzione di collegamento e filtro tra l'area portuale e l'entroterra. L'ambito del porto turistico sarà arricchito da molteplici funzioni per garantirne la continua vitalità, in particolare: residence, un polo micro-fieristico delle eccellenze locali, gallerie commerciali, strutture ludico-ricreative e culturali e uno *Yacht Club*. L'ambito di interazione porto-città, invece, sarà destinato alle arti e alle sperimentazioni scientifiche e tecnologiche. Nella parte più prossima alle sedi universitarie saranno realizzate le nuove abitazioni per studenti, mentre atelier per artisti e spazi espositivi verranno allestiti all'interno dei magazzini preesistenti. Infine, un'area verde ospiterà alcuni prototipi di case ecosostenibili mentre il terminal crocieristico verrà riconvertito a centro di ricerche di biologia lagunare, al fine di preservare e divulgare la ricchezza dell'ambiente lagunare veneziano (Figure 3 e 4).

Le regole edificatorie sulle quali si fonda il riassetto del porto turistico rispondono alla necessità di definire precisi rapporti morfologici tra le componenti dell'area portuale, atti da un lato a garantire l'efficienza, la sostenibilità e la multifunzionalità del disegno generale, dall'altro a consentire usi flessibili capaci di integrarsi e riadattarsi ai mutamenti del territorio circostante. In questo quadro si inseriscono gli elementi strutturanti del progetto: il mantenimento della maglia ortogonale originaria, che diviene struttura

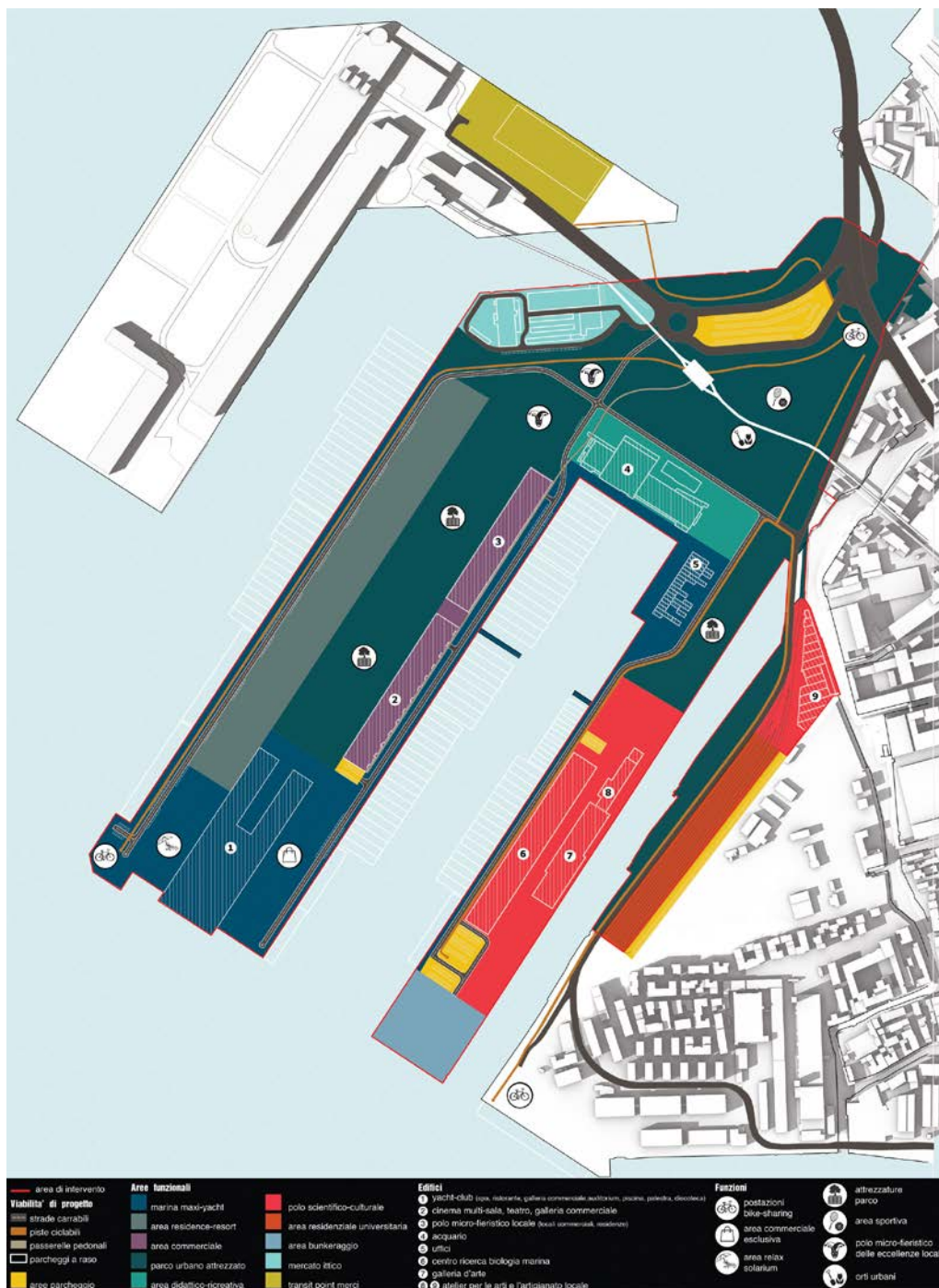


Figura 3 - Schema funzionale del porto

relazionale tra oggetti nuovi e persistenze; l'utilizzo del container quale elemento modulare sul quale si costruisce l'impianto del sistema insediativo e degli spazi aperti; il riuso dei terminal crociere, opportunamente ristrutturati e destinati a nuove funzioni per il terziario e la diportistica; l'articolazione di un complesso sistema di parchi e aree-filtro; la delimitazione di un fronte continuo, interrotto in corrispondenza di due grandi aper-

Figura 4 - Masterplan



ture trasversali sulla cattedrale di San Marco e verso lo skyline di Marghera; il prolungamento di questi tagli trasversali verso le acque lagunari che, diventando fari e punti di riferimento, richiamano la tradizionale relazione tra la città e il suo porto (Figure 5,6,7).

Conclusioni

La proposta di riconfigurazione della Marittima da porto crocieristico a porto turistico per maxi-yacht cerca di fornire una risposta alle problematiche legate agli impatti che

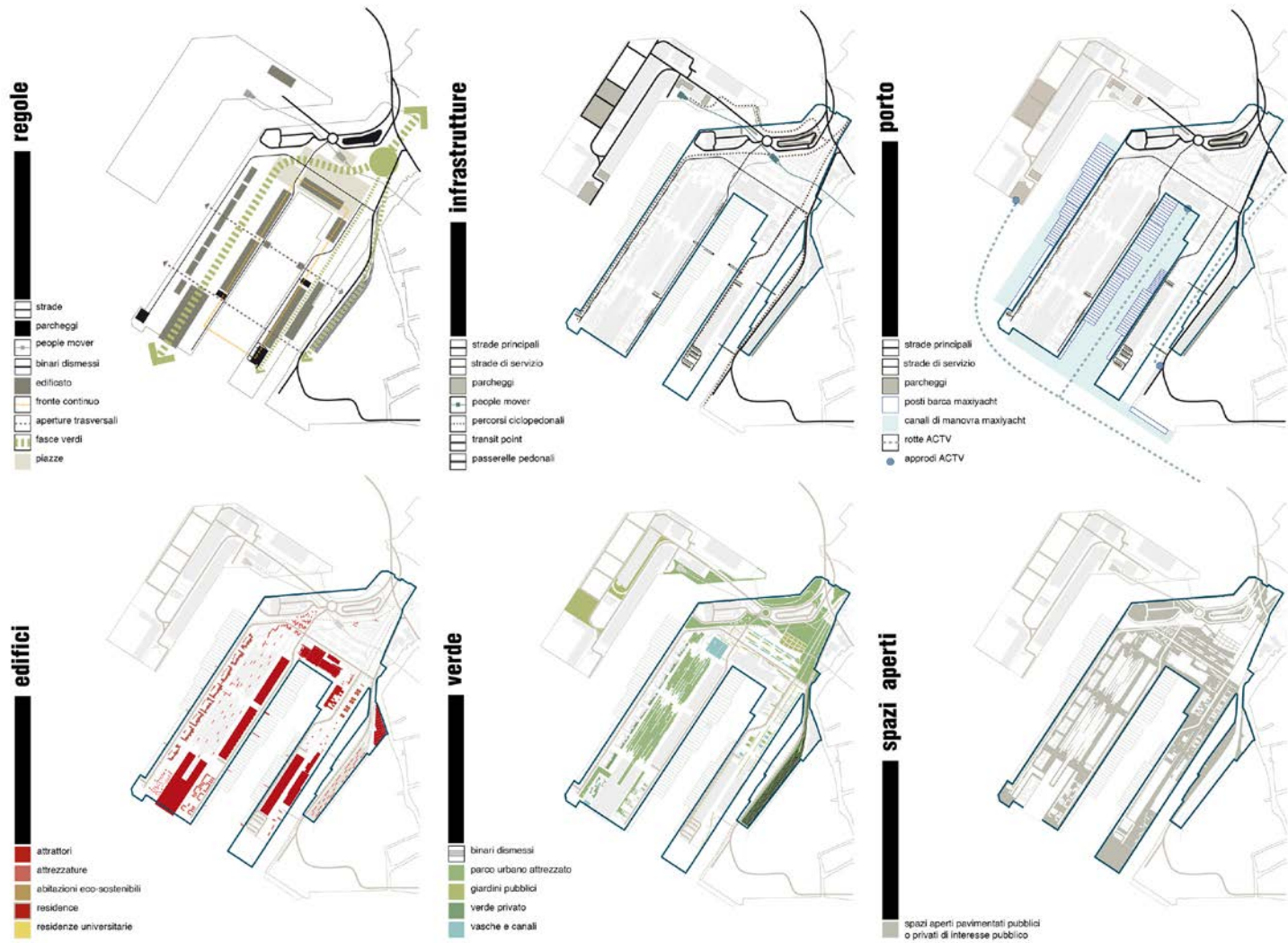
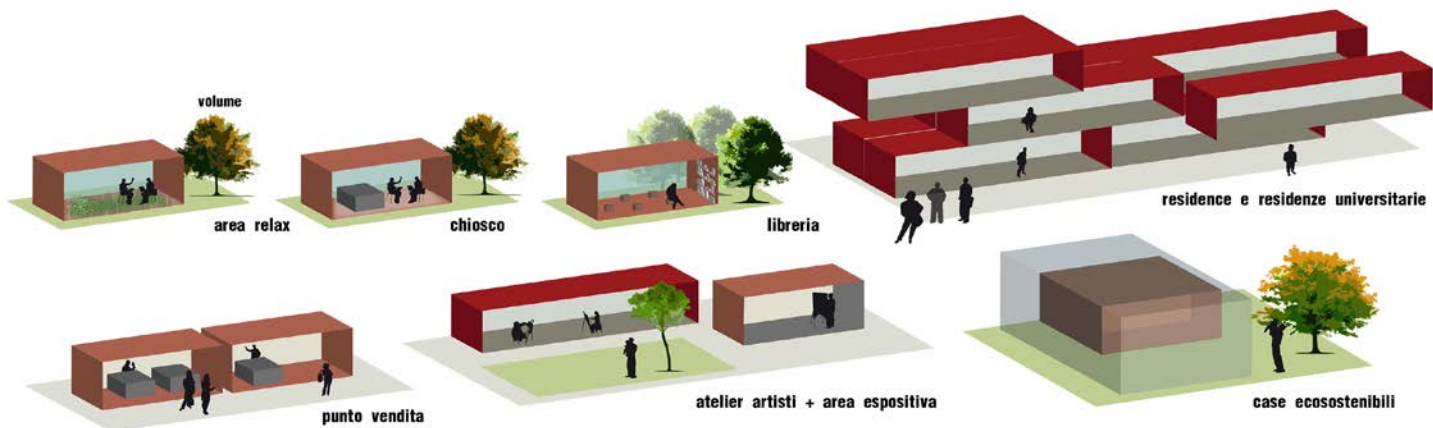


Figura 5 – Schemi di funzionamento dell'area portuale

Figura 6 - Possibili usi e configurazioni dei container



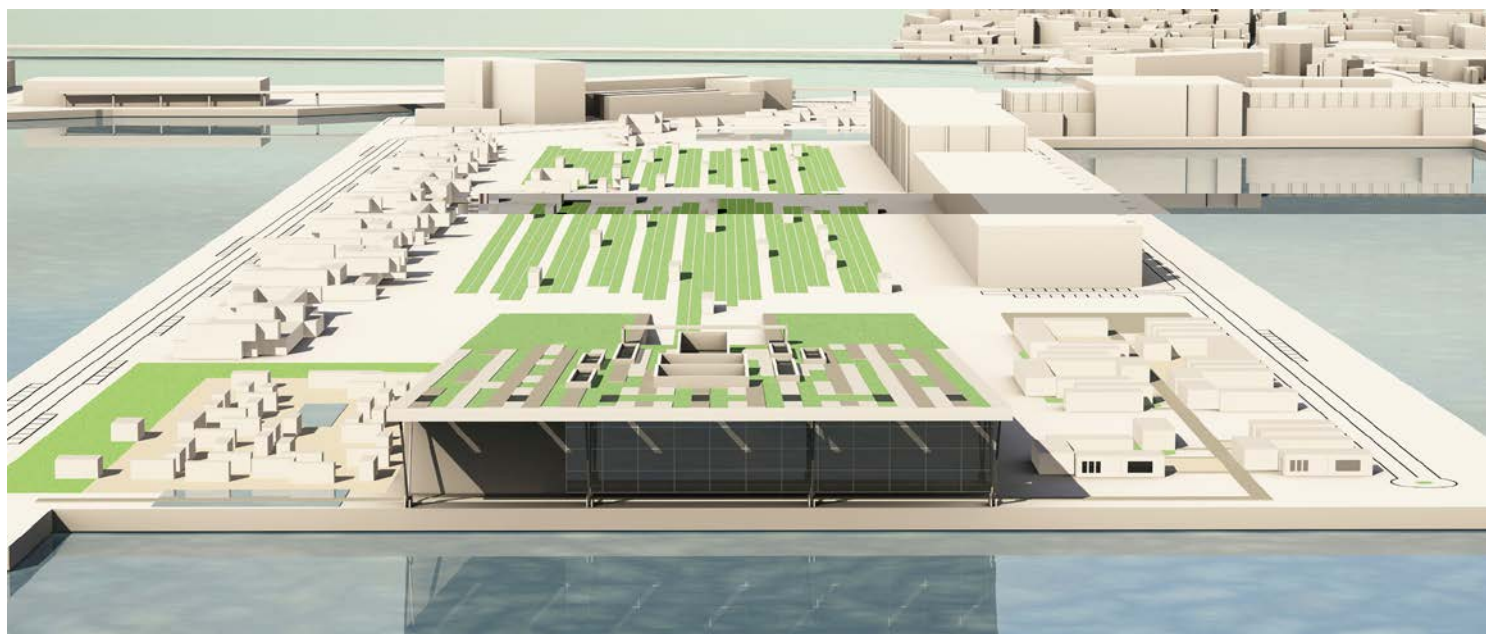


Figura 7 - Vista render

il turismo crocieristico esercita sul labile equilibrio del territorio veneziano. Il superamento della capacità di carico della città ha determinato il peggioramento delle condizioni di vivibilità e lo spopolamento del centro storico a causa della massimizzazione di un modello di sviluppo turistico che non è più sostenibile da tempo. Tale proposta naturalmente non è in grado di fornire da sola una soluzione definitiva alle criticità descritte, tuttavia, si pone come strumento preliminare volto alla decompressione di Venezia dallo stress quotidiano cui è soggetta ed utile all'attivazione di nuove politiche in questo settore.

La rigenerazione urbana della Marittima si pone gli obiettivi di mitigare gli impatti delle grandi navi da crociera, di integrare il porto alla città e al territorio valorizzando una parte di Venezia attualmente considerata periferica, di generare un nuovo polo attrattivo che agisca in sinergia con il centro storico e con gli ambiti lagunari. L'intervento, inoltre, mira ad incrementare il grado di resilienza di una città che quotidianamente si confronta con la variabilità dei processi naturali e con le trasformazioni antropiche, operando un rafforzamento dell'identità locale e delle componenti sociali, economiche ed ambientali attraverso la riconversione del porto secondo forme di turismo più sostenibili. La riconversione tende a riutilizzare in modo produttivo alcune preesistenze dell'area portuale, destinandole a nuovi usi compatibili con le scelte progettuali. In conclusione, si propone una nuova visione sistemica e strategica secondo la quale Venezia si riappropria della sua natura di città-porto.

REFERENCES

- Capra F., La rete della vita, Pordenone, Bur Rizzoli, 1996, 362 pp
- Costa P., “La carrying capacity. Il caso di Venezia” in AAVV Politica economica del turismo, a cura di Costa Paolo, Manente Mara, Furlan Maria Carla, Milano, Touring Club Italiano, 2001, pp.135-147- Day Jr J. W., “Risanamento e gestione. Alcune considerazioni sulla laguna di Venezia come ecosistema complesso”, in Quaderni Trimestrali Consorzio Venezia Nuova, 1995, Venezia, pp. 10-29
- Forman R. T. T., Land Mosaic. The Ecology of Landscape and Region, New York, Cambridge University Press, 1995, 632 pp
- Fusco Girard L., “Per uno sviluppo umano sostenibile nel Mezzogiorno: come gestire la transizione verso una nuova base economica urbana”, in AA.VV. Nord e Sud a 150 anni dall’Unità d’Italia, SVIMEZ, Roma, 2012, 759-779 pp
- Mancuso F., Venezia è una città. Come è stata costruita e come vive, “Voci sulla città”, Venezia, Corte del Fontego, 2009, 191 pp
- Pavia R., di Venosa M., Waterfront dal conflitto all’integrazione, Trento, ListLab, 2012, 77 pp
- Rinaldo A., Equilibrio fisico e idrogeologico della laguna, Venezia, Fondazione ENI Enrico Mattei, 1997, pp, 36 pp

IMAGES SOURCES

Le elaborazioni grafiche e le fotografie contenute nel testo sono di proprietà degli autori.

Daniele Cannatella

Università degli Studi di Napoli Federico II, DiARC – Dipartimento di Architettura
 Email: daniele.cannatella@gmail.com

Daniele Cannatella is an architect and PhD student in Urbanism and Environmental Assessment at the Department of Architecture, University of Naples Federico II, Italy. The main subject of his research is the relationship between water and cities in coastal areas. Venice (the city, the lagoon and the port) was his case study for the Master in Sustainable Planning and Design of port-cities, attended in 2013.

Giuliano Poli

Università degli Studi di Napoli Federico II, Centro Interdipartimentale di Ricerca in Urbanistica Alberto Calza Bini
 Email: giulianopoli84@gmail.com

Giuliano Poli is an architect, and he has a Degree in Architecture on Economics and Environmental Assessment at the University of Naples Federico II, Italy. His research interests are integrated assessment in decision-making processes with GIS interaction but he works also in strategic environmental assessment (SEA). Venice (the city, the lagoon and the port) was his case study for the Master in Sustainable Planning and Design of port-cities, attended in 2013.

Sabrina Sposito

Università degli Studi di Napoli Federico II, DiARC – Dipartimento di Architettura
 Email: sposito.sabrina86@gmail.com

Sabrina Sposito is an architect and PhD student in Urbanism and Urban design at the Department of Architecture, University of Naples Federico II, Italy. Her main subject of studies is the role of resilience in contemporary urban regions planning, with a special focus on the relationship between water and cities. Her research has a multidimensional and cross-scale approach. Venice (the city, the lagoon and the port) was her case study for the Master in Sustainable Planning and Design of port-cities, attended in 2013.

Abstract

Naval maritime dockyards and Port Mediterranean City Museums

Teresa Colletta

Abstract

The essay put in evidence the relevance of the today construction of the Historical City Museums to produce a correct diffusion of the long urban history knowledge to a large public, unit with the knowledge of their territory and of their urban and architectonic heritage values. Promotion and diffusion of the knowledge fundamental base for a profitable urban conservation of the ancient settlements.

The Historical City Museums are built in the new buildings, with high symbolic



Barcellona - Museo marittimo

value, but also with the re-use of ancient architectures. This essay speak about the revalorization with a new use, as historical city museums, of the large spaces, Medieval and Renaissance, of the naval maritime dockyards of the Mediterranean port towns: as the dockyards of Venice, Pisa, Barcellona, Valencia and Amalfi, relevant preexistences of their identity of sea-towns.

Arsenali navali marittimi e Musei delle città portuali mediterranee

Il saggio pone in evidenza la rilevanza della costituzione odierna dei Musei delle città storiche per una corretta diffusione della conoscenza della lunga storia delle città, del loro territorio e dei valori del loro patrimonio urbano e architettonico ad un grande pubblico. Promozione e diffusione della conoscenza alla base di una proficua e adeguata conservazione urbana dei tessuti antichi.

I Musei della città possono essere di nuova costruzione, dal forte valore simbolico, ma il saggio si concentra su quelli che attuano il riuso di antiche strutture architettoniche e in particolar modo sulla riqualificazione degli spazi degli arsenali navali marittimi, medievali e cinquecenteschi, delle città portuali del Mediterraneo: quali quelli di Venezia, Pisa, Barcellona, Valencia e Amalfi, valida testimonianza della loro identità di città di mare.

KEYWORDS:

Historical City Museums, Port towns, Naval maritime dockyards

Arsenali navali marittimi e Musei delle città portuali mediterranee

Teresa Colletta

La diffusione della conoscenza della città storica ad un grande pubblico è uno dei temi maggiormente dibattuti oggi, essendo considerata la base fondamentale per agevolare una proficua e adeguata conservazione urbana dei tessuti antichi. Ci si è resi conto della forte mancanza di una coscienza della città e della sua stratificazione storica e delle sue continue trasformazioni nel corso della storia, a confronto con la conoscenza e l'impegno rivolto alla salvaguardia delle emergenze architettoniche. Per i grandi valori presenti nelle città storiche, non solo come emergenze monumentali a tutti ben note, ma principalmente per la stratificazione di beni materiali e immateriali presenti nelle città di lunga tradizione, è fortemente necessaria una maggiore promozione dei valori urbani ancora presenti. Si pensi ad esempio alle città portuali storiche del Mediterraneo e alla necessità di una presa di coscienza della loro forte stratificazione bi-millennaria. In tale linea si è concentrato l'interesse sulla formazione di una cultura urbana conservativa maggiormente aggiornata-qualificata e partecipata a riguardo del patrimonio delle città storiche. Vorrei ricordare infatti che proprio a questo riguardo l'anno scorso a marzo ho coordinato a Ravello, al Centro Europeo per i Beni Culturali (CUEBEC), un workshop su "Città storiche e turismo culturale" come responsabile dell'ICOMOS Italia per il Comitato scientifico sulle città e villaggi storici (CIVVIH), nel quale, come si può leggere negli Atti, pubblicati a marzo del 2013¹, si affrontava il dibattito sul Marketing urbano fortemente presente in molte città antiche a discapito di un reale turismo di cultura e di promozione dei valori del patrimonio urbano. Nel dibattito e nelle comunicazioni ivi presentate si mostravano tutte le opportunità attuate nelle città italiane per una adeguata promozione e diffusione, anche tramite tutti i mezzi di informazione e nella costante innovazione del sapere urbano. Si rilevava infatti la necessità che per avere un sostanziale avanzamento di cultura urbana è necessaria una maggiore informazione e comunicazione di tipo innovativo e tecnologico, nodo questo che svolge un ruolo chiave e che è stato individuato dalla sigla ICT: *Information and Communication Technology*.² E' necessario cioè individuare i valori urbani insiti nelle città di lungo periodo, renderli espliciti e comprensibili e in tal senso salvaguardarli anche ai fini di una visita turistica: Bisogna cioè far comprendere la complessità della città storica. Il problema infatti non è tanto quali siano i centri urbani da individuarsi quali *città d'arte*, ma quali sono le rilevanti caratteristiche urbane delle città che assumono la valenza di patrimonio urbano da conservare e da salvaguardare nella loro identità culturale e autenticità. Non è tanto la presenza di monumenti di grandissima rilevanza a far sì che un sito debba individuarsi come "città d'arte" e quindi degna di essere inserita nelle mete del turismo, ma dovrebbero essere invece individuati i "valori" del patrimonio urbano di quella città, nell'obiettivo di trasmetterli e far sì che vengano compresi dai cittadini e dai visitatori

occasionalmente. Proprio nel senso di un impegno per la promozione di conoscenza della storia urbana, vanno considerati gli sforzi operati nel costruire in Italia dagli anni '90 i Musei della città storica per una competente diffusione del patrimonio urbano ancora presente nelle nostre città³. Bisogna invece porre l'accento sul ruolo determinante della conoscenza dei valori del territorio storico e delle città per la costruzione di un turismo inteso come un'attività per produrre cultura e ciò può fondarsi solamente su una nuova e basilare informazione, mettendo in campo tutte le nuove tecnologie del sapere urbano. Una nuova cultura di turismo urbano-città storiche e cultura urbana attraverso una migliore conoscenza delle città storiche, tramite un turismo che sia di cultura. Ossia bisogna individuare nuovi temi tramite approfondimenti disciplinari che possano essere immessi in una nuova immagine e tramite il turismo possano rivalutarsi, anche con una effettiva partecipazione⁴.

Benchè si riconosca al patrimonio urbano un ruolo economico, oltre che di memoria storica ed estetico, è necessario che questi valori, in quanto beni, risorse non riproducibili, non siano considerati una semplice attrattiva turistica, compresi in un pacchetto turistico, al pari di un albergo-ristorante-negozio, ma secondo noi, bisogna porre l'accento sulle tappe fondamentali del processo di costruzione di ogni città storica, individuandone i principi fondativi, in un percorso ideale lungo l'Italia delle cento città, tutte ricche di tesori artistici, ma anche luoghi urbani che per le loro particolarità e specificità storico-urbanistica-paesaggistica sono punti di eccellenza dell'offerta turistica. Informare e comunicare alla pubblica opinione la complessità della città storica e anche della stratificazione storica in essa presente, in particolar modo nelle città a lunga continuità di vita, come ad esempio le città mediterranee, deve essere il nostro primo obiettivo⁵. "Bisogna sviluppare gli aspetti teorici relativi al legame tra *patrimonio e città*, mettendo insieme punti di vista diversi e rappresentativi di vari ambiti di interesse e di ricerca, scrive Enrico Guidoni, perché emerga un'idea composita di città d'arte, ricca di valenze e significati, di storia e di memoria, irrinunciabili per lo sviluppo delle forme della vita urbana contemporanea. Va sottolineato il significato complesso, legato ad una nozione allargata di patrimonio culturale che vada oltre la divaricazione tra *urbs e civitas*, cioè tra spazio abitato, forma delle pratiche sociali, luogo d'identità della comunità, e spazio prevalentemente caratterizzato dalla densità dei monumenti come polarità emergenti nella città di pietra. L'immagine della città può essere ricostruita a partire da diversi tipi di descrizione, esaltando la differenza e anche la contrapposizione dei punti di vista, con un'innovativa forma di riflessione sulla *tradizione*, capace di cogliere elementi reali di continuità e di persistenza proprio oggi che la diffusione di immagini virtuali può talvolta capovolgere i dati di esperienza e di memoria. Mettere insieme descrizioni, esperienze differenti, far dialogare culture e visioni disciplinari separate, significa superare retoriche intercomunicanti e considerare la molteplicità dei fenomeni di composizione dello spazio urbano come fatto unitario, in modo da spiegare e comprendere la complessità della città storica per orientare le possibili direzioni del suo sviluppo..."⁶

Complessità delle città storiche che ha dato luogo per alcune città di esse, riconosciute dal valore universale- *oustanding universal value* - all'inserimento nella Lista del pa-

trimonio mondiale dell'UNESCO, ma non sempre il **brand** UNESCO ha costituito un nuovo richiamo, non essendo spesso conosciuto e promosso adeguatamente in Italia a confronto con altri siti del mondo, dove attirano visitatori e hanno grandi ritorni economici. Basti a ciò l'esempio del centro storico di Napoli inserito fin dal 1995 nella W.H.L,⁷ e non adeguatamente promosso turisticamente. Da parte nostra si sono approfonditi fin dagli anni '90 i temi del turismo legati al patrimonio culturale e l'evoluzione del dibattito dal turismo di massa al turismo culturale creativo⁸. In particolare per le città del Mediterraneo in cui la loro ricchezza è costituita dalla stratificazione storica millenaria, il turismo va inteso come conoscenza delle diversità del patrimonio culturale nelle diverse fasi della costruzione urbana, in cui anche l'archeologia urbana può essere di grande aiuto alla comprensione delle città antiche. Il passato delle città e la loro stratificazione storica ha un posto preminente: dall'archeologia alle scoperte urbane del sottosuolo, alle nuove stazioni della metropolitana dell'arte e alle nuove piazze nel centro storico etc.. possono rappresentare anche esse una attrazione turistica e rivelarsi quali aspetti positivi del revival turistico culturale di una città come Napoli, ad esempio, operando una informazione adeguata⁹. Sappiamo bene che non ci sono storie urbane valide per tutte le città, ma ciascuna città ha una sua storia particolare e un suo patrimonio urbano differenziato dagli altri da conoscere e conservare; in tal senso è necessario una qualificata conoscenza scientifica di ogni singola arte urbana presente nelle città storiche: e questo lavoro è un incentivo positivo al lavoro per gli storici dell'urbanistica per promuovere una scientifica informazione di conoscenza dei valori urbani e di identificazione dello spirito di quel luogo.

Una migliore conoscenza delle città storiche, tramite un turismo che sia di cultura, deve fondarsi su una informazione "adeguata", facendo tesoro di tutte le nuove tecnologie affinché si attui la promozione del patrimonio urbano tramite approfondimenti della conoscenza della città storica¹⁰, che eviti la consumazione di massa. La "visione" veloce non prevede la comprensione dell'identità urbana, né tantomeno dello "*spirito del luogo*" o *genius loci*, così come le caratteristiche del patrimonio urbano e dei suoi significati; significato di un luogo storico realmente difficile, perché denso di molteplici significati e valori. In tale linea si ravvede la necessità di promuovere un nuovo approccio alla formazione di un turismo culturale maggiormente aggiornato-qualificato e partecipato attorno al patrimonio urbano delle città storiche¹¹. Le difficoltà risiedono nell'inventare o reinventare il locale patrimonio storico urbano: il patrimonio culturale tematizzato e diffuso con nuove tecnologie è secondo noi alla base di una nuova cultura del turismo urbano. Ora questa scientifica informazione-promozione deve secondo noi essere prodotta in maniera "innovativa" sia tramite dei materiali multimediali, quali utili mezzi di informazione se opportunamente costruiti per addivenire ad una reale conoscenza della città storica¹², sia nella formazione di una coscienza della città e della sua stratificazione storica e delle sue trasformazioni tramite i Musei della città. Vanno infatti considerati con attenzione i Musei della città¹³ perché offrono una informazione adeguata e di una grande promozione scientifica della cultura della città e di una coscienza del patrimonio urbano e del loro territorio di appartenenza.

La costruzione dell'attrattiva Museo e in particolare dei Musei della città per generare sviluppo turistico è sempre più in auge oggi nelle città storiche, sia nella riprogettazione di alcuni specifici manufatti della città da utilizzare a museo e di riutilizzo di strutture edilizie già esistenti, si pensi alle strutture castellane per le città fortificate, sia con la realizzazione di nuovi musei, come opere d'architettura con valore simbolico.

Nella linea dell'attività produttiva di rigenerazione vorremo sottolineare in questa sede al riuso degli arsenali navali nelle città portuali, infrastrutture di rilievo per le città mediterranee, di grande impatto emozionale ed evocativo dello spirito della città di mare e dei suoi traffici mercantili.

I Musei della città storica in Italia

E' solo nell'ultimo decennio che hanno trovato esito un serie di istanze, maturate nel lungo periodo, relative all'aggiornamento/ridefinizione del ruolo del museo nell'ambito di una sostanziale ed estesa riflessione sul patrimonio culturale e sui valori insiti in questo, nell'obiettivo di configurare *presidi* per la tutela di identità locali, attivando processi di valorizzazione consapevole dello spirito del luogo. Divulgare per creare cultura deve essere l'obiettivo del Museo della città, e come più volte affermato e da più parti deve essere uno strumento scientifico, informativo e didattico per trasmettere la conoscenza di quello che ha creato la comunità civile in quel luogo urbano nel corso dei secoli. Unico obiettivo "creare cultura per ottenere un maggior rispetto della città storica che vive con il suo territorio". I Musei della città sono oggi argomento di forte dibattito e anche molto alla moda, scrive Donatella Calabi, facendo il punto sull'argomento nel 2008¹⁴ e mettendo in evidenza che questi musei non sono Musei d'arte e di architettura e neanche Musei storici, né Musei civici fondati in molte città fin dall'Ottocento, come istituzione cittadina di tradizione per conservare perlopiù opere e collezioni di varia natura e varia tipologia, ma totalmente staccati dall'attualità. Si cerca oggi di creare un luogo vivo dove si elabora e si mostra la storia urbanistica e architettonica anche contemporanea, utilizzando mezzi e strumenti innovativi a volte anche impressivi e fascinosi nelle città capitali con una storia di lunga data. Si pensi agli esempi di Amsterdam, di Budapest, al London Museum o al nuovo Museo della città di Tokio-Edo del 2010, in una nuova architettura appositamente progettata o al Museo della città di Granada nell'antica Casa de los Tiros, episodio architettonico caratteristico e protagonista dello sviluppo urbanistico del Barrio Cristiano del Realejo di Granada, dopo la conquista cattolica della città islamica.

In Italia questa nuova formula museale si deve collocare negli anni settanta del '900 con obiettivi di grande divulgazione e di conoscenza specialistica non solo circa le istituzioni cittadine ma sulle forme dell'insediamento, proponendo a un pubblico largo nuovi itinerari di storia urbana. "Il museo diventa allora un luogo di mostra permanente della forma urbis, che a poco a poco si estende alle aree limitrofe alla sede espositiva. Le finalità didattiche e divulgative si assommano a quelle della conservazione, soprat-



Fig. 1 - Bologna, Palazzo Pepoli. Museo della città storica (foto dell'a. 2012)

tutto intendono suggerire all'intera cittadinanza una riappropriazione del passato (non solo delle eccellenze storico artistiche)¹⁵. L'obiettivo dei Musei della città deve in generale fare riferimento a diversi modelli, contemporaneamente l'illustrazione della forma urbana, l'esposizione dell'archeologia, e specialmente dell'archeologia urbana, con la narrazione della storia cittadina, la presentazione ai turisti, con diverse forme di facile comprensione: film, immagini, vedute, quadri, arredi, modelli e plastici ricostruttivi, con metodologie e tecniche nuove multimediali ottenendo risultati eccezionali e straordinari per la ricostruzione della storia delle città. L'idea di un Museo "dedicato alla storia urbanistica e territoriale, all'edilizia tradizionale e ai mestieri ad essa più direttamente connessi (il muratore, lo scalpellino, il fabbro, il fornaciaio, il vasaio), nasce innanzitutto dalle oggettive condizioni di abbandono materiale e culturale, in cui versa il settore dell'insediamento e del paesaggio tradizionale, in area urbana e rurale", Con queste parole Enrico Guidoni, nel 1993, commenta l'esigenza di creare un museo di nuovo tipo che possa ricostruire l'unità inscindibile che storicamente lega la città alla campagna attraverso lo studio e la conservazione dei materiali e delle tradizioni costruttive contribuendo così ad una nuova coscienza dei valori storico-ambientali. L'esperimento del Museo della città e del territorio di Vetralla, nel Lazio, voluto e progettato da Enrico Guidoni negli anni '80 in una casa torre della cittadina e oggi curato da Elisabetta De Minicis (fig.1)¹⁶ si differenzia, quindi, dal cosiddetto "Museo territoriale", contenitore generico di ogni testimonianza presente all'interno di una determinata area, in quanto recupera non solo la dimensione territoriale di ogni centro, ma consen-

te di valorizzare, in un programma sistematico, anche gli insediamenti medio-piccoli, maggiormente legati al loro territorio, facendo diventare il museo uno strumento di conoscenza, di educazione e di tutela, una determinazione ben lontana dalla logica del "museo chiuso su una dimensione esclusivamente localistica"¹⁷. Il nuovo tipo di istituzione museale ha lo scopo di promuovere la conoscenza della storia edilizia, urbanistica, territoriale, riunendo la documentazione archivistica, grafica, iconografica, e le testimonianze archeologiche della costruzione, delle tecniche, dei mestieri. La finalità culturale primaria è quella di favorire la catalogazione, la tutela, il recupero del patrimonio nel suo complesso, con particolare attenzione per i materiali da costruzione, le attività produttive legate all'edilizia tradizionale, i problemi di restauro. Il ruolo di "Museo della città e del territorio" si realizza in una intensa attività di ricerca, di documentazione, di presenza didattica, in rapporto con tutte le istituzioni pubbliche e le associazioni private interessate, risultando promotore, protagonista, ispiratore di queste attività. Al primo posto la divulgazione "immediata" che consiste nel suscitare "emozione" nel visitatore, con il rappresentare un esempio di "armonia" con l'ambiente che lo circonda e, quindi, l'opportunità di adattare gli edifici storici per il nuovo uso, quale messaggio preciso sul

rispetto della conservazione. Così la casa torre di Vetralla, in parte costruito ed in parte scavato, colpisce il visitatore come un ritorno alle origini alla città murata e alle antiche attività artigiane, alla quale si aggiunge la promozione mediatica (conferenze, mostre, presentazioni di libri, musica, teatro) pubblicizzata attraverso il web ed altri strumenti informativi nell'obiettivo di creare cultura per ottenere un maggior rispetto della città storica che vive con il suo territorio".

Una corretta e interessante valorizzazione del patrimonio culturale tangibile e intangibile, con azioni ed effetti positivi sul territorio è da rivedersi nell'esperienza del Museo della città e del territorio di Monsummano Terme, realizzato con competenza e passione storica da Carla Romby, storico dell'urbanista fiorentino. Esperienza positiva degli anni '90 del Museo di Monsummano denominato l'"Hosteria di sua Altezza" dalla curatrice del progetto e della sua realizzazione Carla Romby. Ma se oggetto principe dell'azione del museo contemporaneo è la tutela dello "spirito dei luoghi" appare evidente come i musei locali, assai più dei grandi musei nazionali, siano destinati a divenire protagonisti di esperienze innovative in grado di mettere in luce le molteplici qualità dell'interazione fra popolazione e ambiente¹⁸.

Esempio certamente positivo è quello del Museo della storia della città di Bologna in Palazzo Pepoli (fig.2), dove la città è inserita in un discorso più generale riguardante tutto il territorio e nella compresenza di tutte le attività culturali in esso presenti e stratificate nel corso dei secoli inserito in un palazzo privato nobiliare totalmente restaurato in maniera innovativa. Il Museo della città di Bologna inaugurato nel 2012 a Palazzo Pepoli si propone di raccontare in modo esplicito e sintetico e accattivante la storia lunga della città e del suo territorio fin dalla fondazione ed è anche l'occasione per una revisione storiografica importante per il ruolo della città. Il museo infatti nella sua nuova istituzione può suscitare nuovi metodi di interpretare il rapporto della città ed il suo contesto.

Gli spazi urbani sono infatti parte integrante della vicenda storica narrata nei Musei.

perciò la tendenza è oggi in molte città europee la Musealizzazione di edifici monumentali, e per le città di mare, bisogna annoverare i Musei degli Arsenal navali. Questi edifici nella perdita della loro funzione primaria, determinano spesso una perdita della percezione del loro ruolo storico, non differentemente dalle architetture fortificate e dagli edifici militari e dalle fortezze che necessitano di un riutilizzo a nuovi usi per attuare la salvaguardia di questi antichi spazi urbani carichi di storia essi stessi e di memoria. Ciò ovviamente richiede una conoscenza del significato e delle funzioni che quegli spazi hanno svolto originariamente e in tempi successivi nel contesto urbano, dei loro mutamenti e adattamenti a nuove esigenze e impongono una disponibilità alle modifiche d'uso, al riutilizzo e alle trasformazioni delle antiche strutture voltate, dopo accurati restauri conservativi.



Fig. 2 - Vetralla (VI). "Museo della città e del territorio", nella casa Inclusa nelle antiche mura con torre, fondato da E.Guidoni nel 1991 (foto dell'a. 2006)



Figg. 3, 4 - Parigi. Le Pavillon de l'Arsenal e i grandi spazi adibiti a mostre sulla progettazione urbana in città



Fig. 5 Venezia. Ingresso all'Arsenale nella veduta di Canaletto del 1732

Fig. 6.Venezia. Il Bacino di Carenaggio di Jacopo Sansovino



Il recupero a uso museale degli arsenali marittimi di molte città portuali italiane ed europee.

La riprogettazione di alcuni specifici manufatti della città da utilizzare a musei dopo un restauro filologico delle strutture si è verificato nelle antiche strutture degli Arsenali navali non più in uso, riappropriandosi di un pezzo di città da parte della popolazioni. Riprogettazione a nuovo uso museale di manufatti storicamente significativi come testimonianza della storia cittadina, strutture che consentono la conservazione continua e aggiornabile del repertorio bibliografico, dei documenti di archivio, delle nuove ricerche storiche, delle opere d'arte, della cartografia originale, di cartografie ricostruttive sulle principali attività e delle trasformazioni urbane, nonché degli oggetti storicamente più significativi, come testimonianza con fotografie e filmati contemporanei o anche nuove progettazioni, come ci mostra per primo il recupero del Pavillon de l'Arsenal a Parigi: con la mostra permanente «Paris. La métropole et ses projets». L'esposizione permanente nei grandi ambienti voltati del Pavillon consacra più di 800 metri quadrati alla storia urbana della capitale francese all'attualità e al divenire della metropoli parigina degli anni 2000 (figg.3, 4).

In tale linea assumono grande rilievo il recupero a nuovo uso degli arsenali marittimi di molte città portuali italiane ed europee. In primis certamente bisogna ricordare gli Arsenali di Venezia. La grande cittadella e gli Arsenali di Venezia da un lento declino, ormai incapace di soddisfare le enormi esigenze delle moderne forze navali, fino al suo parziale abbandono, in anni recenti si sono rinnovati inserendovi alcune attività culturali e ponendo attenzione al problema del suo recupero, che in ogni caso risulta problematico data la vastità dell'area. Nel 2003 nasce, su iniziativa dell'Agenzia del Demanio e del Comune di Venezia, La Società Arsenale spa con l'obiettivo di fare rivivere le grandi infrastrutture marittime cinquecentesche, promuovendo, attivando e gestendo importanti progetti di valorizzazione (figg. 5, 6). Nell'agosto 2012 il compendio costituente l'Arsenale di Venezia, con esclusione delle porzioni utilizzate dal Ministero della difesa per i suoi specifici compiti istituzionali, in ragione delle caratteristiche storiche e ambientali, è stato trasferito in proprietà al Comune di Venezia, che ne assicura l'inalienabilità, l'indivisibilità e la valorizzazione attraverso l'affidamento della gestione e dello sviluppo alla Società Arsenale di Venezia SpA. In tale linea di recupero e valorizzazione delle infrastrutture marittime, non più in uso, vanno inseriti i Grandi arsenali reali di Barcellona con la costruzione del Museo marittimo della città storica aperto a mostre, conferenze esposizioni temporanee e per-

manenti come quella sulle grandi navi spagnole (figg. 7, 8, 9.). Né si possono tralasciare di ricordare gli Arsenali Medicei di Pisa, oggi Museo della storia dell' antica repubblica Marinara e futura sede della conservazione delle due grandi navi romane scoperte negli anni 2003-2004 a San Rossore. Gli *Arsenali Medicei di Pisa* ospiteranno il Museo delle Antiche Navi di Pisa, le imbarcazioni di epoca romana scoperte nel 1998 durante i lavori per la Stazione di San Rossore, dove tutt'ora è presente il *Cantiere* di recupero e restauro. Cantiere-laboratorio del legno che ospita per restauro anche le tre Navi romane della *Neapolis* e delle quali si spera di poter vedere presto un allestimento museale nella stazione " Municipio" del Metrò Linea 1 secondo il progetto dell'arch. Portoghese Alvaro Siza¹⁹ (fig. 11). Il *Cantiere delle Antiche Navi*, quando le navi saranno restaurate, la struttura degli Arsenali Medicei sarà pronta per accoglierle, Pisa avrà il suo tanto atteso museo. Contemporaneamente l'Amministrazione Comunale, grazie ai progetti PIUSS, sta recuperando i vicini *Arsenali Repubblicani* (precedenti ai Medicei) struttura adiacente alle mura, l'area della Cittadella, la Torre Guelfa, i vecchi Macelli e le ex-Stallette per ampliare l'offerta museale e creare un'area a servizio del futuro Museo delle Navi.

Tra gli Arsenali marittimi ancora in allestimento per un uso futuro a museo bisogna ricordare gli arsenali medievali della città di Valencia in Spagna in allestimento nel momento dell'aggiudicazione della Coppa America nel 2010 (fig. 12).

Un Museo che è anche "PORTALE" turistico della città si è realizzato tra il 2011 ed il 2012 ad Amalfi. Il *Museo degli Arsenali di Amalfi* è obbligato a divenire un ente attivo nel formulare politiche di salvaguardia del patrimonio e un interlocutore importante per la gestione dei processi di trasformazione e di sviluppo. Lo studio e l'esposizione delle memorie storico-artistiche della città sono argomenti di moda che mettono necessariamente in gioco un gran numero di competenze scientifiche e di capacità tecniche. Il Museo enfatizza soprattutto il momento storico della Repubblica marinara di Amalfi come città egemone del Ducato di Amalfi di cui si presentano cartografie, per fornire una sorta di "guida" turistico-storica della città. Si inseriscono nella linea delle istituzioni, come il comune, volte a mostrare il proprio passato, spesso sulla base di finanziamenti importanti e di un grande sforzo organizzativo e di ricerca scientifica, quasi un punto di laboratorio di ricerca, che potrà proporre nuovi programmi di ricerca su temi riguardanti la storia della città in tutte le sue componenti. E' anche una prima conclusione delle ricerche svolte da anni di ricerca storica sulla città storica e sul suo ruolo nella storia del territorio.

Gli Antichi arsenali della Repubblica di Amalfi, ed il "Museo della Bussola e del Ducato marinaro di Amalfi" primo museo della città storica di Amalfi e della sua rilevanza nell'alto medioevo campano.

Bisogna riconoscere la grande occasione portata a compimento per l'impegno del Cen-



Fig.7. Barcellona. Gli arsenali reali Barcellona e il Museo Marittimo negli antichi arsenali



Fig.8. Barcellona. Il museo marittimo nei grandi spazi degli antichi arsenali reali.(foto dell'a. 2009)

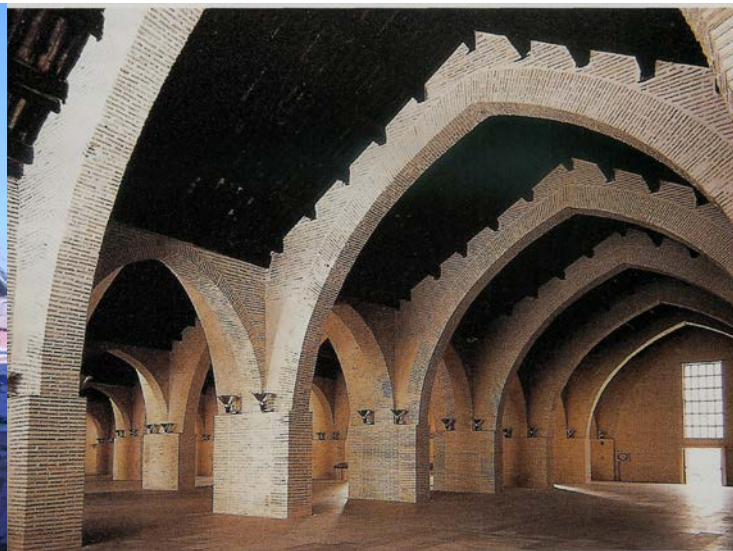
Fig.9. Barcellona. Il museo marittimo nei grandi arsenali.



Fig.10. Pisa. Gli arsenali medicei (foto dell'a. 2002)

Fig.11. Napoli. La straordinaria scoperta archeologica delle tre navi romane del II sec. Relitti affondati a nord del molo dell'antico porto romano di Neapolis, durante i lavori alla stazione "Municipio" della Linea della Metropolitana nel 2004 (foto soprintendenza Archeologica di Napoli)

Figg. 12-13. Valencia Gli Arsenali medievali in restauro nel 2010. Per l'allestimento di un museo marittimo (foto dell'a.)



tro di Cultura e Storia Amalfitana e per la realizzazione delle opere di restauro da parte del Comune di Amalfi e della Soprintendenza ai Beni Architettonici di Salerno. Ciò che più conta però è aver messo a segno, non solo il restauro architettonico degli antichi Arsenali della Repubblica di Amalfi, ma l'attuazione all'interno della grande struttura medievale voltata del "Museo della Bussola e del Ducato marinaro di Amalfi". L'iniziativa si può tradurre anche in ricadute in grado di investire anche il tessuto economico della cittadina egemone del Ducato e infine possono generare effetti di riqualificazione dell'intorno urbano e/o del sistema insediativo di cui fa parte²⁰, nell'esigenza di attivare dispositivi adatti a mettere in luce/ri-scoprire memorie e identità locali e promuovere e attivare processi di valorizzazione consapevole dello spirito del luogo, fondamentale per le popolazioni locali e non solamente per visitatori. Far conoscere il proprio patrimonio culturale può incentivare secondo noi una maggiore consapevolezza e propensione della comunità cittadina alla salvaguardia dello stesso ed anche se bene indirizzato alle dovute modifiche e trasformazioni.

Come molto opportunamente si legge nel pieghevole che viene distribuito ai numerosi turisti che affollano dal 2011, le antiche strutture ad archi murari ad ogiva dell'arsenale sono un monumento prezioso della potenza marinara di Amalfi, un *unicum* nel Mezzogiorno, perchè è giunto fino ai nostri giorni in gran parte integro, nelle sue lunghe navate in pietra e malta, seppure non conservato nella sua totale originaria struttura²¹.

Il centro portuale e mercantile di Amalfi si costituisce intorno al suo poderoso arsenale e cantiere navale e alla darsena antistante, intorno a queste strutture si svolgeva la vita stessa della cittadina, chiusa entro le mura collinari già dal X secolo. Le trasformazioni subite dal fronte a mare della cittadina costiera nel corso dei secoli hanno modifica-

to l'antica struttura cantieristica e militare, che, come le porte marittime, si apriva direttamente sull'approdo sulla riva -lo *scario*- per facilitare lo scambio delle merci ed i traffici marittimi. Oggi l'Arsenale/ Museo non apre sulla riva del mare, ma sul litorale e la strada costiera, cioè in posizione arretrata dalla costa. Per la scientificità con cui è stato organizzato, il museo della città storica di Amalfi pone con tutta evidenza la rilevanza che la repubblica marinara ebbe nell'alto medioevo campano e in tutto il bacino del Mediterraneo con la presenza di "colonie di mercanti amalfitani"- le *Malfitanie*- in tutte le principali città portuali del Mediterraneo orientale ed occidentale²². A riguardo della sua rilevanza di bene architettonico unico, va sottolineato che gli arsenali angioini-aragonesi della vicina città portuale di Napoli non esistono più, essendo stati completamente ristrutturati e in parte demoliti nei grandi lavori operati lungo il litorale durante il vicereame spagnolo e poi dalla capitale borbonica dal Settecento fino alla fine dell'Ottocento²³.

Il grande arsenale vicereale napoletano, come è ben noto, fu demolito dopo i grandi danni dei bombardamenti della II guerra e sul luogo della sua estensione di ben 11 navate a capriate fu progettato un grande giardino pubblico: i giardini del Molosiglio ancora oggi in situ.

A differenza di Napoli che degli arsenali angioini trecenteschi, come di quello vicereale spagnolo costruito ex novo in luogo più controllato a fini militari, vicino alla nuova residenza vicereale nell'ultimo trentennio del Cinquecento si ha testimonianza solamente dalla documentazione storica descrittiva, iconografica e cartografica.

L'imponente architettura medievale dell'arsenale amalfitano è fortunatamente invece ancora in situ e presenta due navate parallele coperte da una doppia serie di volte a crociera separate e sorrette da dieci poderosi pilastri, consolidate nei recenti restauri degli anni 2000. All'interno della struttura medievale è stato allestito negli anni 2010-2011 il Museo della storia della città; è presentata al pubblico una ricca raccolta di preziosi documenti scritti ed iconografici riguardanti la storia urbana di Amalfi e anche una serie di testimonianze sull'evoluzione degli strumenti di orientamento nautico, tra cui la famosa Bussola che, come è unanimemente riconosciuto, è stata inventata dall'amalfitano Flavio Gioia nel 1302 che ha rivoluzionato le tecniche di navigazione aprendo le vie marittime ad Amalfi verso nuovi itinerari²⁴.

Il centro storico marittimo della cittadina della costiera conserva a lungo la sua tradizione portuale e la trama della città storica mantiene ben chiara la connotazione di maggiore interesse marittimo dell'insediamento, ma non avrà ulteriori sviluppi urbani, come quelli verificatisi a Napoli divenuta capitale del regno nel 1282. Sono queste le ragioni della permanenza della struttura portuale di Amalfi, a tutt'oggi, non essendo stata soggetta a fenomeni accelerati di espansione, trasformazione e sostituzione come la vicina capitale del regno meridionale.

Una città portuale che sfrutta le alleanze politiche con il mondo arabo verso cui esporta



Fig. 14. Napoli. La darsena, l'arsenale e i giardini pensili del belvedere di Palazzo reale (1920 ca), lastra 1052 dell'Archivio della Soprintendenza architettonica, (da T.Colletta, Napoli città portuale, op. cit.)
Fig. 15. Napoli. I giardini del Molosiglio e l'accesso pedonale alla Darsena Acton (foto dell'a. 2010)



Fig. 16. Amalfi. Arsenale della Repubblica marinara e museo della storia della città (foto dell'a. 2013)

materie prime legname, olio e schiavi etc...; queste dettero vita ad una grande prosperità fondata sul commercio internazionale. Possiamo affermare che Amalfi per prima sperimenta un'urbanistica delle città marinare, oggi leggibile negli ambienti voltati ad ogiva degli Arsenali.

Il "Museo della Bussola e del Ducato Marinaro di Amalfi" espone anche numerosi cimeli che testimoniano con autorevolezza le fondamentali realtà su cui si è fondata l'autonomia politica di Amalfi e la sua straordinaria floridità economica ed artistica²⁵. Ciò che però merita il nostro maggiore interesse sono le ricostruzioni cartografiche operate da valenti studiosi e storici amalfitani e non da più di 20 anni, collazionati dal Centro di storia e Cultura amalfitana che mostra l'entità dell'antico Ducato di Amalfi, delle sue fortificazioni, del suo sviluppo arroccato in quartieri ed il suo ramificarsi nel Mediterraneo con le sue colonie, della ricchezza delle navi mercantili e della qualità delle loro merci; anche la composizione dei tipi differenti di derrate da trasportare e degli scambi effettuati con le altre città portuali del Mediterraneo sono illustrate in tavole a colori).

I grandi spazi dell'arsenale sono stati inaugurati nel 2011 e già sono stati utilizzati come sede di un convegno scientifico di grande apertura verso il Mediterraneo ed il mare interno del Giappone il 2 e 3 giugno 2012: "Città e culture dell'acqua al tempo delle repubbliche marinare" con la presenza di numerosi relatori italiani e giapponesi.

Nel complesso bisogna dire che il "Museo" negli antichi arsenali della repubblica di Amalfi si aggiunge alle altre preziosità e capolavori di "valore eccezionale" della Costiera Amalfitana, inserita dal 1997 nella Lista del Patrimonio dell'UNESCO e di grande prestigio per l'antica Città egemone del Ducato di Amalfi.

ENDNOTES

- 1 T.Colletta (a cura di), *Città storiche e Turismo culturale. Città d'arte o città di cultura? Marketing urbano o turismo culturale?*, Giannini editore, Napoli 2013, Una Sintesi del Convegno di Ravello è in "Territori della cultura" rivista on line del CUEBEC, n.8, 2012, pp.76-84, veicolata insieme al "Quotidiano dell'Arte. Il giornale del Patrimonio culturale", www.quotidianoarte.it/nl/quotidianoarte_link_11457.mn.
- 2 Cfr. L.Fusco Girard, *Città attrattori di speranza. Dalle buone pratiche alle buone politiche*. Franco Angeli, Milano 2006, pp.228-229
- 3 Cfr. T.Colletta (a cura di), *Città storiche...cit.*, la terza parte è dedicata proprio ai Musei della città e ai Musei della Città e del Territorio: negli esempi di Torino, Monsummano Terme in Toscana e Vetralla nel Lazio.
- 4 Cfr. T.Colletta, *La partecipazione del pubblico alla "conservazione urbana": l'esempio di Greenwich*, in "Restauro", n.21, sett.ott.1975, pp.169-182.
- 5 Cfr. T.Colletta, *Villes historiques et paysages urbaines stratifiés de l'Italie du Sud face à les découvertes d'archéologie urbaine, facteurs d'attraction touristiques*, Relazione al CIVVIH Mediterranean Sub Committee Meeting 2012 su "Multilayered Historic Towns" 18 - 20 May 2012, Izmir, Turkey (atti in corso di stampa)
- ID, *Multilayered Mediterranean Port Towns and historical cultural landscape. Integrated conservation strategies*, in T.COLLETTA (editor), *The relevance of the integrated conservation of cultural heritage for a creative, resilient and sustainable city*, ACTA of CIVVIH Meeting, Naples, Italy, 3-5 September 2012, Franco Angeli, Roma 2013, pp. 35-48.
- 6 Cfr. E.Guidoni, *I Musei della città e del territorio*, Vetralla 1996
- 7 Cfr. rivista del Touring Club italiano di novembre 2012, Editoriale, pp. 15-25: "UNESCO, patrimonio che (non sempre) conosco"
- 8 Cfr. T.Colletta (a cura di), *Città storiche e Turismo culturale. Città d'arte ... op.cit.*, passim; cfr. anche T.Colletta, *La ricerca conservativa urbana*, in "Bollettino del Dipartimento di Conservazione dei Beni Architettonici e Ambientali", n.0, aprile 1990; T.Colletta, *Recherche conservative urbaine et tourisme culturel dans l'Italie du Sud. A moyen pour la diffusion de la connaissance*, in ACTA-ICOMOS, «Cultural Tourism», *Symposium*, Sri Lanka, Colombo 1993, pp. 20-42. E più recentemente del Turismo urbano e del viaggio di cultura come mezzo di diffusione di conoscenza dell'urbano tramite una adeguata "ricerca conservativa urbana" cfr. T. Colletta, *Historical towns and Cultural Tourism. The conservative research of a leading role for the urban heritage in a new tourism*, in Convegno mondiale, "L'uomo e la città. Per uno sviluppo umano e sostenibile", Napoli, 6-8 settembre 2000, 11° Sessione: La Conservazione integrata del patrimonio dei beni culturali-artistici-architettonici nella rigenerazione urbana; T.Colletta (2007), *The multimedial innovation of the knowledge :the portraits of towns". Two experiences of research in the South Italy urban history*. In: LARS NILSSON. *Urban Europe in Comparative perspective*. p. 12-23, Stockholm: University of Stockholm, T.Colletta (2002). *I "ritratti di città multimediali". Il territorio storico delle due Capue: una sperimentazione di ricerca tra conservazione urbana e turismo culturale*. In "BDC", Bollettino del Dipartimento di conservazione dei BB. AA. AA., n.2, p. 29-53;
- 9 Cfr. T.Colletta, *The relevant archaeological discoveries into the historical ancient cities: factor of tourist attraction in Mediterranean area. The Naples portcity case*, in R. PRZYBYSZEWSKA GUDELIS, (Editor), *Life quality in city centres. Conditions for residence and tourism*, Toruń (POLAND), 2012 (Acta of the International Congress, 13.- 15. May 2011.
- 10 Cfr. T.Colletta, *L'innovazione tecnologica del sapere urbano e l'informazione-promozione turistico-culturale*. in T.Colletta, (a cura di), *Città storiche e Turismo*, op.cit., pp.
- 11 Tra i principali obiettivi della nuova Carta ICOMOS 1999, si legge the Principle about "The Tourism Promotion Programmes" (see Principle n.6).
- 12 Cfr. l'esperienza della produzione di un CDROM per una informazione scientifica del territorio delle due Capue e del ricco patrimonio culturale, architettonico, urbanistico e archeologico ivi esistente T.Colletta(2002) (a cura di), *Capua Antica-Capua Nuova-Santa Maria Capua Vetere. Ritratti di città multimediali..* Regione Campania. P.O.P.543 Dipartimento di Conservazione dei Beni Architettonici Ambientali. Università di Napoli "Federico II", Napoli: ITALIA [n. pag. 2000] L'obiettivo è stato quello di innalzare il livello della cultura urbana delle popolazioni locali e dei visitatori tramite una funzione di sensibilizzazione e di indirizzo, volta a stimolare ed accrescere la curiosità di una più attenta conoscenza e comprensione dei centri e della loro storia.
- 13 Cfr. a riguardo di questa tematica della storiografia urbana il numero doppio monografico su *I Musei della città*, a cura di D.Calabi, P.Marini, C.M.Travaglini, in "Città&Storia", nn.01-02, 2008.
- 14 Cfr. D. Calabi, *Introduzione*, in D.Calabi, S. Molino, C.Travaglini, *I Musei della città*, "Città&Storia", nn.01-02, 2008, pp.7-10.
- 15 Cfr. D.Calabi, *Introduzione al numero monografico di "Città&Storia" su "I Musei della città storica"*, p.5.
- 16 Cfr. E.De Minicis, *I Musei della Città e del Territorio: l'esempio di Vetralla*, in T.Colletta, *Città storiche e*, op.cit., pp.187-198.
- 17 Cfr. E.De Minicis, *I Musei della Città e del Territorio: l'esempio di Vetralla*, in T.Colletta, *Città storiche e*, op.cit., pp. 180-192. Il museo attira l'attenzione sugli artigiani, sulla cultura materiale e sulle storia

delle tecniche maggiormente legate alla costruzione degli edifici che caratterizzano le nostre città storiche, conservando la documentazione fisica (oggetti) ed i prodotti della ricerca (tavole di tesi di laurea, plastici ed altro).

18 Il Museo è stato aperto il 12 dicembre 1998 e nel 2001 è stato insignito della “Special Commendation” dall’European Museum Forum Cfr. C.ROMBY ,*Per la valorizzazione del patrimonio culturale tangibile e intangibile, azioni ed effetti sul territorio. L’esperienza del Museo della città e del territorio di Monsummano Terme*

In T.Colletta (a cura di), *Città storiche e...*,op.cit.,pp.199-210.

19 La straordinaria scoperta archeologica delle tre navi romane del II sec. Relitti affondati a nord del molo dell’antico porto romano di *Neapolis* durante i lavori alla stazione “Municipio” della Linea della Metropolitana nel 2004 e da allora in restauro presso il laboratorio di restauro del legno a Pisa, unitamente alle due navi romane scoperte alla stazione ferroviaria di San Rossore nell’antico porto di Pisa T.Colletta, *Napoli città portuale e mercantile. La città bassa il Porto e il Mercato dall’VIII al XVII secolo*, Roma Kappa Edizioni,2006, cap. I.; Cfr. anche il catalogo della *Mostra al Museo Archeologico Nazionale* a Napoli su “Napoli. La città e il mare”, Napoli 2012, con la ricostruzione della sua stratificazione storica alla luce delle nuove scoperte archeologiche romane e bizantine al 2011.

20 Con tale intendimento sono stati realizzati grandi progetti come il recente Museum Quartier di Vienna (giugno 2001) che vive di concerto con la città e ne accresce le potenzialità culturali; per rilanciare turisticamente un territorio tra Germania e Svizzera è stata creata la Kunsthaus di Bregenz (Austria, 1990-97) e sforzi analoghi , per rivitalizzare città poste al di fuori di percorsi turistici di massa, sono stati compiuti dalle amministrazioni pubbliche in molte delle città tedesche, francesi, olandesi, spagnole e svizzere, anche al di fuori delle rispettive capitali. .

21 Cfr. T.Colletta ,*Il recupero ad uso museale degli Antichi arsenali della Repubblica di Amalfi*, in rivista on line “ Territori di cultura , 2013”

22 Cfr. T.Colletta (a cura di), *Città portuali del Mediterraneo. I luoghi dello scambio commerciale e le colonie di mercanti stranieri tra Medioevo ed Età moderna*, Franco Angeli, Milano,Roma 2012 , in particolare il cap. sulle Colonie amalfitane nel Mediterraneo di I.friello e C. Iterar.

23 Cfr. T.Colletta, *Napoli città portuale e mercantile. La città bassa il Porto e il Mercato dall’VIII al XVII secolo*, Roma Kappa Edizioni,2006, cap.II ,paragrafo n.9. La dimensione rilevante della città bassa napoletana e del suo fronte a mare nel confronto con le città portuali coeve: di Amalfi e Genova. Cfr. anche T. COLLETTA,*The historical Naples’waterfront and the rehabilitation-reconversion of the military spaces. The Acton dock, the Bourbon dockyard and the San Vincenzo pear*, in “Revue Méditerranée”, n 3-4 - volume 111 – 2008,pp. 120-129.

24 Vale ricordare che il dominio marittimo di Amalfi nasce e si sviluppa tra IX e XII secolo. La piccola cittadina costiera con la sua flotta riesce a conservare una posizione commerciale di assoluto privilegio e a raggiungere un fronte a mare, all’auge della sua potenza marinara, di circa 400 metri per una superficie totale del centro abitato di 7. 4000 metri quadrati: città-stato dall’839 ed indipendente fino al 1135. Un insediamento portuale quello di Amalfi che pur non essendo di grandi dimensioni, come quello napoletano, fu l’unico tra i centri marittimi della Campania a raggiungere nell’altomedioevo un’importanza paragonabile a quella di altri grandi porti mediterranei. L’antica Repubblica marinara di Amalfi fino al 1082 potè infatti godere, nell’ambito dell’impero bizantino, degli stessi privilegi dei veneziani.

25 Il Museo espone: le *Pandette di Giustiniano* del 1135 nella copia anastatica del 1910, la *Tabula de Amalphi* in vigore dal Duecento fino al secolo XVI , le *Consuetudines Civitatis Amalphi* del 1274 e il *Tari* , la ben nota moneta amalfitana che fu in uso in tutte le città portuali del Mediterraneo, anche nella vicina Napoli città portuale d’età ducale. A questi documenti si aggiungono preziose miniature medievali e rarissime Cronache del 1656 di André Du Saussay , sculture d’epoca romana e medievale , antiche pergamene, codici e manoscritti un repertorio fotografico di usi e costumi locali di grande interesse.

References

- T. Colletta, *Napoli e Amalfi città portuali tra IX e XII secolo: un confronto*, in T. COLLETTA, E. GIACALONE, *Napoli e Amalfi tra IX e XII secolo*, numero monografico di “Storia dell’Urbanistica/ Campania”, VI, 2002, pp. 27-32.
- T. Colletta, *Napoli città portuale e mercantile. La città bassa il Porto e il Mercato dall’VIII al XVII secolo*, Roma Kappa Edizioni, 2006, cap. II, paragrafo n.9. La dimensione rilevante della città bassa napoletana e del suo fronte a mare nel confronto con le città portuali coeve: di Amalfi e Genova.
- T. Colletta (a cura di), *Città portuali del Mediterraneo. I luoghi dello scambio commerciale e le colonie di mercanti stranieri tra Medioevo ed Età moderna*, Franco Angeli, Milano, Roma 2012
- T. Colletta (a cura di), *Città storiche e Turismo culturale. Città d’arte o città di cultura ?Marketing urbano o turismo culturale?*, Giannini editore, Napoli 2013 , Una Sintesi del Convegno di Ravello b è in “Territori della cultura” rivista on line del CUEBEC, n.8 ,2012, pp.76-84, veicolata insieme al “Quotidiano dell’Arte. Il giornale del Patrimonio culturale”, www.quotidianoarte.it/nl/quotidianoarte_link_11457.mn.
- T. Colletta, *Città portuali del Mediterraneo Istanbul, Napoli e Amalfi .I luoghi dello scambio commerciale e le colonie di mercanti stranieri tra Medioevo ed Età Moderna*, Relazione al Convegno “Città e culture dell’acqua al tempo delle repubbliche marinare. Strutture e infrastrutture urbanistico-portuali navigazione e commercio”, I° Il Mediterraneo e il mare interno di Seto in Giappone, Amalfi, 2-3 giugno, 2012 (Atti in corso di stampa)
- T. Colletta, *Arsenali navali e Musei delle città portuali mediterranee*, Relazione al Incontro – dibattito sul tema *La ricerca archeologica in territorio amalfitano e Oltremare. Siti ed emergenze intra ed extra moenia: esiti recenti, metodologie, nuovi spazi d’indagine*, Amalfi, Arsenale della Repubblica, Sabato 4 maggio 2013
- G. Gargano, *Il cantiere navale della Repubblica marinara*, Amalfi 2010

Teresa Colletta

University of Naples “Federico II”, DiARC Department of Architecture
teresa.colletta@unina.it

Associate professor of Urban History, Vice-President of the Executive of ICOMOS Scientific Committee of CIVVIH. General Secretary of ICOMOS Italy. Since 1987 is scientific responsabile of the review “Storia dell’Urbanistica/Campania”. Since 1998 has been Correspondent for the “Evaluation Report”, Expertise for the Inscription in the UNESCO - “W.H.L.”; Since 1980 she is *Research Projects as responsible coordinator*: C.N.R. Funds, MURST National Programs 40% and PRIN National Programs characterized by a unitary approach to town-planning and a constant urban conservation outlook. She has attended numerous national and international Congresses (since 1973) and Lectures and she has produced more than one hundred and sixty publications in the field of urban history, historical cartography, Mediterranean port towns, urban conservation and cultural tourism.

TRIA

City and sea margins. Porto's Marginal as scale and measure of new spaces

Giuseppe Parità

Abstract

The city has always been confronting with its own end and the beginning of the water system. Among the different kind of margin areas, the ones that border the cities on their watersides are particularly interesting. These new liminal territories are rich in variety and differences and are set up of several elements made of different morphologies that should be carefully read and interpreted: the need of re-thinking the morphological elements that mark an urban edge leads to the identification of several shapes and forms of the water borderlands. Borders, limits, boundaries, edges, margin areas - usually considered as an obstacle to the construction of the city - turn themselves as new possible "design materials" for building that ambiguous distance between city and the sea. The article aims to focus on the case-study of Porto's Marginal that well explain how many ways a city can live its water edges. On a large scale, it is configured as a strip of 15 kilometers of public space. Within this continuity, the different extent of the distance between city and water leads to reflect on the different types of relationships (and therefore projects) between the end of one side and the beginning of another. For Porto, those are not only urban parts, but also different geographical parts (sea, rivers, topography) that distance puts in relation through the design sometimes of the



fig.1- Bordo d'acqua come spazio pubblico. Fiume Douro, Porto

line, at time of the border or of a surface. So, the analysis of these heterogeneous but continuous projects aim to focus on the several techniques of urban composition to build contemporary public spaces. On one hand they give form to a continuous “public figure”, on the other hand each one of the project can be considered as part of a “atlas” of liminal places, giving form to public spaces.

Margini di città e di mare. Il Marginal di Porto come scala e misura di nuovi spazi

Da sempre la città di mare ha dovuto confrontarsi con la sua propria fine e l'inizio dell'elemento acqua. Tra i differenti tipi di aree di margine, quelle che bordano le città lungo le loro coste appaiono di particolare interesse per differenti ragioni. Prima di tutto, questi nuovi territori liminali, si caratterizzano per la loro varietà e sono composti da elementi di diversa forma che dovrebbero essere attentamente letti e interpretati. Il bisogno di ripensare gli elementi morfologici che segnano un margine urbano porta all'identificazione di varie forme di terre di confine, ancor più quando si tratta di un doppio margine: della città come dell'acqua. Bordi, limiti, confini, aree di margine - generalmente considerati come ostacolo alla costruzione della città - si trasformano in nuovi possibili “materiali di progetto” per la costruzione di quell'ambigua distanza tra la città e il mare. L'articolo si concentra sul caso-studio del Marginal di Porto che riesce a spiegare bene i molti modi in cui una città può abitare i suoi bordi d'acqua. Sulla grande scala, questo si configura come una striscia di 15 chilometri di spazio pubblico. All'interno di questa continuità, la differente misura della distanza tra città e acqua conduce a riflettere sui differenti tipi di relazioni (e quindi di progetti) tra la fine di una parte e l'inizio di un'altra. Per Porto, non si tratta solo di parti urbane ma anche di differenti parti geografiche (mare, fiume, topografia) che la distanza mette in relazione attraverso il disegno talvolta di una linea, altre volte di un bordo, altre ancora di una superficie. Così, l'analisi di questi progetti eterogenei ma in continuità vuole portare all'attenzione le diverse tecniche di composizione urbana alla base della costruzione di spazi pubblici contemporanei. Da un lato, si dà forma a una figura continua, dall'altro, ciascuno dei progetti può essere considerato come parte di un atlante di luoghi liminari che danno forma allo spazio pubblico.

Keywords:

Margins - Borderlands - Water Edges - Measure - Urban Sections

Margini di città e di mare. Il *Marginal* di Porto come scala e misura di nuovi spazi.

Giuseppe Parità

“La spiaggia era il confine dove cominciava la vita degli uomini, la superficie uguale per gli occhi di chi sta a riva e invece piena di sentieri, correnti, incroci, fondali rialzati da secche”

(E. De Luca)¹

Luoghi al margine: possibili territori per le città di mare

Numerosi e di diversa natura sono i limiti della città contemporanea, limiti che, nel tempo, la città ha sempre tentato di superare, proprio perché l'espansione è insita nella sua natura: crescita e superamento di limiti, infatti, fanno affermare a Cacciari che la città tende sempre a “de-lirare” (uscire fuori dalla “lira”, andare oltre i confini). Se sul finire del secolo scorso si era passati dal concetto di metropoli a quello di megalopoli, oggi si assiste sempre più a una tendenza in cui la città, crescendo, si disperde, fino ad arrivare a perdere la propria identità (Secchi, 2005). L'eterogeneità diviene il carattere di molti dei suoi spazi che non arrivando a mettere a sistema la varietà dei propri elementi e a farne un punto di forza, diventano spazi non identitari e a cui è dunque difficile persino dare un nome.

Già negli anni '80 Secchi individuava nella città contemporanea componenti urbani di una natura diversa rispetto alle tradizionali “parti dure” (per lo più le aree della città consolidata), definendole parti “malleabili”: aree che possono essere oggetto di modificazione e rappresentare il tessuto connettivo della città e al tempo stesso proporsi volutamente come margini di parti urbane già definite, con una spazialità che dimostra un differente passaggio di fase. Se, infatti, la stessa megalopoli manteneva dei tratti gerarchici nel suo essere un insieme di tracciati e tessuti urbani, la differenza tra le parti scompare nella attuale configurazione degli aggregati urbani per sciogliersi in una “spazialità liquida, tendente ad omologare “le parti” ed a renderle “oggetti” galleggianti in un fluido continuo”. (Anselmi, 1996, p.65).

Pur riconoscendo, dunque, l'esistenza della logica di una città fatta per “parti”, così come affermato dalla generazione italiana degli anni '60, si afferma che queste parti tendono oggi a “diluirsì” a causa di una sopraggiunta spazialità che penetra all'interno della struttura urbana preesistente, modificando in parte la sua morfologia, senza tuttavia trovarne una propria. E sono soprattutto i bordi di queste parti a risentirne, laddove il tessuto urbano comincia a sgretolarsi e a fluttuare nello spazio esterno alla sua parte:

la città in espansione diventa un organismo “liquido” in questo senso, in cui i margini e i bordi sono parte integrante della struttura urbana (Treu, 2006).

Ecco perché è necessario in questo caso, per identificare l'identità stessa della materia della ricerca, lavorare su alcuni termini che, oltre ad identificare elementi e parti di città, suggeriscano nuove forme e diversi possibili usi per altre tipologie di spazialità.

Tra i differenti tipi di aree di margine, quelle che bordano le città lungo le loro coste appaiono di particolare interesse per differenti ragioni. Prima di tutto, questi nuovi territori liminali, si caratterizzano per la loro varietà e sono composti da elementi di diversa forma che dovrebbero essere attentamente letti e interpretati. Il bisogno di ripensare gli elementi morfologici che segnano un margine urbano porta all'identificazione di varie forme di terre di confine, ancor più quando si tratta di un doppio margine: della città come dell'acqua. Bordi, limiti, confini, aree di margine - generalmente considerati come ostacolo alla costruzione della città - si trasformano in nuovi possibili “materiali di progetto” per la costruzione di quell'ambigua distanza tra la città e il mare, nel tentativo di riscattare l'accezione spesso negativa e vincolante che questi termini hanno all'interno del dibattito sulle città.

Le questioni che il caso-studio in esame evidenzia sono molteplici. In primo luogo, esso mostra l'esistenza di un margine tra l'elemento acqua e gli elementi sulla terraferma, prevalentemente urbanizzati, e racconta le diverse specie di spazi e le numerose condizioni di liminarità tra terra e mare che li caratterizzano: il Marginal di Porto costituisce, in questo senso, quasi un esempio paradigmatico perché contiene una varietà di questi spazi che difficilmente in altri casi è stato possibile ritrovare in maniera così evidente. Superata, infatti, l'idea lynchiana dei margini intesi quali elementi lineari, si è cercato di guardare a questi spazi come a delle aree caratterizzate proprio per il fatto di avere un proprio spessore di sezione, il cui ridisegno può costituire la chiave tanto per la rigenerazione urbana di specifici tratti, che per ripensare il significato stesso dei fronti d'acqua. Così come sottolineato da Portas, proprio in riferimento alla situazione di gran parte dei waterfronts mediterranei, “la più efficace forma di garanzia per preservare in maniera regolamentare i bordi d'acqua è occupare queste frange positivamente, facendo paesaggio e offrendo, ai residenti e ai visitatori, luoghi, “spazi” che non siano “terrains-vague”, dove la variazione delle “sezioni” sarà la chiave del ridisegno, più espressiva della planimetria” (Portas, 2008, p.32). Ed è proprio questo diverso spessore delle sezioni di tali luoghi a definire, tra le altre relazioni, la loro diversa condizione di liminarità. Il racconto dei progetti distribuiti lungo il *Marginal* della città di Porto segue, dunque, più che la loro continuità geografica e di posizione, una classificazione architettonica tematica, in cui i termini LIMITE/LINEA, BORDO/FASCIA piuttosto che MARGINE/SUPERFICIE, costituiscono il risultato di una ricerca che ha associato alla lettura dei luoghi un principio di riconoscimento di quelle forme nei progetti di trasformazione della città contemporanea.²

***Marginal*: un atlante di forme contemporanee per i bordi d'acqua**

Ad osservare il territorio della città metropolitana di Porto da uno dei suoi ponti, si ha la percezione di un paesaggio molto articolato dove le relazioni tra il fiume, l'oceano e i rilievi collinari non si esauriscono nella loro natura geografica ma acquisiscono complessità attraverso le modalità insediative dell'architettura sul luogo. Oltre all'abitato che ridiscende la collina, soprattutto al calar del sole, si percepiscono chiaramente i contorni del fiume Douro, segnalati, da ambo i lati, da nastri luminosi che lasciano percepire che la città, anche nella sua sezione verticale, non finisce sull'elemento d'acqua indifferentemente, ma assume una forma spaziale che la aiuta a mediare questo rapporto. Ma quello che a una vista dall'alto – o a una scala più ampia – potrebbe apparire come un elemento continuo, in realtà è un sistema costituito da numerosi elementi che, a seconda dei tratti, assumono un loro specifico carattere. A questo sistema ci si riferisce come *Marginal* della città metropolitana di Porto, con il cui termine si sta ad indicare una porzione di territorio tra l'oceano atlantico o il fiume Douro e gli insediamenti urbani delle città di Porto, Matosinhos e Vila Nova de Gaia. Appare di per sé già significativo che nella lingua portoghese la parola “*marginal*” non sia soltanto un aggettivo con il quale indicare qualcosa che stia “al margine di”, ma si elevi al rango di sostantivo per indicare una via, una strada o un viale situato lungo una superficie d'acqua, dal significato più o meno simile al nostro concetto di strada litoranea. Differentemente da quest'ultimo, il termine passa ad indicare nel tempo e nell'uso comune non più solo la strada, ma più propriamente lo spazio che fa da margine al mare e che si arresta a ridosso di un limite, che a seconda dei casi può risultare di natura orografica, infrastrutturale o insediativo, e che poi risulta essere lo stesso per il quale dall'altro suo lato si è fermata l'espansione della città.

La doppia condizione nella maniera di marginare sia il mare che la città, fa sì che il caso del Marginal della città di Porto dia forma a diversi modi in cui una città può abitare i suoi bordi d'acqua costruendo spazio pubblico. Questo spazio, infatti, sviluppandosi per circa 15 km lungo il fiume Douro e la costa atlantica, assume diversi tratti dipendenti innanzitutto dalle condizioni geografiche che incontra e che gli fanno assumere, di volta in volta, una misura differente: per questo, ad esempio, ad alcuni progetti ci si riferisce come “*passeio*” (passeggiata) mentre ad altri come “*faixa*” (fascia), mentre altri ancora costituiscono essenzialmente la riqualificazione di una “*avenida*”, laddove il progetto ha rivolto l'attenzione esclusivamente alla risemantizzazione del limite viario.

Essi costituiscono, dunque, anche l'occasione per ripensare la maniera di intendere la città, una città aperta e capace di promuovere e valorizzare queste terre di confine, ripensando gli elementi morfologici che segnano i bordi urbani (Sennet, 2011).

D'altra parte, se è vero che essi possono essere letti come elementi di un atlante di forme di città d'acqua, i diversi progetti nel loro insieme sono comunque parte di un sistema unitario, capace di proporsi, in seguito alla riqualificazione, anche come una figura unica e dal carattere fortemente identitario. Esso comprende, infatti, spazi che, oltre ad essere compresi tra città e mare, sono innanzitutto fuori dai nuclei consolidati, limitati spesso da condizioni orografiche, e che fanno da margine delle parti cui acco-

stano: sono, dunque, tutte aree che, seppur diverse tra loro, sono accomunate da una condizione di relazione. La continuità, inoltre, che comunque si riesce ad avere tra tutti i suoi diversi tratti consente di leggerli ad una scala più ampia come un unicum rispetto al quale marginare la città. Si capisce perché, dunque, ci si riferisce ad essi non più come alle aree del *Marginal*, ma nell'uso comune diventa "la *Marginal*", come volendo segnalare una nuova figura urbana che si è andata disegnando – oltre che sulla carta – anche nell'immaginario collettivo. E infatti, proprio a partire dalla differente misura di questa distanza e dal differente tipo di relazione che le diverse parti geografiche (mare, fiume, orografia) istituiscono o meno con la città, si passeranno in disamina prima il ruolo che il *Marginal* nel suo insieme ha assunto nella storia della città e, in seguito, la lettura dei suoi diversi tratti.

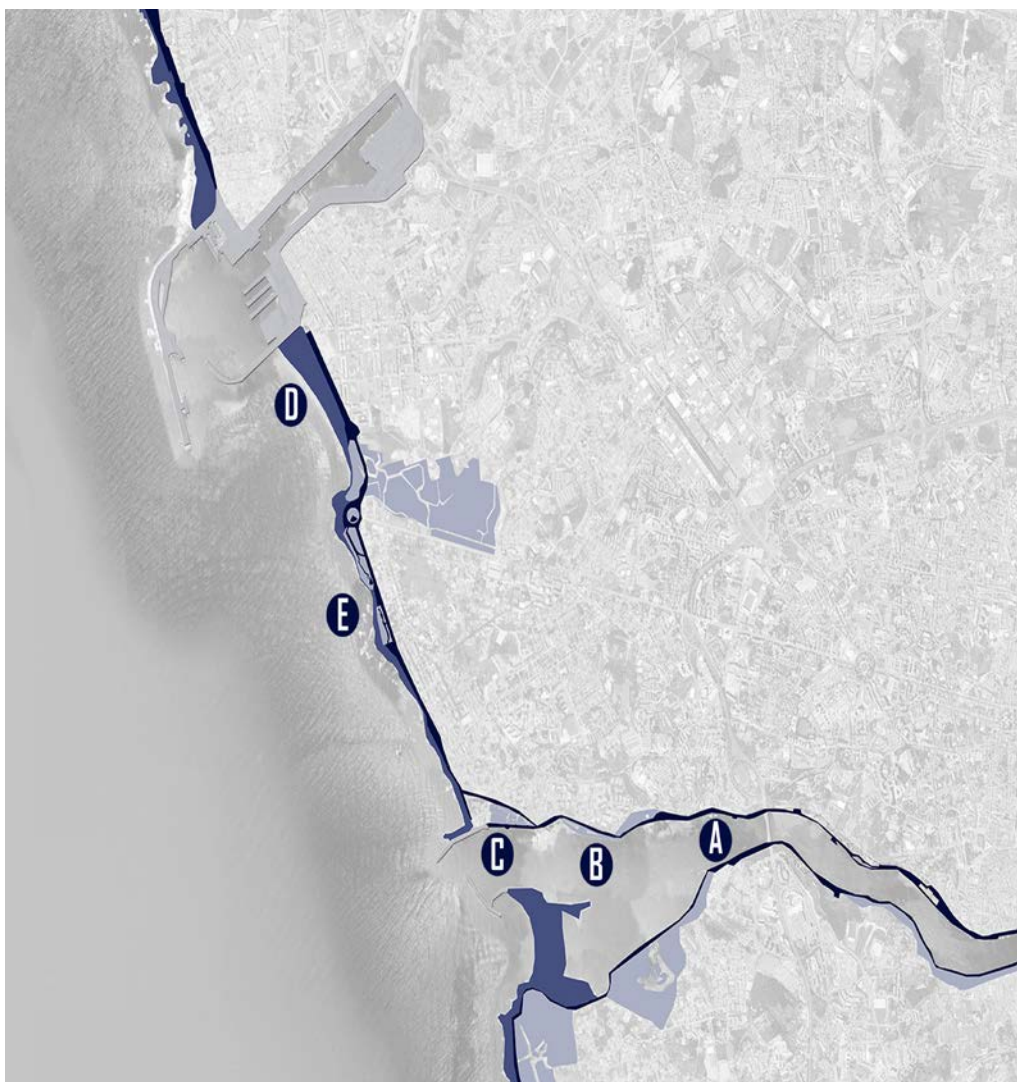


fig.2- Il Marginal della città di Porto con l'identificazione dei diversi tratti descritti

Trasformazioni d'uso e significato del *Marginal* in rapporto all'evoluzione della città metropolitana di Porto

La particolare natura della geografia di questo territorio, decisiva per lo sviluppo stesso della città di Porto, ha determinato anche le peculiarità delle aree che andiamo ad esaminare. La posizione accanto alla foce del fiume Douro fu, infatti, determinante per la localizzazione di un porto ben protetto e vigilato che quasi fin da subito si è venuto a configurare come la principale porta atlantica della Regione e nodo di interscambio per tutto il bacino idrografico. Dalla *Ribeira*, la città bassa, inizia dal 1395 la costruzione della *rua Nova*, la strada parallela al fiume, ampia e regolare, e lungo la quale già allora le case dovevano obbedire ad alcuni modelli formali (in pietra, con mezzanini, bifore e camini). Ciononostante le aree lungo il fiume non assunsero mai un carattere residenziale in quanto l'infrastrutturazione della via d'acqua le legava sempre più alle attività di trasporto e commercio. L'artificializzazione del waterfront è stata, infatti, legata per lungo tempo solo alle attività commerciali di carico e scarico, dando luogo ad un paesaggio lungo i margini del fiume costituito dalle relazioni tra le diverse geografie dei luoghi e le attività ad esse legate: così l'invaso fluviale era costantemente occupato dai *rabelos*, le antiche imbarcazioni che trasportavano il vino di Porto; il basamento naturale roccioso di Villa Nova de Gaia e della Ribeira era animato dalle attività di pesca ed essiccazione del baccalà; i costoni rocciosi della riva atlantica venivano punteggiati dalle attrezzature di difesa del bacino portuale verso nord con il Forte São João da Foz, il castello de Queijo e quello di Leça (XXVI secolo).

Fino a questo momento, dunque, l'immagine del fiume era associata solo alla sua infrastruttura: solo successivamente, in relazione ai lavori di miglioramento e ampliamento del porto intrapresi a partire dal 1787 dalla *Companhia de Agricultura das Vinhas do Alto Douro*, inizia lo studio per un ampio progetto per la facciata urbana fluviale che propone la demolizione della muraglia, aprendo la piazza della *Ribeira* al fiume, con la ristrutturazione dei quartieri *Miragaia* e *Barredo*. È in questo momento che comincia il processo di "estetizzazione" del fiume, processo che sarà poi realizzato successivamente in relazione agli ideali romantici del XIX secolo e alla concezione in termini paesaggistici e simbolici della promenade lungo il fiume, secondo un modello molto conosciuto in Europa per i giardini borghesi inglesi vicino al fiume ma completamente lontano e per l'epoca inconciliabile col mondo del lavoro. Si sviluppa notevolmente in questo periodo tutta la fascia edificata lungo l'oceano, il quartiere di Foz, tra la foce del fiume e Matosinhos: a partire dal 1854 si comincerà a lavorare nuovamente sull'apertura dell'asse di Boavista fino all'incrocio con la strada per Matosinhos, proprio mirando a indirizzare l'espansione della città verso ovest e a stabilire l'unione di Porto con il mare. La costruzione di un nuovo porto protetto a Leixoes (1864-1892), fuori dalla città, nel comune di Matosinhos, determinerà la decisione di stabilire lì il nuovo porto commerciale nel 1908 come alternativa definitiva al porto fluviale. La delocalizzazione del porto e il nuovo rilevato costruito per la ferrovia, determinarono un progressivo abbandono della relazione diretta delle aree del Marginal tanto con la città che con il mare.

Con l'attenzione europea intorno alla metà degli anni '90 verso il tema dei waterfronts e le diverse occasioni presentatesi per la città (festival, eventi, programmi europei) inizia il processo di recupero di queste aree: il senso di queste operazioni ha visto, nell'arco dell'ultimo ventennio, determinare condizioni favorevoli all'attenzione architettonica e urbana per questi luoghi, in una logica che va al di là del semplice recupero del fronte a mare, affermandosi sempre più come un'esigenza di recuperare le relazioni perdute tra la città e il mare e, assieme, la consapevolezza di costruire nuove forme ed usi dello spazio pubblico.³ Solo in anni recenti, infatti, lo spazio pubblico è stato oggetto di riqualificazione poiché, in seguito ad una serie di programmi ed eventi, è come se si fosse trattato quasi di una riscoperta. Numerosi, infatti, i progetti che hanno operato sul territorio (*piano strategico Programa Polis, programma Area Metropolitana di Porto, piani attuati per le aree di riverfront/waterfront*) proprio in relazione e/o continuità con eventi (*Porto Capitale della Cultura 2001*) o grosse iniziative (*centro storico di Porto Patrimonio mondiale dell'UNESCO*). Il ribaltamento operato è stato nella nuova maniera di pensare allo spazio pubblico. La città di Porto, infatti, forse anche in base alla sua particolarissima geografia fatta di salti di quota e notevoli differenze altimetriche tra le diverse parti di città, si è andata costruendo nel tempo secondo logiche urbane che prestavano attenzione alle singole unità edilizie che, accostate l'una all'altra, restituivano lo spazio vuoto per "differenza" con quello costruito. Mentre in gran parte delle città europee, piazze, larghi, assi viari e boulevards rientravano già a pieno titolo in una logica strutturante di conformazione della città, una planimetria della città di Porto ancora oggi testimonia – attraverso la sua morfologia – che lo spazio vuoto viene fuori prevalentemente come spazio di risulta, un residuo del costruito atto a consentire l'accessibilità e la mobilità tra volumi edificati. E infatti, anche gli eredi contemporanei della tradizione architettonica portoghese erano noti fino a qualche decade fa per i loro eleganti interventi alla scala dell'edificio. È solo in tempi più recenti che si è iniziato a pensare che questi spazi potessero costituire una risorsa da restituire alla collettività, e che, anzi, già solo tale programma fosse da considerare come progetto ambizioso e valido per la città: la gran parte degli interventi realizzati, infatti, sono opere attuate secondo il criterio del minimo intervento, in cui il nuovo si inserisce umilmente in un'architettura locale fortemente caratterizzata. E in questo, la scoperta dello spazio vuoto come spazio pubblico ha riguardato una serie di larghi, piazze, giardini, viali all'interno dei tessuti già consolidati, in particolar modo nel centro storico, ma anche la consapevolezza di una possibile riappropriazione della distanza tra la città e l'elemento acqua.

Fare margine: le diverse forme dello spazio pubblico⁴

LIMITE / LINEA: Marginal do Douro entre Alfandega e Passeio Alegre

Il primo tratto del *Marginal* di Porto è quello che viene solitamente fatto coincidere con i progetti di Manuel Fernandes de Sa e Francisco Barata. Ma il tratto – sia per la sua misura che per la condizione di trovarsi in parte in prossimità del centro antico e

di fronte il territorio di Villa Nova de Gaia – va descritto in relazione anche ad altri elementi.

La Ribeira e il *Muro dos Bacalhoiros*. Prima che inizi il vero e proprio *Marginal*, infatti, ci troviamo in presenza di un altro tratto che viene identificato dagli abitanti del luogo come la *Ribeira*, il lungofiume. Ad esplicitare questa relazione tra la città e il fiume è l'elemento architettonico del *Muro dos Bacalhoiros*, originariamente parte della muraglia fernandina medievale. Quando la muraglia smise di avere funzioni difensive, il muro venne abitato e sorsero su di esso alcune case e una strada di servizio ad esse, che ancora oggi porta il nome di *rua de Cima do Muro* ("strada sopra il muro"). La riqualificazione ha visto l'intervento dell'architetto Manuel Fernandes de Sa concentrarsi sulla riqualificazione di questo spazio pubblico, dando più valore al muro, che già era stato riutilizzato per ospitare bar e ristoranti, attraverso la riconfigurazione dello spazio che lo lega al fiume con nuove ridiscese, e al ponte Dom Luis con un sistema di rampe (fig.3). Ciò conduce l'intervento su una logica interscalare: da un lato il muro stesso riconfigura a livello urbano tanto il tema dell'attraversamento – attraverso e sopra di esso – che quello dell'attacco a terra, costituendo una sorta di nuovo basamento per l'edificato della Ribeira; dall'altro la distanza tra il muro e l'acqua non viene più percepita come un qualcosa "al di fuori" della città, ma grazie ad un intervento analogo operato sugli spazi di riverfront a Vila Nova de Gaia, è come se formasse parte di un unico grande spazio pubblico che ingloba il fiume.



fig.3- Limite/Linea: la Ribeira (tratto A)

Dall'Alfandega a rua da Ouro. Il progetto per il *Marginal* parte quasi in sordina, caratterizzandosi come una linea atta ad istituire le connessioni veicolari e pedonali per raggiungere tratti in cui la sua misura assume dimensioni più adatte a sviluppare un progetto di diversa natura: è un progetto che si caratterizza essenzialmente come una riconfigurazione della sezione stradale, che a seconda dei tratti comprende, la strada carrabile, il rilevato tranviario e la passeggiata pedonale, mettendo in connessione alcuni elementi lungo il percorso, come ad esempio l'*Alfandega*, la vecchia dogana, oggi adibita a museo dei trasporti. A caratterizzare questo tratto è il diverso rapporto che l'edificio assume col fiume poiché, arretrando o avanzando rispetto ad esso, consente che la linea del *Marginal* si articoli, bypassando alcuni elementi e in alcuni casi addirittura sdoppiandosi (fig.4), come ad esempio accade laddove i percorsi pedonale e tranviario continuano a costeggiare l'abitato, mentre la strada carrabile si distacca, prendendo posto sul fiume e offrendo un percorso in auto sicuramente suggestivo. La linea assume il compito di porre in continuità il tratto ribeirino con l'area dei giardini successiva, senza ciononostante perdere il contatto diretto col fiume, ma non ha la forza di favorire le connessioni trasversali tra la città e il Douro.

fig.4- Limite/Linea: dall'Alfandega a rua da Ouro (tratto B)



fig.5- Limite/Linea: dall'osservatorio alla foce (tratto C)

Dall'osservatorio alla foce. In questo tratto la strada costeggia una serie di parchi e giardini, configurandosi come una linea che aggancia a sé di volta in volta i diversi sistemi di contatto col fiume in maniera differente. In entrambi i casi, la strada perde il contatto diretto con l'acqua, distinguendo le aree di attraversamento veloce da quelle dello stare. (fig.5)

Nonostante il diverso carattere dei tratti di lungofiume, ciò che interessa qui sottolineare è che in ciascuno di questi casi il limite dell'edificato viene ripensato di volta in volta sempre in rapporto con la strada, che diventa collegamento e percorso tra gli elementi del sistema fluviale: non siamo ancora in situazioni di bordo, né di margine, ma di un limite che, pur tenendo assieme tra loro elementi e spazi differenti, viene ridisegnato per essere letto come una linea cui si accostano elementi di diversa natura.

BORDO/FASCIA: la riqualificazione del Marginal di Matosinhos Sud e di Leça da Palmeira

Proseguendo nella lettura dei tratti del *Marginal*, una volta indagata la linearità del sistema che costeggia il fiume Douro sul lato nord, passiamo ad un tratto che, pur non essendo in continuità geografica con il precedente, presuppone una continuità logica. Se, infatti, nei casi precedenti si è esaminato il configurarsi del *Marginal* come una linea, il caso che riguarda la Faixa Marginal di Matosinhos Sud e quello analogo di Leça da Palmeira vuole chiarire innanzitutto il perché in questi tratti si parli di fascia marginale piuttosto che di semplice *marginal*.

Nel caso di Leça da Palmeira, il progetto di Alvaro Siza risolve la riqualificazione della *Avenida da Libertade* con un progetto che prevede una fascia a verde e un percorso pedonale, che corrono paralleli alla linea di costa, e che si sovrappongono in alcuni punti per permettere l'attraversamento delle aree a verdi e il collegamento con due elementi di testata del percorso, opere precedenti dello stesso architetto: le note piscine naturali del 1966 e la *Casa de Chà da Boa Nova* del 1963.

L'intervento, nel caso di Matosinhos invece, si concretizza grazie al Programma Polis, introducendo un nuovo concetto di spazio pubblico capace di rivitalizzare il fronte marittimo tra il porto di Leixões e il limite sud della città: il progetto, ad opera di Souto De Moura (fig.6), prevede la creazione di quella che viene definita come "una nuova piattaforma marginale accanto alla spiaggia" (Guedes Marques, 2004, p.23), in cui sono incluse le funzioni di parcheggio sotterraneo e un centro di monitoraggio e interpretazione ambientale. Oltre la misura più ampia della sezione di progetto, questa volta ciò che determina un cambiamento di significato facendogli assumere un significato di "fascia" è la sua perimetrazione: infatti, il progetto avrebbe potuto risolversi anche in questo caso con il ridisegno della strada costiera, mentre qui la sua sezione viene inglobata in quella più ampia di progetto, rientrando in un dispositivo che consente il passaggio dalla fine del sistema urbano alla spiaggia.



fig.6- Bordo/Fascia: Faixa Marginal di Matosinhos Sud (tratto D)

Così come osservato da Nuno Grande, “Souto de Moura utilizza un linguaggio industriale per questa connessione, riproducendo architetture ready-made che reinterpretano la memoria funzionale della città portuaria – chiatte, banchine, gru, container e serbatoi di carburante – ora progettati con un glamour cosmopolita” (Grande, 2002, p.48).

La differenza sostanziale, rispetto ai precedenti progetti, è che non è più la linea che accosta agli elementi che di volta in volta si trova a delimitare, ma si assiste alla formazione di un bordo che media il rapporto tra due sistemi, in questo caso la spiaggia e il fronte edificato, individuando insieme un dispositivo e una figura altra, una sorta di prima ed elementare forma della distanza, segnata da una misura che ha già uno spessore maggiore rispetto alla linea e che quindi inizia ad essere pensata come un dispositivo progettuale differente.

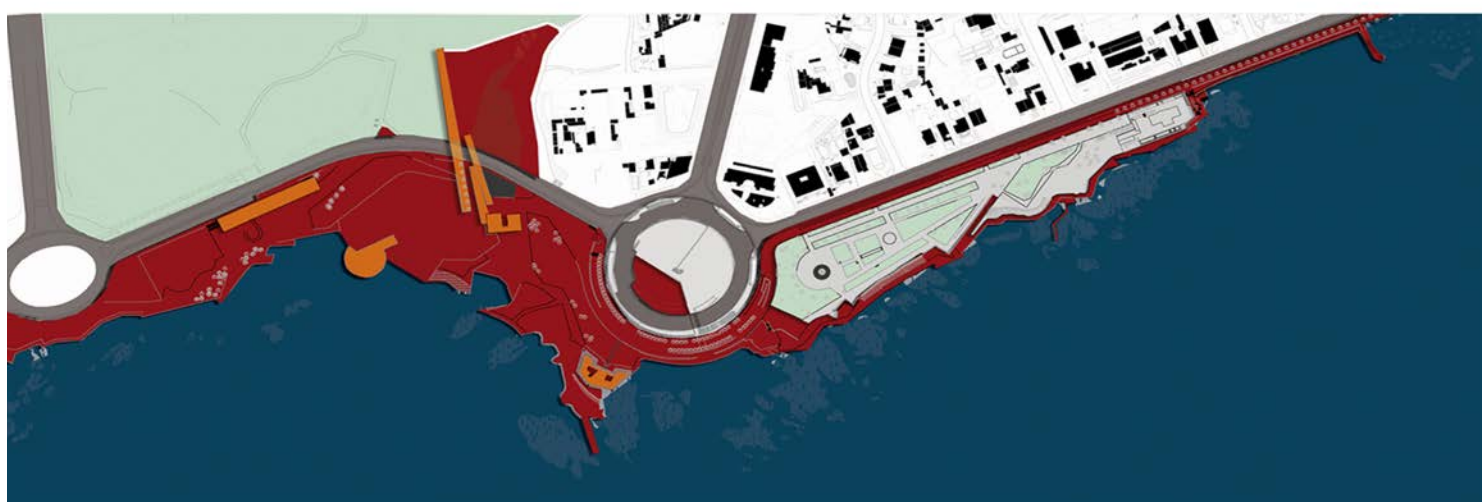
MARGINE/SUPERFICIE: il Passeio Atlantico

Lo spazio urbano che si estende tra la Spiaggia do Molhe all'estremità sud dell'Avenida Montevideu di Porto, e l'inizio, verso nord, del Marginal di Matosinhos, è uno spazio in primo luogo molto complesso e diversificato, il cui ridisegno, ad opera dell'architetto catalano Manuel de Solà Morales, “si basa sul concetto che la città si debba aprire al mare e che possa essere un confine armonioso tra spazi costruiti e spazi naturali. Il Passeio Atlantico costituisce un vero continuum di verde e di blu in cui si succedono aree con “ambienti” tanto distinti quanto evocatori” (Nunes Carreira, 2002, p.18). La volontà di costruire quello che viene definito come un “confine armonioso” nasce proprio dalla consapevolezza che quest'area, proprio per la sua natura di stare tra sistemi differenti, sia stata nel tempo lo scenario di varie attività e che oggi costituisca un parterre di di-

versità in cui, attraverso il progetto del nuovo, ciascuno spazio lega una parte di città ad un'altra attraverso la sua natura di "margine". Il progetto, interpreta bene tanto le condizioni geografiche del luogo quanto la condizione presente delle diverse parti di città che su di esso affacciano: la parte terminale del quartiere di Foz che affaccia sulla costa rocciosa, il *Parque da Cidade* che fa da foce alla valle *de Galhineiras* verso l'oceano, l'inizio del sistema insediativo di Matosinhos Sud che si pone come una quinta sulla spiaggia sabbiosa. Alla lettura dei luoghi si somma la strategia di progetto che propone, secondo le parole dello stesso architetto, di "scomporre l'interpretazione stradale locale, unitaria e monolitica, e introdurre un'altra scala per esperire la città e la costa. È la scala che cerca il riconoscimento delle forme minori del terreno, quelle che si riconoscono e si scoprono percorrendo i distinti episodi." (De Solà Morales, 2008, p.46). Tanto la geografia e la natura insediativa quanto l'approccio alle diverse scale del progetto, consentono sì di unire in un unicum i diversi margini di città, facendoli convergere verso lo spazio ibrido di Piazza Gonçalves Zarco, ma anche di ridare a ciascuno di essi il proprio spazio.

fig.7-Margine/Superficie: Passeio Atlântico (tratto E)

La ridefinizione di quest'area parte con la costruzione di un viadotto che consente di



collegare l'area di accesso al Parco della città con la spiaggia atlantica, generando una configurazione di uso pubblico assolutamente singolare (fig.7). Il nuovo tracciato dell'Avenida do Rio de Janeiro si dispone su un tratto di viadotto sopraelevato, largo 16 metri, in cui sono previsti una passeggiata pedonale solo sul lato mare, la carreggiata stradale e il tramvia elettrico. Il confine che separava queste due aree – la strada – si innalza, permettendo così l'accostamento di due superfici; l'una di sabbia, l'altra di verde. Su queste, oggetti a diverse scale sono "poggiati" (fig.8): il preesistente *Castelo do Queijo*, punto nodale per la connessione dell'area con la passeggiata lineare proveniente da sud; il preesistente edificio del Collegio *Luso-Internacional* che, da stazione balneare nelle previsioni di progetto è ancora oggi in rovina, ma – nonostante ciò – svolge un ruolo centrale all'interno dell'area come fuga prospettica dai diversi punti della passeggiata; l'attraversamento del parco; la piattaforma a mare; le sedute; l' "edificio trasparente" che ricollega alla quota della strada e alla passeggiata di Matosinhos Sud di Souto de Moura. In alcuni punti la superficie naturale si mescola con quella artificiale di progetto e dà luogo a degli innalzamenti che – oltre ad essere punti panoramici– permettono una completa fruizione pedonale dello spazio senza invadere la natura quasi incontaminata del luogo.

La disamina di questi progetti conduce ad una prima riflessione tanto sull'esplicitazione della natura di questi spazi, che sulle tecniche compositive del loro ridisegno. Dallo studio si evince chiaramente che non tutto ciò che margina la città verso il mare è margine propriamente inteso: c'è il progetto del limite, attraverso il ridisegno della sua propria linea, che può essere a seconda dei casi un muro o una strada ripensati nella loro sezione; esistono invece i tratti di *faixa marginal*, in cui è l'individuazione di una diversa misura a guidare il progetto di bordo inteso come dispositivo autonomo tra la città e il mare; esistono infine aree di margine, in cui è la consapevolezza dell'accostamento di diverse superfici a generare logiche di progetto differenti.



fig.8-Margine di città e di mare. Passeio Atlantico, Porto

ENDNOTES

1 De Luca E., "Tu, mio", Feltrinelli, Milano, 2005, p.14

2 La ricerca cui si fa riferimento è stata sviluppata dall'autore all'interno del Dottorato in Progettazione Urbana dell'Università di Napoli "Federico II" ed è contenuta nella tesi "Aree di Margine. "De-liri" urbani della città contemporanea": il tentativo è quello di indagare la nascita di un nuovo tipo di spazialità, quale quello delle aree che vengono definite di "margine", e di individuarne i caratteri per una loro possibile ri-scrittura in chiave contemporanea. Nella prima parte del suo scritto, dunque, l'autore tentava di definire in chiave architettonica termini spesso confusi – limite, bordo, confine, margine – attraverso la costruzione di un piccolo vocabolario in cui alle parole si facevano corrispondere le immagini di alcuni progetti contemporanei nel tentativo di riscattare l'accezione spesso negativa e vincolante che questi termini hanno all'interno del dibattito sulle città. Nel caso in esame del Marginal di Porto, dunque, le definizioni di LIMITE/LINEA, BORDO/FASCIA piuttosto che MARGINE/SUPERFICIE, sono riprese da quegli studi più ampi cui si rimanda per chi volesse approfondire la questione metodologica e teorica relativa alla costruzione di queste categorie che nel presente testo contengono la descrizione dei diversi tratti esaminati.

3 Fatima Fernandes e Michele Cannatà (2002), nel loro testo sui nuovi spazi pubblici di Porto, approfondiscono alcune di queste questioni legate all'abbandono e alla riqualificazione di molti di essi, passando in disamina la situazione delle forme urbane dei progetti contemporanei. Individuano, così, nella discrepanza tra la storia e lo stato di fatto, tra il progetto d'architettura e il progetto urbano lo stato di degrado di molti spazi delle città portoghesi: "ad un aumento riconosciuto a livello internazionale della qualità architettonica contemporanea in Portogallo, si assiste ad un degrado di qualità delle nuove aree urbane. Le ragioni di questo fenomeno sono complesse, ma tutte interrelate con processi economici che in poco tempo hanno alterato modelli sociali condizionati e repressi per molte decadi a causa di sistemi politici arretrati e decadenti. La fascia costiera e le aree urbane hanno sopportato forti pressioni, nell'arco di quindici anni, accentuando il disequilibrio tra l'interno e la costa in una situazione senza precedenti" (p.9).

REFERENCES

- Anselmi Alessandro, "La galassia urbana e il primato dell'architettura", in *Area* n. 26, maggio-giugno 1996, Motta, Milano, 1996.
- Cacciari Massimo, "La città", Pazzini, Verucchio (RN), 2009.
- Cannatà Michele, Fernandes Fatima, "Formas Urbanas", Exponor, Matosinhos, 2002.
- De Luca Erri, "Tu, mio", Feltrinelli, Milano, 2005.
- Domingues A., Nonell A.G., Tavares R., "Oporto" in "Atlas Historico de las Ciudades Europeas, I, Peninsula Iberica", Centre de Cultura Contemporània – UPC / Salvat, Barcelona, 1994.
- Grande Nuno, "Passeio Atlantico: tres faces de um projecto urbano", in AA. VV. *Passeio Atlantico*, Gabinete coordenador do programa POLIS, Lisboa 2002.
- Guedes Marques, "Intervenção em Matosinhos", in AA.VV. *Intervenção do Programa Polis em Matosinhos*, Edição POLISMATOSINHOS, SA, Matosinhos 2004.
- Lynch Kevin, "L'immagine della città", Marsilio 2006.
- Nunes Carreira, F., "O Passeio Atlantico, o POLIS e o Grande Porto", in AA. VV. *Passeio Atlantico*, Gabinete coordenador do programa POLIS, Lisboa 2002.
- Oliveira J. M., "O espaço urbano do Porto: condições naturais e desenvolvimento", Instituto de Alta Cultura, centro de estudos geográficos, Coimbra, 1973.
- Pacheco H., "Porto", Editorial Presença, Lisboa, 1984.
- Palazzo Danilo, Treu M.Cristina, "Margini. Descrizioni, strategie, progetti". Alinea 2006.
- Ramos, L. (1994), "História do Porto", Porto Editora, Porto.
- Salgado J., "Memoria dos lugares", in AA. VV. "Passeio Atlantico", Gabinete coordenador do programa POLIS, Lisboa 2002.
- Secchi Bernardo, "La città del XX secolo", Laterza, Milano, 2005.
- Secchi Bernardo, "Le condizioni sono cambiate", in Casabella n.498/9, "Architettura come modificazione", *Electa* Periodici, gennaio-febbraio 1984, pp. 8-13.
- Sennett Richard, "The open city", in BURDETT, R.; SUDJIC, D. (dir). "Living in the endless city". London: Phaidon Press Ltd, 2011
- Solà Morales Manuel, "De cosas urbanas", Gilli, Barcelona, 2006.
- Zanini Paolo, "Il significato di confine. I limiti naturali, storici, mentali", Mondadori, Milano, 2000.

Giuseppe Parità

Dipartimento di Architettura. Università degli Studi di Napoli "Federico II"
parita.gi@gmail.com

Giuseppe Parità (Naples, 1983) architect, PhD. Graduated in architecture in 2008 at the University of Naples "Federico II". After developing part of its PhD research at the School of Architecture of Madrid (ETSAM), in 2012 he held the title of Doctor Europaeus defending a thesis titled "Places on the margins. Urban Delirious in contemporary cities" at the University of Naples, within the PhD Programme in Urban Design. Currently engaged in scientific research, he is teaching assistant for the subject area ICAR14. He has participated in several international conferences, design studios and workshops, both as participants and as scientific referee.

abstract

The role of waterfront areas for the historical city and the urban territory. Regeneration experiences in England and France

Candida Cuturi

Abstract

Several considerable processes of urban regeneration, carried out in the last decades, have particularly concerned brownfield areas, along sea, rivers and canals. Some operations, run in the wake of European policies for urban areas or programmes related to cultural and sport events, have actually contributed to the renaissance and vitality of territories in decline. Nevertheless, in a period of deep economic crisis and unemployment, urgent environmental emergencies, multiplicity and diversity of social instances, there is a real need for approaches more and more consistent with objectives



Il Musée d'Orsay, in Rue de la Légion d'Honneur, a Parigi (Foto C. Cuturi, fine 2013)

of both physical/environmental and socio-economic regeneration.

English and French experiences of waterfront regeneration are interesting, in different ways, in relation to the process activation/implementation (partnership organisational structure, private/public investment ratio, duration), as to enterprises, employment and innovation (office, retail and leisure space, enterprise localization, cultural attractions and urban design), with regard to local communities, services and cultural heritage (increase of population and local employment, accessibility to housing and integrated services, mobility and transport, conservation and valorisation of buildings and sites of architectural or historic interest, involvement and participation to local planning processes), as to the use of resources and pollution reduction (energy management, building recovery and brownfield regeneration, etc.). Therefore these areas are generally acknowledged as having a great potential under the socio-economic perspective and for the valorisation of the material and immaterial heritage and the urban landscape.

Il ruolo delle aree di *waterfront* per la città storica ed il territorio urbano. Esperienze di rigenerazione in Inghilterra e in Francia

Numerosi e rilevanti processi di rigenerazione urbana, condotti negli ultimi decenni, hanno particolarmente interessato aree *brownfield* (precedentemente urbanizzate), ubicate lungo mare, fiumi e canali.

Alcune operazioni, svolte sulla scorta di politiche europee per le aree urbane o di programmi connessi a grandi eventi culturali e sportivi, hanno contribuito effettivamente alla rinascita e alla vitalità di territori in declino. Tuttavia, in un momento storico di profonda crisi economica e disoccupazione, di pressanti emergenze ambientali, di molteplicità e diversità delle istanze sociali, emerge la necessità di adottare approcci sempre più coerenti con obiettivi di riqualificazione fisico/ambientale e insieme di rigenerazione socio-economica.

Le esperienze inglesi e francesi di riqualificazione di *waterfront* risultano interessanti, secondo modalità diverse, in funzione della attivazione ed implementazione del processo (struttura organizzativa di *partnership*, rapporto tra investimento privato e pubblico, durata del processo), in merito ad imprese, occupazione ed innovazione (spazi per ufficio, negozi e tempo libero, localizzazione imprenditoriale, attrazioni culturali, design urbano), in relazione alla comunità locale, ai servizi e al patrimonio culturale (incremento demografico e incidenza di occupazione locale, accessibilità a residenze e servizi integrati, mobilità e trasporti, conservazione e valorizzazione di edifici e siti di interesse storico-architettonico, coinvolgimento e partecipazione ai processi di pianificazione locale), in funzione dell'uso delle risorse e della riduzione dell'inquinamento (gestione energetica, recupero di edifici e riqualificazione di aree dismesse, etc.). Si riconosce, dunque, il potenziale di tali aree sotto il profilo socio-economico e per la valorizzazione del patrimonio, materiale ed immateriale, e del paesaggio urbano.

Keywords:

urban waterfront redevelopment, brownfield regeneration, England, France

Il ruolo delle aree di *waterfront* per la città storica ed il territorio urbano. Esperienze di rigenerazione in Inghilterra e in Francia

Candida Cuturi

Introduzione

Le aree di *waterfront* urbano – interessate da dismissione, abbandono e degrado in seguito ai cambiamenti socio-economici del XX secolo – nell'ultimo ventennio hanno recuperato un ruolo chiave in termini di sviluppo, competitività e immagine (Cuturi, 2010).

In seguito al declino delle attività connesse ai porti e alle ingenti trasformazioni strutturali, aree portuali storiche, talvolta connotate da una florida industria navale, avevano perso linfa vitale; successivamente, a partire dagli ultimi decenni dello scorso secolo, ampie zone derelitte o sottoutilizzate sono state riqualificate ad usi misti (residenza, uffici, commercio e tempo libero).

Le città hanno acquisito responsabilità crescenti in termini di miglioramento della *performance* urbana e territoriale, attraverso specifiche iniziative politiche per le aree urbane, ed il loro impegno e contributo alle economie nazionali vengono promossi/indirizzati a livello europeo.

Tuttavia, alcuni processi di trasformazione urbana, a fronte della riqualificazione fisica e della localizzazione di attività imprenditoriali lungo mare, fiumi e canali, non sono riusciti a contribuire effettivamente ad una redistribuzione dei benefici, in termini di abitazioni accessibili, occupazione, sicurezza. Taluni interventi, poco attenti al contesto territoriale, alimentano sensazioni di spiazzamento, alienazione, perdita di identità e di senso del luogo.

Numerosi centri urbani ubicati lungo corsi d'acqua sono annoverati quali *Siti del Patrimonio Mondiale* (WHS) nella *World Heritage List* UNESCO¹: in Francia, 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; in Inghilterra, le città vecchia e nuova di Edinburgo, Greenwich marittima, Liverpool città marittima mercantile.

Il presente contributo focalizza, in particolare, l'area delle Rive parigine della Senna (iscritta nella Lista del Patrimonio Mondiale UNESCO dal 1991) e i porti di Le Havre (*World Heritage Site* dal 2005) e di Marseille in Francia, Liverpool (nominata nel 2004 e poi dichiarata in pericolo nel 2012) e l'area di Greater Manchester nell'Inghilterra nord-occidentale.

La riqualificazione delle aree dismesse in Europa. L'approccio inglese e francese alla rigenerazione di siti brownfield

La rigenerazione di *aree brownfield* svolge un ruolo trainante nelle politiche territoriali dei paesi sviluppati dell'Europa occidentale, quali il Regno Unito e la Germania, nonché l'Olanda, che presentano elevate densità di popolazione e scarsa disponibilità di terre vergini.

La rigenerazione delle aree industriali *brownfield* risponderebbe ad una triplice istanza, economica, ecologica e socio-culturale: promuovere localizzazione di impresa ed occupazione in zone caratterizzate da dismissione e povertà (favorendo sviluppo di attività e incremento di reddito); decontaminare il suolo precedentemente occupato da attività inquinanti e preservare le aree di *greenfield* (non urbanizzate, riducendo lo *sprawl* urbano); rimuovere minacce per la salute e la sicurezza, migliorare i quartieri e la qualità di vita in ambiente urbano, contribuire ad una distribuzione più equa dei benefici (in particolare tramite disponibilità di residenze economicamente accessibili).

Tra le varie iniziative di rigenerazione di aree derelitte/dismesse, annoveriamo REVIT (*Revitalising Industrial Sites, 2002-2007*), uno dei maggiori progetti finanziati dalla iniziativa comunitaria INTERREG III B Europa nord-occidentale, per un incremento di efficienza ed una più ampia sostenibilità delle politiche di rigenerazione dei *brownfield*, attraverso cooperazione transnazionale. In Inghilterra, la ricerca ha interessato Medway Council², le cui aree di lungofiume richiedevano interventi di decontaminazione e protezione dalle inondazioni, nonché infrastrutture ad usi misti, con rilocalizzazione imprenditoriale; in Francia, Nantes Métropole e in particolare l'Île de Nantes³, vicina al centro storico, con numerosi siti *brownfield* testimonianza del passato industriale/navale, nella prospettiva di farne un grande centro metropolitano.

RESCUE (*Regeneration of European Sites in Cities and Urban Environments, 2002-2005*), progetto di ricerca nell'ambito dell'azione chiave "City of tomorrow and Cultural Heritage" del Programma "Energy, environment and sustainable development" (5° Programma Quadro dell'Unione Europea), puntava allo sviluppo di un approccio sistematico alla rigenerazione sostenibile dei siti *brownfield* in Europa (Nord-Pas de Calais⁴, Derbyshire, Silesia, area Ruhr).

CABERNET (*Concerted Actions on Brownfield and Economic Regeneration Network, 2001-2004*), originariamente supportato dalla Commissione Europea nell'ambito del 5° Programma Quadro, per la implementazione dell'azione chiave "City of tomorrow and Cultural Heritage", si configura quale rete europea di esperti per indirizzare le complesse istanze di molteplici attori nell'ambito della rigenerazione di aree *brownfield*. Alcuni incentivi dell'Unione Europea a sostegno delle aree *brownfield*, quali i fondi strutturali, sono stati criticati per il supporto ad una riqualificazione dei siti scevra da considerazioni attente in merito alla effettività sostenibilità di interventi e metodi. Alla luce della natura particolarmente delicata di tali aree, si sottolinea la necessità di un approccio più sostenibile degli interventi, orientato da specifici obiettivi e criteri di sostenibilità⁵.

Nelle esperienze di rigenerazione urbana del *Regno Unito* si rileva spesso una correlazione tra la revitalizzazione dei *waterfront* e la riqualificazione di area *brownfield*, per cui zone neglette lungo i corsi d'acqua (precedentemente urbanizzate) sono state trasformate in punti di riferimento per la città, luoghi di attrazione per turisti e visitatori, sedi di attività imprenditoriali. Nell'ultimo ventennio sono state rigenerate, per usi culturali, commerciali, residenziali, molte aree portuali e di lungofiume che in seguito alla deindustrializzazione avevano perso vitalità, fino a diventare aree derelitte, dove era sconsigliabile andare (“no-go-areas”)⁶.

Secondo il *National Land Use Database*, in Inghilterra risultavano 62,000 ettari di suolo *brownfield* al 2007, di cui 33.600 ettari di suolo/edifici vacanti/derelitti e 28.520 ettari di suolo utilizzabile (allocato in un piano o con *planning permission*, oppure con riconosciuto potenziale di sviluppo). Sulla base dei dati, quella del nord-ovest risulta la regione inglese con maggiore estensione totale di suolo *brownfield* (10.910 ettari al 2007) e in particolare quella con maggiore estensione complessiva di suoli/edifici vacanti e derelitti⁷ (8.030 ettari al 2007, mentre il suolo utilizzabile ammonta a 2.880 ettari) (DCLG, 2008).

Inoltre, una percentuale consistente di suolo *brownfield* è ancora presente nelle aree più povere dell'Inghilterra (Nord-Ovest).

Il Regno Unito promuove e supporta la riqualificazione di aree dismesse, abbandonate o sottoutilizzate, tramite politiche e programmi, dalla fine degli anni novanta dello scorso secolo. Si pensi alla “UK Sustainable Development Strategy” del 1999 e all'*Urban White Paper* “Towards an Urban Renaissance” del 2000⁸. Il *Sustainable Communities Plan*, lanciato nel 2003 dall'Office of the Deputy Prime Minister quale politica chiave per indirizzare la rigenerazione attraverso strumenti di pianificazione territoriale, sostanzia lo stretto legame tra sviluppo sostenibile e rigenerazione *brownfield*.

Già nel corso degli anni '80 erano state promosse iniziative per le aree urbane, sullo sfondo di politiche conservatoriste pro-impresa, con prime forme di partenariato pubblico-privato (*Enterprise Zones* e *Urban Development Corporations*). All'inizio degli anni '90 si sono palesate considerazioni in merito a problematiche sociali ed ambientali, il ruolo delle amministrazioni locali è diventato più rilevante, si è promosso un certo coinvolgimento delle comunità residenti, sono emerse rinnovate tipologie di partenariato (*City Challenge* e *Single Regeneration Budget*, ad esempio in Moss Side&Hulme, a Manchester). Alla fine degli anni '90, con il Governo laburista, si è promossa una estensiva revisione delle politiche per le aree urbane, da orientarsi verso l'uso efficace delle risorse pubbliche ed una maggiore inclusione sociale (*Urban Regeneration Companies* quali Liverpool Vision e New East Manchester, nonché *New Deal for Communities*), sullo sfondo della capillare diffusione del concetto di sostenibilità.

Successivamente, il New Labour aveva proclamato maggiore *empowerment* a livello locale⁹, poi il Governo di Coalizione aveva proposto uno snellimento in merito alla pianificazione.

Va sottolineato il ruolo delle *Regional Development Agencies*, nove enti pubblici non

dipartimentali, per ciascuna delle regioni inglesi (NUTS di livello 1), creati alla fine degli anni novanta e aboliti nel marzo 2012 per contribuire alla riduzione del deficit pubblico¹⁰. *English Partnerships*, agenzia di rigenerazione nazionale per l'Inghilterra, alla fine del 2008 ha passato il testimone alla nuova *Homes and Communities Agency*; si occupava di grandi progetti di sviluppo, giocando un ruolo chiave nelle aree di Thames Gateway e Milton Keynes.

Nel Regno Unito lo sviluppo immobiliare svolge un ruolo cruciale nei progetti di rigenerazione di aree *brownfield*. In particolare, le zone di lungofiume vengono considerate sedi ambite per la localizzazione imprenditoriale.

In linea generale, la spinta alla rilevazione di suolo *brownfield*, nei paesi dell'Europa occidentale, è motivata anche dalla necessità di disporre di quantità sempre maggiori di spazio per sviluppo in aree urbane.

In Francia il suolo *brownfield* denota lo spazio precedentemente sviluppato, che è stato temporaneamente o definitivamente abbandonato in seguito a cessazione di attività e necessita di essere riqualificato per usi futuri; può essere parzialmente occupato, derelitto o contaminato.

Comunque, seppure eventuali confronti in termini di estensione di suolo *brownfield* vadano letti alla luce di differenti interpretazioni della stessa espressione nei vari paesi europei, si rileva in Francia una bassa densità di suolo *brownfield*, rispetto al Regno Unito, pari a 0,04%¹¹.

Verso la fine degli anni '70 dello scorso secolo il Comune di Parigi iniziò a perimetrare aree urbane da riqualificare (degradate o da completare), istituendo *Zones d'Aménagement Concerté*, con relativo piano attuativo d'area. L'approccio prevedeva una concertazione pubblico/privata, coinvolgendo municipalità, Apur, società ad economia mista e progettisti, e promuovendo una integrazione tra varie funzioni ed attività (in antitesi allo *zoning*). Sebbene le ZAC si configurino quali specifici ambiti di sviluppo su cui focalizzare, si rileva grande enfasi sulla correlazione con le aree circostanti. Tra le ZAC si annoverano Citroën-Cevénnes, Bercy, Paris Seine Rive Gauche.

Grands projets, inaugurati da Françoise Mitterand negli anni '80, venivano promossi, tra l'altro, in aree dismesse da riqualificare (Parc de la Villette, Musée d'Orsay, etc.). Le *Grandes Opérations d'Architecture et d'Urbanisme* attribuivano un ruolo cruciale ai monumenti in termini di trasformazione della città. Edifici e spazi urbani del XX secolo dovevano leggersi quali nuove realizzazioni, ben diversi da monumenti e tessuto urbano preesistenti; si pensi alla Grande Pyramid du Louvre di I. M. Pei e alla Bibliothèque Nationale de France di Dominique Perrault, che celebravano la trasparenza attraverso l'uso di vetro e acciaio¹².

Anche in Francia, *Etablissements Publics Fonciers*, istituite nei primi anni novanta in relazione ad aree regionali *brownfield*, sono state recentemente sostituite da EPF a scala più ristretta, in modo tale da focalizzare l'attenzione ad un livello più locale, assicurare il coinvolgimento di tutti gli *stakeholders* (portatori di interessi vari) e ottimizzare le risorse disponibili (www.cabernet.org.uk).

A Parigi la riqualificazione di aree dismesse - banchine fluviali, linee ferroviarie, aree

industriali – si traduce in genere nella realizzazione di parchi e giardini urbani, percorsi per attività e *performance open air*, con strutture leggere e flessibili.

Si rilevano una forte attenzione alla ecosostenibilità, promozione del trasporto pubblico e della bicicletta, pedonalizzazione e interrimento dei parcheggi.

L'approccio recente al paesaggio contempla un uso più intenso di piante ed acqua, nonché la tendenza ai “blocchi aperti” (in riferimento a Christian de Portzamparc), per una città più permeabile rispetto ai tipici blocchi perimetrali della tradizione francese (URBED, 2012).

La riqualificazione delle aree portuali in Inghilterra

Numerose città del Regno Unito - quali Manchester, Liverpool, Newcastle - negli anni '80 avevano subito un progressivo depauperamento in termini di ricchezza, popolazione, identità. Successivamente alcune città britanniche, che avevano voltato le spalle al proprio porto, hanno innescato processi di rigenerazione urbana focalizzati sulle aree portuali.

Liverpool, dinamica realtà portuale sull'Irish Sea, alla foce del fiume Mersey, è caratterizzata da un ricco patrimonio culturale, con forte enfasi sui progetti di rigenerazione per la comunità, condotti dal basso e ispirati alle arti. La strategia di rigenerazione decennale “Liverpool First”, lanciata nel 2001 sulla base di una collaborazione tra il Comune, English Partnerships, Liverpool Vision¹³, North West Development Agency e Merseytravel, puntava alla rigenerazione del centro cittadino, insieme ad un sistema integrato di trasporti ed espansione/rinnovo residenziale.

La necessità ed opportunità di integrare l'ambiente storico nella pianificazione delle trasformazioni urbane condusse, nel 2002, all'*Historic Environment of Liverpool Project* (HELP), partenariato strategico a lungo termine tra i principali enti impegnati nella conservazione e gestione del patrimonio cittadino (English Heritage, Liverpool City Council, National Museums Liverpool, University of Liverpool, Liverpool Vision e Liverpool Culture Company). Le relative attività di ricerca hanno condotto, tra l'altro, ad un database di caratterizzazione del paesaggio storico che potesse informare le decisioni di pianificazione (Farr e Giles, 2008).

In seguito alla nomina nel 2003 quale Capitale della Cultura 2008, Liverpool ha dato un forte impulso al rinnovo urbano e nel 2004 ha ricevuto la prestigiosa nomina di Sito del Patrimonio Mondiale quale “Città Marittima Mercantile”.

È stata iscritta nella prestigiosa Lista UNESCO in quanto grande centro propulsore di tecnologie e metodi innovativi nella realizzazione/gestione portuale nei secoli XVIII-XIX e inizi del XX, contribuendo ai sistemi mercantili internazionali attraverso il British Commonwealth (criterio ii); la città ed il suo porto sono riconosciuti quale testimonianza eccezionale dello sviluppo della cultura mercantile marittima e dell'Impero Britannico, crocevia del commercio degli schiavi fino alla sua abolizione nel 1807 e della emigrazione dal Nord Europa all'America (criterio iii); è un esempio eccezionale di città portuale

mercantile, alle origini dello sviluppo dei legami commerciali e culturali attraverso l'Impero Britannico (criterio iv) (www.whc.unesco.org).

L'area del centro storico e portuale designata dall'UNESCO consta di sei parti, circondate da un'ampia zona cuscinetto: Pier Head, cuore della città degli inizi del XX secolo, divenuto obsoleto negli anni '70 e riqualificato negli anni '80 dello scorso secolo, con la cortina di lungofiume denominata "Le Tre Grazie" (Royal Liver Building, Cunard Building, Port of Liverpool Building); più a sud, l'area di conservazione di Albert Dock, con magazzini e servizi connessi alle attività portuali; più a nord, l'area di Stanley Dock, con vari locali deposito; ad est di Pier Head, il centro storico

intorno all'area commerciale di Castle Street/Old Hall Street, con notevoli edifici del XVIII/inizio XIX secolo; più ad est, il quartiere culturale di William Brown Street, con edifici e luoghi pubblici come St. George's Hall, con St. George's Plateau e St. John's Gardens; infine, Lower Duke Street, con magazzini storici e uffici di mercanti (ICOMOS, 2004).

Le sei aree sono protette quali Aree di Conservazione secondo le previsioni del Planning Act 1990 (Listed Buildings e Conservation Areas), con designazione di oltre 380 edifici. Sono di proprietà e gestione mista, soggette a vari strumenti di pianificazione, quali il Liverpool Unitary Development Plan (2002) e lo Strategic Regeneration Framework (2001), con piani regolatori dettagliati per aree specifiche e piani di conservazione per edifici singoli; inoltre, vengono incoraggiate iniziative per edifici a rischio ubicati nel sito del Patrimonio Mondiale (e dintorni) e si supporta il restauro architettonico all'interno di aree designate. Ai tempi dell'iscrizione, si richiedeva che l'altezza di eventuali costruzioni nell'area non superasse quella degli edifici circostanti e che nuove costruzioni in Pier Head rispettassero le istanze storiche, senza dominare, ma fungendo da complemento, nei confronti degli edifici preesistenti. Un Documento Supplementare di Pianificazione per lo Sviluppo e la Conservazione, all'interno e nei dintorni del sito, formalmente adottato dal Liverpool City Council nel 2009, indirizza problematiche relative alla gestione sollevate dal World Heritage Committee tra il 2007 e il 2008.

Nel 2012 il Comitato ha iscritto il sito nella Lista del Patrimonio Mondiale in Pericolo (*World Heritage in Danger*), per le realizzazioni proposte in merito al recupero di Liverpool Waters, sito portuale a nord di Pier Head, che estenderebbero l'area centrale della città, alterandone *skyline* e profilo, e in particolare frammentando visivamente le varie aree portuali. Si lamenta la mancanza di una gestione complessiva dei nuovi sviluppi, chiarezza in relazione alle loro altezze, sensibilità da parte di costruttori e



fig. n. 1: Pier Head, Liverpool (Foto C. Cuturi, 2006)



fig. nn. 2-3: Lo storico Albert Dock, a Liverpool, con la Tate Liverpool, sede della collezione nazionale di arte moderna dell'Inghilterra del nord e centro regionale di arte contemporanea, ed il Merseyside Maritime Museum, entrambi ubicati in edifici preesistenti (Foto C. Cuturi, 2006)

professionisti edili in merito al valore eccezionale universale del sito del Patrimonio Mondiale e ai requisiti richiesti dalla relativa Convenzione (whc.unesco.org).

English Heritage e World Heritage Body UNESCO hanno osteggiato la proposta di sviluppo del sito, di cui il 42% rientra nella estensione World Heritage Site, costituendo il 22% dell'intera area di Liverpool iscritta nella Lista UNESCO.

Nel marzo 2013 è stata approvata dal Governo Centrale la decisione del Liverpool Council in merito al rilascio della *planning permission* per la rigenerazione di Liverpool Waters, area derelitta di circa 60 ettari (lungo 2 km di *waterfront*) – con banchine, edifici storici, bacini, tracciati ferroviari – in cui le navi per il trasporto merci, di dimensioni sempre maggiori, non potevano più ormeggiare; si prevede un quartiere di lungofiume connesso al centro cittadino, con piazze, giardini, passeggiate, spazi acquatici, pre-esistenti strutture restaurate¹⁴.

Anche il progetto relativo a Pier Head e al nuovo collegamento fluviale di AECOM's Design+Planning, commissionato dal Liverpool City Council e British Waterways, ha sollevato qualche critica, nonostante i molteplici riconoscimenti, tra cui il *RIBA CABE Public Space Award*, nel 2010, per aver trasformato uno spazio aperto esposto al vento in un enorme parco urbano.

L'area di Pier Head prospettante sul Mersey (2,5 ettari ricadenti nel World Heritage Site) è stata rigenerata quale vibrante spazio pubblico contemporaneo, con il nuovo Museum of Liverpool Life e sviluppi ad usi misti (residenze, negozi ed uffici), intorno al rinnovato terminal dei traghetti,

con estensione del canale urbano (www.aecom.com).

Nella primavera del 2009 è stato aperto al traffico il Liverpool Canal Link, ampio canale con due nuove chiuse, che estende il Liverpool & Leeds Canal, attraverso Central Docks e Pier Head, fino a South Docks.

La grandiosità degli interventi di riqualificazione del centro cittadino, già attuati o previsti, contrasta con la situazione dei sobborghi. Si pensi al controverso programma di demolizione Pathfinder nella *inner city* (con Housing Market Renewal Initiative del 2002). Il focus sul centro è coerente, del resto, con la forte propensione della città alla

competitività, regionale ed internazionale, che la induce ad attrarre investimenti oltremare, soprattutto dalla Cina, a partire dal gemellaggio con Shanghai nel 1999 fino alla partecipazione (quale unica città britannica) al World Expo del 2010. La proposta da 5,5 miliardi di sterline del Peel Group, per lo sviluppo ad usi misti di Liverpool Waters, con nuovo terminal crociera, prevede una Shanghai Tower di 55 piani (Ramchurn, 2013).

L'Associazione delle Autorità di Greater Manchester riunisce, fin dal 1986, le dieci autorità locali dell'area, collaborando per la crescita economica, la riqualificazione e i trasporti, e nella primavera del 2011 è diventata statutaria, configurandosi quale prima "autorità combinata" (cooperazione subregionale tra autorità locali).

Manchester e Salford sono state oggetto di particolare attenzione da parte del Governo, sulla scorta dei programmi Northern Way e Sustainable Communities.

Manchester ha dovuto spesso risollevarsi da situazioni difficili, dalla de-industrializzazione su larga scala (anni '60 dello scorso secolo) all'attentato terroristico dell'IRA (1996), riuscendo a superare la crisi post-industriale e muovendosi verso la nuova economia dei servizi finanziari, delle tecnologie avanzate e delle attività culturali.

La sua tenacia induce a pensare che riuscirà ad affrontare questo periodo di recessione meglio di altre realtà urbane.

In seguito ad alcuni interventi di fine anni '80 – conversione della stazione centrale nel Greater Manchester Exhibition Centre e sviluppo del sistema di trasporto leggero Metrolink – negli anni '90 si erano promossi programmi di riqualificazione focalizzati su specifiche aree (Moss Side&Hulme, North Manchester, Cheetham & Broughton, Wythenshawe), designate a livello nazionale, e finanziamenti (UE) dal Fondo europeo di sviluppo regionale e dal Fondo sociale europeo.

Si annovera la visione urbana "City Pride" del 1994, aggiornata nel 1997 in seguito all'attentato, con la *partnership* tra la Task Force Manchester Millennium Ltd, Manchester City Council e Government Office for the North West, per la rivitalizzazione del cuore cittadino, con lo sviluppo culturale del Millennium Quarter (Williams, 2003). Il ruolo chiave di Manchester nel panorama sportivo internazionale, e in particolare la sua reputazione calcistica, ha ispirato la designazione quale sede per i Giochi del Commonwealth del 2002, con impatti significativi in termini di rigenerazione urbana



fig. nn. 4-5: Castlefield Urban Heritage Park, Manchester (Foto C. Cuturi, 2006)



fig. nn. 6-7: Salford Quays, Greater Manchester Area (Foto C. Cuturi, 2006)

(*Sportcity, Stadium*, riconoscimento quale “Sport Action Zone”). Per Manchester si è parlato di una vera e propria “rivoluzione culturale”, fino alla redazione di una specifica strategia culturale (2002), con relativo piano d’azione.

Il primo schema di riqualificazione dei canali di Manchester ha interessato l’area di Castlefield, degradatasi nel corso degli anni ’70 e ’80 dello scorso secolo, dove la Central Manchester Development Corporation iniziò, alla fine degli anni ’80, ad assemblare suolo, realizzare infrastrutture e garantire benefici ad imprese locali. Nel corso di due decenni l’area obsoleta è stata trasformata in una destinazione molto ambita per residenza, lavoro e relax, con appartamenti e uffici, attrazioni turistiche, caffè e ristoranti, realizzati sia dalla conversione di edifici preesistenti sia quali nuovi edifici. Il *Castlefield Heritage Park* offre un ricco patrimonio industriale (ponti ferroviari, viadotti, sistemi di canali, magazzini dell’Ottocento, musei) e la ricostruzione di un antico forte romano; il *Castlefield Transportation Heritage Trail* si sviluppa per oltre due miglia.

Salford Quays¹⁵, l’area delle banchine lungo il Manchester Ship Canal, è stata rigenerata tramite *partnership* pubblico-privato, in funzione di servizi per la cultura ed il tempo libero: The Lowry, centro per le arti e l’intrattenimento (aperto nel 2000), l’Imperial War Museum North, progettato da Daniel Libeskind come un globo in frantumi che emerge dalle acque (2002), il Digital World Centre per imprese high-tech (2003), MediaCityUK, sede di attività culturali e ricreative (2012).

La rigenerazione delle rive della Senna

La riqualificazione delle aree industriali dismesse nella parte orientale di Parigi, iniziata negli anni ’80, si è esplicitata nei quartieri di Bercy (Rive Droite) e Paris Rive-Gauche. L’operazione *Paris Rive Gauche* denota la rigenerazione di un’area dismessa (ferroviaria, industriale e portuale) di c. 130 ettari, nei pressi della stazione d’Austerlitz, di cui oltre 20 ettari in corrispondenza del tracciato ferroviario, lungo la riva sinistra della Senna, tra i ponti di Tolbiac e di Bercy (13° *arrondissement*).

Nel 1991 venne selezionata, per condurre il programma *Paris Rive Gauche*, la società ad

economia mista SEMAPA (Société d'Etude, de Maitrise d'Ouvrage et d'Aménagement Parisienne), recentemente convertita in SPLA (Société Publique Locale d'Aménagement), con il sindaco parigino quale presidente e fondi provenienti da banche private. Il programma *Paris Rive Gauche* contempla – a prescindere da un quartiere per uffici – 5,000 case, 700,000 mq di spazio uffici per 60,000 impiegati, 400,000 mq di negozi e servizi privati, 650,000 mq dedicati ai servizi pubblici, ivi compresa l'Università. La Biblioteca Nazionale da un lato e la rilocalizzazione universitaria (nei pressi della Périphérique) dall'altro si configurano quali punti di riferimento. Si opta per edifici di altezza contenuta, limitando l'uso della torre agli uffici della estremità orientale del sito. I sette edifici universitari, alcuni dei quali derivanti dal recupero di preesistenti strutture industriali, sono diffusi nell'area (e non concentrati in una sola ubicazione), secondo un approccio che consente maggiori attività e vivibilità a livello stradale (URBED, 2012).

Il quartiere di Bercy (12° *arrondissement*) è una zona ad usi misti, di c. 50 ettari, dedicata alla residenza, al terziario, ad attrezzature e servizi pubblici, caratterizzata da una estrema vitalità. Un tempo isolata, l'area è attualmente ben collegata alla riva sinistra, tramite il Pont Charles de Gaulle (metà anni '90), la metropolitana che attraversa il Pont de Bercy (ottocentesco, carrabile) e la Passerelle Simone de Beauvoir¹⁶ (pedonale e ciclabile, inaugurata nel 2006), che collega il Parc du Bercy alla Biblioteca Nazionale. Tra l'altro, sulla riva destra è localizzato uno dei *grand projets* di fine anni '80, il *Ministère de l'économie et des finances*.

Il Parc du Bercy, parco pubblico di circa 14 ettari, venne inaugurato nella metà degli anni '90 dello scorso secolo, in seguito ad una riqualificazione che ne ha preservato gli alberi centenari, nonché i percorsi di lungosenna per il trasporto del vino alle enoteche parigine; costituito da giardini, orto e frutteto, è ubicato tra il Palais Omnisports de Paris-Bercy ed il centro Bercy Village, che ha recuperato preesistenti magazzini per il vino.

Da annoverare la Promenade Plantée sul Viaduc des' Artes: linea ferroviaria dismessa convertita in parco lineare, tra la Bastille e Bois de Vincennes, con laboratori artigianali e spazi espositivi al di sotto delle volte del viadotto, in pietra rosa e mattoni, e passeggiata verde superiore (Promenade Plantée), da cui godere di suggestive visuali e scorci parigini.

Il paesaggio fluviale parigino esteso dal Pont de Sully al Pont d'Iéna, sulla riva destra, e al Pont de Bir-Hakeim sulla riva sinistra è iscritto nella Lista del Patrimonio Mondiale dell'Umanità dal 1991 (*Paris, rives de la Seine*, UNESCO)¹⁷.

Il *Projet des berges de Seine en 2012*, condotto dal Comune di Parigi, con il coinvolgimento della comunità locale, è un progetto di riqualificazione del lungosenna, per una visione più sostenibile del paesaggio urbano fluviale, in termini di riduzione dell'inquinamento e miglioramento della biodiversità, per una riconnessione delle persone con il fiume - attraverso usi rispettosi della morfologia, pedonalizzazione lungo le sponde, miglioramento della accessibilità e dei collegamenti tra le rive, continuità dei percorsi per pedoni e ciclisti - e per la valorizzazione del paesaggio urbano storico (ponti e monumenti, prospettive e punti di osservazione)¹⁸.

fig. n. 8: Tour Eiffel; lavori di ristrutturazione in corso (Foto C. Cuturi, fine 2013)





fig. n. 9: Le rive della Senna, a Parigi, riqualificate attraverso il *Projet des berges de Seine* en 2012 (Foto C. Cuturi, fine 2013)

Lungo la riva destra, la strada a percorrenza veloce Georges Pompidou diventa un *boulevard* urbano, con nuovi attraversamenti pedonali per connettere le sponde. La banchina sinistra, tra Pont Royal e Pont de l'Alma, si trasforma in una passeggiata di 2,3 km, dedicata a pedoni e ciclisti: l'area estesa dalla Tour Eiffel e dal Musée du quai Branly fino al Musée d'Orsay, passando per Port du Gros Coillon, Port des Invalides e Port de Solferino, si offre quale ambiente diversificato, flessibile e sicuro, per la cultura e la creatività, lo sport e il tempo libero.

Il Musée d'Orsay, aperto al pubblico nel 1986 e celebre per i capolavori impressionisti e post-impressionisti, è ubicato nella struttura (di fine '800) di una stazione ferroviaria (Gare d'Orsay), classificata monumento storico nel 1978 e restaurata dal gruppo ACT-Architecture, con progettazione di spazi interni e percorsi espositivi ad opera di Gae Aulenti¹⁹.

classificata monumento storico nel 1978 e restaurata dal gruppo ACT-Architecture, con progettazione di spazi interni e percorsi espositivi ad opera di Gae Aulenti¹⁹.



fig. n. 10 : Les Projets en Bords de Seine, APUR, Atelier Parisien d'Urbanisme (© Apur)

La riqualificazione delle aree portuali in Francia

Costruito su una piana alluvionale paludosa, *Le Havre* è stato un porto prima di essere una città, strategicamente situata alla foce della Senna. Vi si costruì un cantiere navale, poi si sviluppò soprattutto quale porto commerciale; nel corso del XIX secolo si espanse oltre le fortificazioni (demolite), divenne un centro industriale (navale) e la struttura portuale venne ampliata, nonché estesa verso il mare. In seguito alle distruzioni della seconda guerra mondiale, il porto e la città vennero ricostruiti: l'area portuale ricalcò la configurazione prebellica, ma con l'utilizzo delle moderne tecnologie della prefabbricazione e del cemento pre-compresso; il centro cittadino si offrì quale *tabula rasa* per il progetto di August Perret, che si sviluppava intorno a due nuovi punti di riferimento (Town Hall e Chiesa), senza ripristinare il tessuto preesistente (Smith, 2008).

La città ricostruita da August Perret, nella Lista del Patrimonio Mondiale, viene considerata dall'UNESCO come eccezionale esempio post-bellico di pianificazione e architettura urbana, basato su unità di metodologia e uso della prefabbricazione, utilizzo sistematico di una griglia modulare, esplorazione innovativa del potenziale del cemento.

Attualmente la città si sta rigenerando ad est del ricostruito centro cittadino e a sud della stazione ferroviaria; accanto a nuove costruzioni su progetto di rinomati architetti (Jean Nouvel), è in corso la conversione di una serie di magazzini del XIX secolo in un grande centro commerciale (negozi e tempo libero).

Anche in altri porti francesi si stanno conducendo operazioni di riqualificazione, ma *Le Havre* è il caso francese più esemplificativo di accumulazione concertata di conoscenza sull'ambiente storico che, oltre a supportare la rigenerazione urbana, si traduce in un rinnovato apprezzamento da parte della popolazione locale (Smith, 2008).

La città di Marseilles, un tempo alla ribalta per droga e violenza, nell'ultima decade ha riscattato la propria immagine e nel 2008 è stata selezionata per la nomina di Capitale Europea della Cultura 2013.

L'area del Vieux Port²⁰, al centro della città, viene riqualificata e pedonalizzata, in funzione del suo ruolo di crocevia di eventi e flussi di persone.

I servizi connessi alla nomina ECC (di cui sopra) sono presenti, per un ammontare pari a circa 80%, nell'area Euroméditerranée.

L'operazione Euroméditerranée, condotta dalla omonima agenzia di sviluppo urbano (EPA EM) dal 1995, sta rigenerando un'area di 480 ettari, situata tra il porto e la stazione TGV, con riqualificazione di circa tre miglia di *waterfront*, rinnovo di unità residenziali, un dinamico distretto imprenditoriale, un eccellente sistema di trasporti, parchi e spazi pubblici. Da annoverare il progetto ecocompatibile *EcoCité*, improntato alla sostenibilità e al miglioramento della qualità di vita urbana. Architetti di fama internazionale hanno contribuito al nuovo *skyline* di Marseille. Tuttavia, sono stati avanzati dubbi in merito alla effettiva integrazione di alcuni mega-progetti nel contesto storico della città, reputandoli vistosi e/o enigmatici. In un luogo che si configura

quale crocevia tra la cultura nordica e quella mediterranea, il segno architettonico può arricchirsi ed arricchire di senso e significato...

Tra i porti francesi si annoverano anche Bordeaux (WHS dal 2006), Nantes, Dunkirk, Boulogne-sur-Mer, La Rochelle, Cherbourg, Rouen.

Osservazioni sul processo di rigenerazione urbana nei contesti britannico e francese

Sia nel contesto britannico che in quello francese si rileva una forte attenzione alla rigenerazione urbana, con una concentrazione di investimenti in aree specifiche.

Tuttavia, si rilevano differenze tra i due approcci, soprattutto in merito al ruolo dello Stato (nei confronti del settore privato) e al processo decisionale, con una notevole propensione francese verso finanza pubblica e norme che talvolta fungono da deterrente per gli investimenti privati. Nel Regno Unito, in seguito ad una certa crisi di fiducia nell'iniziativa privata, si cominciano a considerare altre esperienze di gestione e finanziamento di sviluppi strategici, sullo sfondo di una progettazione urbana sempre più orientata alla sostenibilità (URBED, 2012).

Invece di basarsi sul sostegno statale, le municipalità francesi hanno avuto accesso a mutui a lungo termine tramite una banca di investimenti pubblici, con progetti infrastrutturali promossi dal pubblico, ma con finanziamento privato attraverso società ad economia mista²¹. Inoltre, una certa flessibilità consente di ridurre lo spreco di risorse allocate, per mancate realizzazioni.

Nel contesto francese emerge la *leadership* municipale per lo sviluppo strategico, sullo sfondo di un sistema di pianificazione che ha connesso lo sviluppo agli investimenti nelle infrastrutture. Si tratta di una pianificazione dello sviluppo integrata e proattiva (*aménagement du territoire+urbanisme*)²², con agenzie pubbliche di sviluppo²³, *partnership* pragmatica, investimenti concertati in aree prioritarie. Si ravvisa, sostanzialmente, uno speciale connubio tra finanziamenti condivisi, impegno politico e pianificazione integrata (URBED, 2012).

Fin dai primi anni '80 i comuni francesi, e in particolare i sindaci eletti, hanno fornito grande direzione strategica; nonostante le oscillazioni politiche, si è palesata una certa continuità in merito allo sviluppo, con accordi e contratti tra governi nazionale e locale di durata sufficiente a supportare gli investimenti nelle infrastrutture (Great Paris Express, nuovi percorsi tramviari ed estensioni della metropolitana), con un approccio teso a recuperare quanto già esiste, come i tracciati stradali e ferroviari storici²⁴.

Negli ultimi venti anni il Regno Unito ha puntato molto sulla pianificazione delle infrastrutture.

Nell'approccio britannico, l'ambito della pianificazione ha carattere normativo/di controllo, dipende soprattutto dalla iniziativa privata, si rileva un consistente utilizzo di consulenti, mentre l'approccio francese è più contrattuale, con un deciso impegno del settore pubblico nel negoziare gli investimenti (lo Stato definisce le priorità e assembla il

suolo prima di vendere diritti edificatori). Le attività connesse all'*Urbanisme* francese²⁵ trovano un analogo britannico nel ruolo coperto in precedenza dalle Development Corporations (URBED, 2012).

In riferimento alle capitali, sia Parigi che Londra hanno dovuto fronteggiare molteplici sfide, quali un ingente calo dell'industria, la sistemazione di onde di immigrati nei sobborghi²⁶ e la loro connessione orbitale attraverso l'espansione della rete di trasporto pubblico. Si rilevano similarità tra la riqualificazione di Paris Rive Gauche e le operazioni effettuate nelle aree di Kings Cross e Euston, nonché analogie nell'ambito dei trasporti, con particolare riferimento alla RER (rete ferroviaria che connette il centro di Parigi ai sobborghi), prototipo per Thames Link e Crossrail (URBED, 2012).

La rigenerazione urbana nel Regno Unito, in particolare, palesa un forte connubio tra le aree di *waterfront* e la riqualificazione di siti *brownfield*, nell'ottica di un recupero ad usi misti che definisca luoghi in cui possano localizzarsi varie attività, legate al turismo e al tempo libero, ai servizi e alle tecnologie avanzate, al patrimonio immobiliare, sullo sfondo di una rete di trasporto sempre più efficiente (Cuturi, 2010).

La rigenerazione delle aree portuali e di lungofiume esercita molteplici effetti benefici sulla città e sul territorio, dal punto di vista fisico/ambientale e socio-economico: bonifica del suolo, riduzione dell'inquinamento, incremento di accessibilità e miglioramento della mobilità, valorizzazione del patrimonio costruito, con particolare riferimento alla salvaguardia dei valori storico-architettonici, sviluppi ad usi misti in aree a densità medio-alta, crescita del settore turistico, riqualificazione dello spazio pubblico e percezione di maggiore sicurezza urbana.

Talvolta le aree di lungofiume a ridosso dei centri storici risultano più attraenti, in termini di investimenti per la riqualificazione, diversamente da ex aree industriali più interne, che possono richiedere costi elevati di decontaminazione e in generale comportare rischi più ingenti.

Tuttavia, si possono capitalizzare i successi riportati nel centro urbano (che non si limitino alla riqualificazione fisica) e dedicare maggiore attenzione alle aree più interne. Molte città, che si rinnovano e competono nel mercato degli investimenti, devono ancora fronteggiare una serie di problemi sociali²⁷ che la stessa competizione globale rischia di alimentare, oltre a pressanti questioni ambientali.

A fronte di significative operazioni di decontaminazione e riqualificazione, alcuni interventi per sviluppi ad usi misti tendono a rimpiazzare attività precedenti, non sempre su siti vacanti e derelitti, ma solo in prospettiva di un uso potenziale diverso, ricostruendo ex-novo invece di recuperare strutture preesistenti (Cuturi, 2009).

Sviluppi culturali bandiera ed eventi internazionali di sport e cultura si sono rivelati, per talune città, occasioni per modificare e rilanciare la propria immagine, alimentando energie creative, spirito imprenditoriale, flussi di denaro e di persone. Tali iniziative diventano opportunità concrete se si sviluppano nell'ambito di una visione condivisa da parte di amministrazioni, settore privato e cittadini, che favorisca localizzazione di attività economiche e valorizzazione del paesaggio urbano (Cuturi, 2010).

Talvolta i siti rinnovati non riescono a trasmettere riconoscibilità e senso del luogo

(bensì di spiazzamento) e gli iconici e prorompenti edifici (magari progettati da star internazionali) sembrano dialogare poco con il contesto.

Gli enti pubblici locali possono svolgere un autorevole ruolo chiave, attivando partenariati tra istituzioni pubbliche, attori privati e organizzazioni di volontariato/ per la comunità e promuovendo una sempre più attiva partecipazione dei cittadini ai processi decisionali²⁸.

Analizzando casi studio di rigenerazione urbana, ci si rende conto che le esperienze di maggior successo sono quelle condotte a livello locale, coinvolgendo il settore privato e vari *stakeholders*, anche alla luce di risorse pubbliche sempre più scarse.

ENDNOTES

1 In Italia, i centri storici di Firenze e di Napoli, Venezia e la sua Laguna, Ferrara e il suo Delta del Pò, nonché Genova. Cfr.: www.whc.unesco.org

2 Area di c. 268 km, c. 30 miglia a sud-est dal centro di Londra, nell'ambito del progetto di sviluppo Thames Gateway; gran parte del suolo risultava di proprietà o gestione della South-East England Development Agency. Si annovera il progetto bandiera Rochester Riverside, ex sito industriale di c. 30 ettari sulla sponda meridionale del Medway e delimitato dalla linea ferroviaria Londra-Dover, che lo separa dal nucleo storico di Rochester. Cfr. <http://www.revit-nweurope.org/>

3 Già nella seconda metà degli anni novanta la Loira era stata messa al centro della strategia di sviluppo regionale; nella Île de Nantes venne realizzato Law Courts, su progetto di Jean Nouvel. Fu selezionato un gruppo di architetti e paesaggisti, in funzione di un nuovo progetto urbano per l'Île de Nantes, lanciato nel 2002, e costituito un ente pubblico-privato per lo sviluppo (SAMOA, Société d'aménagement de la métropole ouest atlantique; prima fase conclusasi nel 2008). Cfr. <http://www.revit-nweurope.org/>

4 Tra l'altro, il paesaggio modellatosi intorno alle attività estrattive del carbone è stato iscritto nella Lista del Patrimonio Mondiale, nel 2012, quale *Nord Pas de Calais Mining Basin*, un sito di quasi quattromila ettari, con miniere, infrastrutture per il trasporto del carbone, linee ferroviarie, residenze di lavoratori e villaggi solidali di minatori, con servizi per la comunità, uffici aziendali, sedi civiche, etc. Cfr. <http://www.rescue-europe.com/>

5 Comunque, si ribadisce la necessità di incentivi finanziari, diretti e indiretti, per incoraggiare lo sviluppo di *brownfield* e scoraggiare quello di *greenfield*. In particolare, richiedono strategie finanziarie specifiche quei siti che altrimenti non riuscirebbero a sopravvivere in termini di attività/funzioni. Cfr. Thornton G., Franz M., Edwards D., Pahlen G., Nathanail P. (2007), "The challenge of sustainability: incentives for brownfield regeneration in Europe", *Environmental Science & Policy*, 10.

6 Per quanto concerne le esperienze britanniche, nell'aprile 2007 l'autrice si è dottorata in "Metodi di valutazione per la conservazione integrata del patrimonio architettonico, urbano e ambientale", con tesi sulle strategie integrate di riqualificazione urbana nel Regno Unito e nella Repubblica d'Irlanda.

7 Questo primato, detenuto dalla North West Region, già risultava dall'analisi effettuata dall'autrice, sulla base del *National Land Use Database of Previously Developed Land* del 2006.

8 *Libro Bianco* per un'attenta pianificazione/progettazione urbana, che riutilizzasse siti dismessi/contaminati e costruzioni preesistenti, orientata ad un incremento della qualità di vita nelle città, quali luoghi attraenti e funzionali, in cui restare o ritornare.

9 Sebbene in parte criticato per l'approccio burocratico e paradossalmente *top-down*. Cfr. Houghton G., Allmendinger P. (2013), "Spatial Planning and the New Localism", *Planning, Practice & Research*, Vol. 28, No. 1.

10 Le relative funzioni sarebbero state attribuite a *Local Enterprise Partnerships*. La presenza delle Agenzie di sviluppo regionale era in parte controversa in quanto, secondo i detrattori, duplicavano funzioni preesistenti e contribuivano ad un programma di regionalizzazione del Regno Unito.

11 Secondo il Ministero dell'Ambiente, la estensione di suolo *brownfield* in Francia era pari, nel 2001, a circa 20,000 ettari. Cfr. <http://www.cabernet.org.uk/>

12 Sebbene la riorganizzazione haussmaniana del tessuto urbano fosse motivata da caratteri infrastrutturali decisamente complessi, la sua peculiarità "memorabile" è la permeabilità del tessuto, con un ampio sistema di *boulevard* assiali, che favorivano notevoli accorgimenti visivi, correlando punti focali nuovi e preesistenti attraverso tutta la città e stabilendo connessioni ad una scala che avrebbe poi contribuito alle modalità secondo cui i monumenti di Mitterrand sarebbero stati ubicati e percepiti. Cfr. "Paris, The Grand projet", <http://mitpress.mit.edu/>

13 In particolare, Liverpool Vision ha connesso esponenti dei settori pubblico e privato per uno *Strategic Regeneration Framework* (Quadro di rigenerazione strategica), tra le cui aree di azione annoveriamo la stazione ferroviaria di Lime Street, Kings Waterfront e l'area commerciale di Paradise Street. King's Waterfront, in seguito alla chiusura del 1972, era stato adibito a parcheggio sino alla fine degli anni novanta; poi si decise di farne una destinazione internazionale (sviluppo ad usi misti, con servizi per conferenze e tempo libero), attraverso una collaborazione tra enti/agenzie pubblici e settore privato (tra l'altro Liverpool rientrava tra le aree *Obiettivo 1*); la riqualificazione si è orientata verso soluzioni ecosostenibili, tuttavia il design degli hotel ha generato controversie in funzione del patrimonio storico.

14 Liverpool Waters e Wirral Waters sono i progetti bandiera del Peel Group compresi nella Enterprise Zone "Mersey Waters", una delle quattro aree EZ, definite dal Governo, cui dare speciale supporto in termini di benefici fiscali per le imprese e semplificazioni nel regime pianificatorio. Cfr. <http://www.liverpoolwaters.co.uk/>

15 In seguito al declino degli anni '60 dello scorso secolo (avvento della containerizzazione, mutamenti negli schemi commerciali, incremento dimensionale delle navi) e alla crisi petrolifera del 1973, l'area era stata designata per i finanziamenti destinati a suoli derelitti nell'ambito dell'Urban Programme del Governo britannico; nel 1981 era stata stabilita la Salford/Trafford Park Enterprise Zone; nel 1983 il Comune acquistò gran parte dell'area portuale dalla Manchester Ship Canal Company. Cfr. <http://www.thelowry.com/>

16 Ponte ad arco con catenaria, lungo oltre 300 metri, senza piloni intermedi.

17 Cfr. <http://www.whc.unesco.org/>

18 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, nonché l'articolo della stessa autrice in TRIA 11 (Cuturi, 2013).

19 Sono comunque previste alcune modifiche alle sale espositive e in termini di allestimento, in funzione del "Nuovo Orsay" (Cfr. <http://www.musee-orsay.fr/>).

20 Attualmente il Vieux Port si configura quale porto turistico, in seguito al trasferimento delle attività marittime in un'area ubicata più a nord (Grand Port nel bacino di La Joliette), nel corso della metà del XIX secolo.

21 La Caisse des Dépôts (risalente agli inizi XIX secolo) ha giocato un ruolo chiave agli albori di Paris Rive Gauche. L'investimento iniziale di SEMAPA nell'assemblare, pianificare ed urbanizzare il suolo (di cui una percentuale consistente, prossima al 40% della spesa, in infrastrutture) viene poi recuperato tramite la vendita di diritti edificatori (URBED, 2012).

22 Stretta correlazione tra pianificazione territoriale e gestione dello sviluppo, per cui la pianificazione strategica si integra con gli investimenti nei progetti di sviluppo.

23 Operanti con la flessibilità di un'azienda privata ma senza debito pubblico, esonerate dal pagare per i siti se non dopo averli urbanizzati e autorizzate ad acquistare suolo adiacente, se richiesto.

24 Le otto autorità, riunitesi per costituire il *Plaine Commune*, forti di un certo potere di negoziazione con il governo centrale, vantano un dipartimento di pianificazione condiviso. Le municipalità hanno tracciato la strada per grandi investimenti nelle infrastrutture avanzate, necessarie allo sviluppo privato; lo Stato detiene il controllo di trasporti, servizi e istruzione, quali fattori chiave di sviluppo (URBED, 2012).

25 I progetti vengono identificati a livello locale, diventano parte del piano regolatore generale (*Schéma Directeur*) ed eventualmente contemplati nel successivo piano di investimenti (*Contrat de Développement Territoriale*).

26 Sia nel contesto francese che in quello britannico si rileva una forte presenza di immigrati e si sono verificati disordini urbani connessi a tensioni razziali.

27 In particolare, in riferimento alla domanda/offerta residenziale, vanno evitati fenomeni di *gentrification*. Inoltre, è auspicabile che le autorità locali abbiano un ruolo sempre più proattivo in termini di occupazione a livello locale.

28 Non va sottovalutata la potenzialità del livello locale nella rigenerazione dei siti *brownfield*, anche in termini di una effettiva partecipazione dei cittadini alle decisioni, nell'orientare sviluppi ed usi ad una maggiore sostenibilità.

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. (2013), "La riqualificazione del lungosenna parigino: *le Projet des berges de Seine*", *TRIA, Territorio della Ricerca su Insediamenti e Ambiente*, Rivista Internazionale di Cultura Urbanistica, "Il mare e la città", n. 11, 2013, Open Journal System/Centro di Ateneo per le Biblioteche-Università di Napoli Federico II;
- 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;
- Cuturi C. (2009), "Brownfield redevelopment and waterfront revitalization within British and Irish urban regeneration practices", in CD Rom, *Bollettino del Dipartimento di Conservazione dei Beni Architettonici ed Ambientali*, 9, numero 1, anno 2009;
- DCLG (2008), "Previously-Developed Land that may be available for Development": England 2007, Department for Communities and Local Government, London;
- Farr S.J. e C. Giles (2008), "Understanding the historic environment of port cities: the case of Liverpool", (Proceedings) English Heritage Conference "On the waterfront: culture, heritage and regeneration of port cities", 19-21 November 2008, Liverpool;
- ICOMOS (2004), "Liverpool (United Kingdom)", March, No. 1150, UK;
- Ramchurn R. (2013), "Liverpool: 'A tale of two cities'", 11 October 2013, *Architects' Journal*, London;
- Smith P. (2008), "Understanding the historic environment: a view from France", (Proceedings) English Heritage Conference "On the waterfront: culture, heritage and regeneration of port cities", 19-21 November 2008, Liverpool;
- URBED (2012) "Learning from Paris", Report of the 2012 European Study Tour, Series Nine, URBED, TEN Group;
- Euroméditerranée Urban Development Agency (2010), "Euroméditerranée Marseilles: Heartbeat of an historic Mediterranean city" (www.euromediterranee.fr);
- Williams G. (2003), *The Enterprising City Centre*, Spon Press, London, New York

WEB SITES

lesberges.paris.fr
www.aecom.com
www.apur.org
www.cabernet.org.uk
www.liverpoolwaters.co.uk
www.rescue-europe.com
www.revital-nweurope.org
www.whc.unesco.org

IMAGE SOURCES

Le fotografie presenti nell'articolo sono state realizzate dall'autrice. L'immagine n. 10 è di proprietà APUR (Atelier Parisien d'Urbanisme).

Candida Cuturi

Università degli Studi di Napoli Federico II, DiARC – Dipartimento di Architettura
Email: candida.cuturi@libero.it; c.cuturi@unina.it

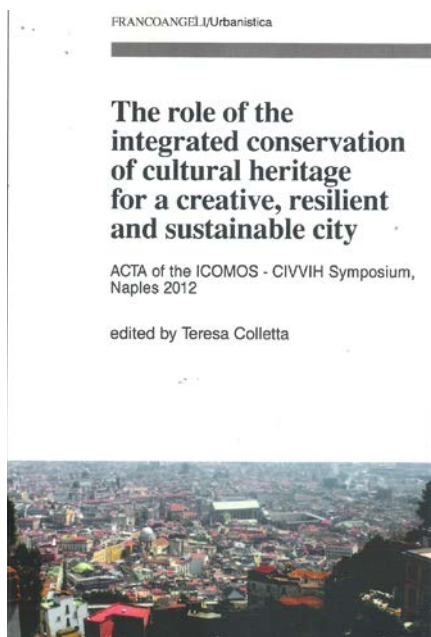
Candida Cuturi, architect and PhD in Evaluation Methods for the Integrated Conservation of Architectural, Urban and Environmental Heritage, has been a fixed term lecturer at Federico II University of Naples (Strategic Planning/Assessment), is an *Expert in the Subject of Town Planning* (previously in Assessment), collaborates within the Editorial Board of *TRIA*, International Journal of Planning Culture. Her research interests are particularly related to urban regeneration and evaluation.

Ru
br**i**
che

Recensioni

The role of integrated conservation of cultural heritage for a creative, resilient and sustainable city.

Teresa COLLETTA (a cura di)
FrancoAngeli, Milano 2013



di Francesca FERRETTI

Le città storiche sono da molti decenni soggette alla pressione della domanda di modernizzazione delle infrastrutture, per chi vi abita e per il nuovo turismo di massa. Conciliare l'istanza di conservazione del patrimonio culturale con il soddisfacimento di tali esigenze è stato finora compito della conservazione integrata, alla quale di recente si è affiancata la nozione di città sostenibile, in quanto resiliente e creativa.

Il convegno del CIVVIH dell'Icomos, tenutosi a Napoli nel settembre del 2012, ha affrontato proprio il tema del "Ruolo della conservazione integrata del patrimonio culturale per una città creativa, resiliente e sostenibile". Gli Atti del simposio sono di recente usciti a cura di Teresa Colletta, professore di Storia Urbana della "Federico II" di Napoli. L'interesse di questa raccolta di interventi è nella pluralità dei punti di vista, da cui viene esaminata la correlazione esistente tra città storica, innovazione, sostenibilità e creatività.

Nella prima parte, L. Fusco Girard evidenzia come sia necessario investire nel patrimonio culturale poiché favorisce i processi urbani di circolarizzazione che conducono ad una città sostenibile. Anche S. Avgerinou Kolonias focalizza l'attenzione sulle dinamiche economiche urbane, che hanno carattere globale mentre le città continuano a conservare le loro specificità la cui conservazione e tutela devono essere necessariamente connesse allo sviluppo economico e sociale orientato alla sostenibilità.

Il tema delle città stratificate, esempio di convivenza di più periodi storici, è trattato da T. Colletta che, ricordando come le città portuali del Mediterraneo presentino caratteristiche invariabili, invita ad elaborare delle direttive riguardo la promozione del patrimonio archeologico ed il suo inserimento nella vita urbana attuale.

La forma urbana delle antiche città è per P. Laconte un esempio da seguire per realizzare il risparmio energetico e risolvere la questione della pressione demografica. Diverso è

il punto di vista dei E. Maistrou che parte dall'innovazione e dalla creatività perché in grado di produrre nuove idee per la sostenibilità delle città storiche, illustrando il caso della città di Nafplio in Grecia.

Numerosi altri casi-studio, dalla Turchia al Giappone, sono presentati nella seconda parte del testo per illustrare concretamente gli interventi sul patrimonio culturale delle città storiche.



Città e clima. Verso una nuova cultura del progetto

Michele Manigrasso

SalaEditori, Pescara 2013.

di *Valter FABIETTI*

Il tema della mutazione climatica sta interessando in maniera sempre più intensa la ricerca scientifica, in modo particolare le discipline territoriali, sollecitate a rivedere i propri paradigmi e a introiettare questo nuovo rischio nei processi di analisi e progettuali. Anche in Italia, si contano diverse pubblicazioni sul tema, dedicate ad aspetti specifici: i costi dell'adattamento, l'evoluzione delle geografie del clima, il preoccupante stato idrogeologico dei nostri territori.

Il libro di Michele Manigrasso prende spunto da una ricerca di dottorato¹ e affronta in maniera trasversale all'Urbanistica e all'Architettura il tema della mutazione climatica, restituendo un quadro aggiornato, quanto provvisorio, di come le grandi città del mondo si stiano mobilitando per adattarsi alle nuove condizioni ambientali e nello specifico climatiche, anche rivedendo il proprio bagaglio di strumenti di pianificazione. Ponendo il tema del mutamento climatico al centro delle politiche urbane, si apre uno scenario che interroga le discipline dell'urbanistica e dell'architettura rispetto al proprio ruolo, e le modalità di costruzione della città di fronte alle capacità di adeguarsi ai mutevoli scenari climatici. L'autore pone, come traccia d'indagine, alcune domande, basilari per la ricerca e per gli obiettivi prefissati:

Quali caratteri dovrà assumere l'urbanistica per rispondere all'incertezza imposta dai cambiamenti climatici? Quali conoscenze e analisi, nuove e specifiche, occorrerà introdurre? E come modificano gli strumenti di governo del territorio? E ancora, quale idea di città si prefigura?

Il libro è strutturato in tre parti. Nella prima si chiarisce il focus della ricerca e si presentano i cambiamenti climatici come minaccia globale, con forti ricadute sulle città. I temi delle inondazioni, esondazioni, allagamenti e ondate di calore, con il conseguente inasprirsi dell'effetto isola di calore, sono affrontati attraverso una serie di studi specifici realizzati nel panorama internazionale, mettendo in luce gli assunti teorici basilari per la ricerca. Se da un lato le città hanno contribuito fortemente al cambiamento climatico (ruolo attivo-negativo), con i loro consumi, le esternalità, le emissioni di gas serra, subendone poi fortemente gli impatti (ruolo passivo-negativo), dall'altro possono svolgere un ruolo rilevante nella riduzione degli effetti, divenendo laboratori di sperimentazione di nuove politiche. Si tratta di azioni orientate a ridurre le emissioni climalteranti (strategie di mitigazione) e a rendere più resilienti le città

¹ Dottorato in Architettura e Urbanistica, Ciclo XXIV, anno 2012, Dipartimento di Architettura di Pescara

rispetto ad impatti inevitabili che, anche con la mitigazione, non potranno essere evitati (strategie di adattamento).

L'adattamento è presentato come un processo attraverso il quale la città può incorporare le abilità necessarie per anticipare gli scenari in divenire e/o riorganizzarsi in conseguenza delle sollecitazioni imprevedibili.

La seconda parte è dedicata all'analisi e alla valutazione critica di un'ampia rassegna di esperienze di adattamento in ambito internazionale. Esperienze ancora in corso, per le quali l'autore, nel quinto capitolo, traccia una prima provvisoria valutazione. Piani d'azione per il clima, prime strategie di adattamento, progetti urbani per città americane ed europee sono puntualmente analizzati. Come il PLANYC di New York, piano della sostenibilità che pone al centro il climate change fin nella struttura del piano, o le politiche adottate in California, per prevenire la cancellazione della baia di San Francisco. Ancora, la proposta di modellazione topografica del lungofiume di Anversa e di ispessimento della linea di contenimento delle esondazioni.

La terza parte si apre con una riflessione sul significato che la mutazione climatica assume nel Mediterraneo con le proiezioni restituite dai più attuali modelli di simulazione, in merito all'innalzamento delle acque, al nuovo regime delle precipitazioni e all'incremento delle temperature medie, previsti per i prossimi decenni. Un'attenzione particolare è posta al territorio italiano: l'autore ricostruisce un quadro dei principali effetti del mutamento sulle città italiane che hanno subito impatti, spesso catastrofici. Denuncia l'inazione del nostro paese, per la mancata dotazione di un Piano di Adattamento Climatico Nazionale, come richiesto invece dalla Comunità Europea, attraverso il Libro Verde e il Libro Bianco².

Nel complesso palinsesto in cui è articolato questo libro, l'ultimo capitolo è dedicato a un'esperienza applicativa sulla città di Pescara: analisi inedite in merito ai rischi possibili, esondazioni dell'omonimo fiume, allagamenti ed effetto isola di calore, supportate da studi sul cambiamento delle condizioni climatiche registrate in città negli ultimi anni, con l'obiettivo di creare un bagaglio di informazioni rispetto alle quali orientare la costruzione di una strategia dell'adattamento.

Il libro, mirando a contribuire alla riconsiderazione del rischio ambientale nelle pratiche pianificatorie e progettuali e alla profonda incertezza ad esso collegata, delinea i caratteri di una nuova città, che l'autore chiama 'città ad_attiva': l'impossibilità di prevedere alcuni eventi, e la necessità di tempi fin troppo dilatati per conseguire risultati analitici chiari, non giustifica l'inazione, ma spinge verso un'attivazione autonoma. Come si asserisce nel capitolo 6, in Italia sarà necessario, da un lato, l'aggiornamento dei vincoli idrogeologici alla scala nazionale, preconditione per la costruzione di un quadro di adattamento, e si dovranno aggiornare i piani territoriali, specificamente i PAI, realizzati secondo modalità quasi esclusivamente idrauliche e tarati su valori di portata non più corrispondenti alle attuali, e tanto meno, future condizioni. E bisognerà lavorare alla scala urbana, verificando in che modo si modifica la geografia dei rischi a causa dei

2 Il Libro Verde risale ad aprile 2007, mentre il Libro Bianco ad aprile 2009. Si vedano i seguenti link: eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/it/com/2007/com2007_0354ito1.pdf; ec.europa.eu/environment/climat/adaptation/index_en.htm

cambiamenti climatici, assorbendo gli aggiornamenti dei Piani di Bacino e realizzando nuove analisi, in merito a problematiche (effetto isola di calore e allagamento) che si presentano specificamente in città. Questo nuovo apparato di conoscenze sarà un buon viatico per operare a due livelli, ai quali corrisponderanno due velocità di trasformazione della città: si dovranno aggiornare gli strumenti di pianificazione urbana, quindi i Piani Regolatori Generali e i Regolamenti Edilizi e, coscienti dei tempi molto lunghi attraverso cui i piani solitamente trasformano la città, bisognerà affidarsi a progetti mirati su aree a rischio, capaci di riqualificare la città in tempi più brevi.

La realizzazione di questi studi più specifici, produce nuovi strumenti al servizio di urbanisti e architetti, per la pianificazione del “dove costruire”, ma anche del “dove non costruire” e più significativamente, per la ricerca del “come costruire”, perché si mette in discussione la città intera, quella costruita, consolidata, la sua forma, il suo diffondersi nel territorio e pressare i margini tra terra ferma e bacini idrografici. La nuova geografia del rischio e il grado di vulnerabilità delle aree in essa coinvolte, gettano le basi per la messa in discussione dei materiali, delle tecnologie e delle forme attraverso cui sono costruite: al tempo stesso, orientano le scelte d'intervento accettando la presenza delle attività e l'abitare quegli spazi, minimizzando l'eventualità delle delocalizzazioni, a favore di processo di attivazione dei suoli e del sistema del costruito, per accrescere la resilienza ai possibili impatti. Questo concetto dell'attivazione in risposta alla possibile evoluzione del clima, dovrà validarsi ed estendersi a tutta la città, ma soprattutto dovrà riguardare il progetto nelle aree a rischio; in particolare, nei luoghi in cui la città si confronta con la natura, l'acqua, i bacini idrografici, la costa. E' qui che lo spazio si fa luogo della mutazione ed è qui che il progetto dovrà accettare la mutazione, consapevolmente governarla per l'incolumità di chi fruisce, abita e usa quel luogo; e in parte realizzarla. Dovrà affrontare ed interpretare il confronto tra città e acqua, tra città e natura, colmando gli scarti tra inerzia e mutazione, tra staticità ed evoluzione, che inevitabilmente le due realtà contrapposte realizzano nel tempo.

Come scrive l'autore: ‘La paura del rischio diventa in positivo, tema progettuale, lo spazio diventa una funzione del tempo e il tempo diventa la vera misura/dimensione dello spazio: una dimensione stratificata, dove le cose coincidono e non, tra “ordine e imprevisto”, tra spazio inerte e muto, e nuovo paesaggio; spazi a più velocità perché in essi più tempi della città si sovrappongono, si susseguono, anche annullandosi, risignificandoli ogni volta in maniera inedita’.

L'INVENZIONE DELLA MARINA.
Il processo di urbanizzazione a valle di Bova
 Giuseppe CARIDI
 Città del Sole Edizioni s.a.s. Reggio Calabria, Dicembre 2013

di Tiziana COLETTA

Il volume, presentato dal direttore della collana prof. Enrico Costa, che ne essenzializza le peculiarità scientifiche e l'elevata valenza metodologico – didattica, si avvale della sapiente prefazione di Enzo Bentivoglio che ne mette a fuoco i caratteri di originalità contenutistica più che espositiva, soffermandosi a cogliere le valenze innovative che informano la narrazione storica di eventi, circostanze ambientali, sociali, culturali e produttive desunti da scrupolose analisi archivistiche e variamente documentarie spazianti ben oltre i limiti territoriali interessati dalla ricerca.

Particolare interesse rivela il canovaccio organizzativo del testo, che articola l'esposizione in sette capitoli; un itinerario che procede dal generale al particolare, evidenziando i comuni denominatori di una processualità insediativa comuni a larga parte dei centri andatisi ad attestare lungo le fasce costiere del mezzogiorno peninsulare d'Italia prevalentemente a seguito di eventi naturali calamitosi (alluvioni, frane, dissesti idrogeologici e soprattutto movimenti sismici) che hanno devastato, distrutto o comunque irreversibilmente compromesso i centri abitati costellanti i rilievi collinari dell'immediato entroterra.

La introduzione curata dall'autore fa da canovaccio illustrativo del percorso di ricerca, evidenziandone le tappe di fondamentale ancoraggio ambientale, sottolineando le fasi dell'itinerario dalla contestualità geografica a quella geofisica, da quella socio economica a quella politica; il tutto vagliato da considerazioni esploranti l'articolata gamma dei tematismi convergenti nella processualità della storiografia urbanistica illuminata ed illuminante.

Bova fa da perno di riferimento emblematico al percorso della ricerca; un centro appenninico distante sei miglia dalla costa sulla quale verrà ad attestarsi la sua duplicazione insediativa a decorrere dalla metà del XVIII secolo, che si configurerà come una "Marina" del centro di provenienza.

Le "Marine" nell'arco di circa mezzo secolo troveranno un generalizzata moltiplicazione in larga parte delle coste meridionali del Paese, mantenendo per circa un secolo non solo la denominazione del centro di originaria appartenenza, riscattando una propria auto-



nomia solo là dove il travaso di popolazione e l'intensificazione delle attività produttive, la considerevole crescita occupazionale e parallelamente l'implementazione costruttiva ed infrastrutturale hanno creato le occasioni e le opportunità di riscattare una autonomia politico amministrativa, fenomeno che tenderà a manifestarsi solo dopo il primo cinquantennio dell'età unitaria. Per Bova Marina l'evento porta la data del 29 marzo 1908, anche se la progettazione urbanistica del nuovo insediamento, a firma dell'ing. Carmine Tommasini porta la data preunitaria del 1847, il cui ampliamento segue circa trenta anni più tardi ad opera dell'ing. Pietro Durante (1876).

Il primo capitolo del saggio introduce *“Il caso di Bova nel quadro generale di formazione delle marine”*, seguito dal secondo che argomenta su : *“L'immagine di Bova nella seconda età moderna: iconografia urbana (1703) e Catasto Onciario (1742).”* Il terzo ripropone una panoramica storico insediativa *“Dalla prima istanza di spostamento a valle (1784) all'attività della Cassa Sacra (1784 – 86)”* entrando nel merito delle circostanze politico economiche che hanno favorito gli spostamenti insediativi. Il quarto capitolo valuta *“I prodromi dell'insediamento sulla costa: il progetto urbano per la <novella Bova>.”* Il quinto capitolo descrive *“L'avvio del processo di urbanizzazione; il piano regolatore per l'ampliamento e la sistemazione dell'abitato della Marina (1876)”*. Il sesto capitolo argomenta su *“L'autonomia amministrativa (1908) e le conseguenti prospettive derivanti”*. Nel settimo capitolo intitolato *“Perché a valle: un intreccio di fattori”* è tracciato un bilancio sulle risultanze dell'evento, evidenziandone le premesse e le conseguenze sia in termini socioeconomici che sotto quelli più specificamente ambientali ed urbanistici.

Il saggio si conclude con un'ampia rassegna bibliografica integrata da autorevoli fonti archivistiche pubbliche e private, in buona parte inedite, nell'ambito delle quali sono stati reperiti i grafici originali del progetto di ampliamento urbanistico di Bova Marina a firma di Pietro Durante datati 1876. (Fonte Archivio privato Antonio ed Alfredo Cataneo di Roma).

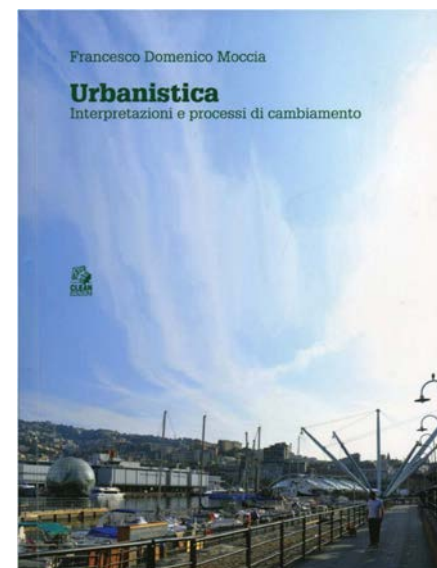
Il saggio rivela una considerevole ricchezza di argomentazioni interpretative delle fonti documentarie, il cui particolare approfondimento storico, tipologico e contenutistico gli conferiscono un rigoroso carattere scientifico felicemente coniugantesi con una più che significativa valenza didattica.

Urbanistica**Interpretazioni e processi di cambiamento****Francesco Domenico MOCCIA****CLEAN Edizioni****Officine Grafiche Francesco Giannini & Figli, Napoli, 2012***di Candida CUTURI*

Partendo dalla definizione tautologica di Sir Geoffrey Vickers “planning is what planners do”, il testo si apre sottolineando il difficile percorso della disciplina urbanistica, nell’affermare la propria specificità, e dell’urbanista nel perseguire adeguati riconoscimenti giuridici, anche in seno agli ordini professionali.

L’autore – presidente del Corso di Laurea Magistrale in “Pianificazione territoriale, urbanistica e paesaggistico-ambientale”, nonché direttore del Corso di Perfezionamento in “Urbanistica comunale” – evidenzia le molteplici dimensioni dell’urbanistica: politica, in quanto la trasformazione dello spazio fisico, di rilevanza pubblica, implica processi decisionali, come attesta la consolidata espressione “governo del territorio”, e coinvolge attori portatori di interessi molteplici e talvolta conflittuali; la valenza economica si esplicita nella regolazione del regime dei suoli (influenzando direttamente la rendita fondiaria ed immobiliare), nella urbanistica contrattata (finanza di progetto e accordi pubblico-privato per comparti perequati), nella pianificazione strategica per la competitività urbana; la connotazione sociale si sostanzia particolarmente nella urbanistica riformista, attraverso le politiche per la casa e la dotazione di servizi, in una prospettiva egualitaria, e trova presupposti teorici nel perseguimento di coesione sociale all’interno della città, quale luogo di incontro, relazione e cooperazione (Lewis Mumford), e nella interazione tra società e territorio (Scuola Ecologica di Chicago); la dimensione estetica si riferisce agli aspetti percettivi dello spazio e dunque a benessere, apprezzamento e identificazione, soprattutto in relazione ai percorsi di avvicinamento e di connessione, nonché ai monumenti e al loro valore simbolico; la connotazione utopica si riflette nel tentativo di prospettare idee innovative in merito all’abitazione o a modelli di città; infine, alla luce della segmentazione sociale, la dimensione etica acquisisce un ruolo crescente in riferimento ai valori essenziali ed universalmente validi, per cui le scelte urbanistiche tenderebbero a far convergere visioni divergenti, ricomponendo i conflitti territoriali.

Emerge il connubio tra la città ed il suo territorio, che si esplicita anche nella impronta



ecologica, e si evidenzia il ruolo dei trasporti per lo sviluppo urbano, con particolare riferimento alle direttrici ferroviarie e alle linee tramviarie.

Le pagine dedicate ai sobborghi angloamericani si caricano di suggestioni connesse al ritiro in campagna, alle dimore delle classi abbienti, alla organizzazione di vita domestica e all'amore per la natura.

L'autore tratta i criteri di definizione della metropoli, riferendosi alla *standard Metropolitan Area* dell'American Census, basata sul pendolarismo quotidiano per motivi di lavoro o di studio, alla carta d'Italia relativa ai sistemi locali del lavoro (sulla base del censimento 2001), alla distinzione proposta da Taylor e Pain tra le aree metropolitane connotate da una città primato e da un'aggregazione di centri secondari (quali potrebbero essere Milano, Torino, Napoli) e le vaste reti di centri equipollenti (ad esempio l'area veneta o il bolognese).

Oltre alla dimensione demografica, si sottolinea come una realtà metropolitana vanti requisiti funzionali – quali servizi direzionali e finanziari – tali da collocarla ai vertici della gerarchia urbana. Del resto, la concentrazione di popolazione talvolta non basta a connotare un insediamento quale realtà propriamente urbana, in assenza di istituzioni, attività ed eventi che contribuiscano al cosiddetto “effetto città”.

Ponendo in relazione la dimensione demografica con il rango della città all'interno del sistema urbano, si può parlare di una equilibrata distribuzione rango-dimensione per sistemi urbani molto estesi, strutturati secondo schemi federati o derivanti dalla fusione di stati autonomi (Italia o Germania); si parlerà altrimenti di sistema gerarchico, prendendo in considerazione regioni più limitate, oppure di “primaziato”, che vede primeggiare una città sulle altre, non solo in termini di concentrazione di popolazione e di attività, ma anche sotto il profilo storico-culturale (Londra, Parigi, il Cairo).

In seguito all'esplicitarsi dei processi di urbanizzazione, suburbanizzazione e disurbanizzazione, il ciclo di vita urbana si è declinato in una fase di riurbanizzazione, per cui città e metropoli hanno assunto nuovi ruoli a livello globale.

Le più rilevanti operazioni urbanistiche delle ultime decadi si sono palesate nella trasformazione di aree già urbanizzate, per dismissione di siti industriali e infrastrutture di trasporto, per cui vengono ritenuti esemplificativi i casi dell'area portuale di Londra e della Bicocca di Milano. Il controverso processo di trasformazione dei Docklands londinesi in centro finanziario globale, in seguito alla crisi del porto e alla riconversione delle aree dismesse, si declina attraverso un piano strategico e successivamente tramite l'istituzione della London Docklands Development Corporation e l'individuazione di una *Enterprise Zone* in Isle of Dogs. In Italia, la chiusura degli stabilimenti industriali della Pirelli si traduce nella volontà di creare un polo tecnologico per l'innovazione di prodotto e di processo, che si esplicita attraverso un concorso di progettazione in due fasi, il coinvolgimento di vari attori – tra cui la società Milano Centrale Immobiliare, l'azienda Pirelli R.E., l'Università Statale (con un ruolo progressivamente crescente),

compagnie private quali la Siemens e la Deutsche Bank – la riqualificazione di ampie aree dismesse in un contesto periferico destrutturato, profondamente segnato da strade e binari ferroviari e caratterizzato da vari complessi chiusi in se stessi; la scelta planimetrica si orienta verso una maglia regolare, evocativa della razionalità della cultura industriale milanese, con un'articolazione degli isolati tesa a configurare spazi pubblici di qualità.

L'autore affronta poi le problematiche della città costiera di Castellammare di Stabia, alla foce del Sarno, in posizione strategica tra l'hinterland dell'agro nocerino-sarnese da un lato e le rotte marittime dall'altro, con il porto, le attività commerciali, la cantieristica e la pesca. Vengono discusse alternative morfologiche di linea costiera in relazione al sistema di trasporto (ferrovia veloce/tramvia); si analizzano il centro storico, con i complessi monumentali e i palazzi a corte con giardino, la marina e il lungomare, fitto di vicoli e slarghi secondo una maglia da borgo medioevale, e dunque il rapporto con il mare, la cui riconfigurazione si persegue tuttavia attraverso zonizzazione e realizzazione di un ampio viale costiero tramite colmate a mare e rilevati artificiali; e ancora, il porto turistico di Marina di Stabia, operazione pioniera nell'ambito del processo di deindustrializzazione e riconversione pilotato dal contratto d'area, con servizi di banchina, ristorazione e ricettività, esercizi commerciali e centri benessere, e tuttavia estraneo rispetto ad un contesto dismesso e degradato; infine, il quartiere Botteghelle. Si discutono i ritardi nella realizzazione delle infrastrutture ASI e dunque la incompleta attuazione del piano, per cui zone marginali non utilizzate sono diventate oggetto di pratiche edilizie illegali. In seguito alla crisi del settore meccanico e alla deindustrializzazione, si ipotizzano strategie di riconversione, in termini di declassamento dell'ASI, con conferimento di relativi poteri pianificatori ai Comuni, oppure ripermimetrazione del nucleo industriale, individuando le aree effettivamente accupate dall'industria e modificando la destinazione d'uso delle altre. L'autore definisce poi alcuni principi di progettazione urbana per le fasce costiere, quali soglie di transizione sotto i profili funzionale, ecologico, morfologico e paesaggistico.

Seguono le sezioni dedicate ai processi globali di urbanizzazione (incremento demografico, crescita della povertà e incidenza delle baraccopoli, metropoli digitali), ai cambiamenti climatici, con focus sulla Strategia di mitigazione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Napoli (mobilità sostenibile, energie rinnovabili, edilizia) e sulla relativa Strategia di adattamento (con riduzione delle isole di calore urbano e gestione delle acque).

Il capitolo dedicato agli approcci etici e politici alla sostenibilità focalizza l'ambito ecologico e propone una prospettiva pragmatica, in particolare il perseguimento di un "equilibrio riflessivo ampio" quale dialogo sociale, fluido e flessibile, tra prospettive diverse (con riferimento a John Rawls).

Nel testo si ripercorre il passato della città, attraverso la sua evoluzione storica fin dall'antichità, e se ne delineano prospettive future, trattando la tematica dei centri

storici, la conservazione ed il recupero, i vari tipi di intervento, la rivitalizzazione sociale ed economica ed il programma europeo Urban.

Seguono i capitoli dedicati alla demografia urbana (censimento della popolazione, consistenza e struttura, migrazioni, proiezioni demografiche), alla casa (mercato finanziario e sostegno pubblico, crisi dei mutui, tipi residenziali e abitazioni, censimento del 2011), alle politiche della casa (IACP ed edilizia sovvenzionata, programma INA Casa e Legge 167/1962, equo canone e *sussidio-casa*, Piano casa).

Il Professor Moccia discute delle morfologie residenziali (blocco urbano, città-giardino, Siedlungen, Ville radieuse), dei servizi – standard e D.M. n. 1444 dell'aprile 1968, valore dello standard, spazio sociale e lotta alla rendita urbana e alla speculazione edilizia, evoluzioni successive al decreto, articolazione urbana attraverso centralità – e dunque del verde urbano (giardini storici, parchi urbani, aree verdi e campi gioco), dei servizi per la cultura (scuole, biblioteche, musei e gallerie d'arte, edifici per lo spettacolo), dei servizi sanitari ed assistenziali, delle “città sane” (OMS) in termini di qualità dell'ambiente e del domicilio, stile di vita, lavoro, etc.

In riferimento alle attività commerciali – che secondo Henry Perenne connotano la città moderna e le sue radici medioevali – si auspica una integrazione nella progettazione urbanistica. Si analizzano le tendenze del commercio nella provincia di Caserta, attraverso un modello dualistico di interpretazione della clientela/popolazione provinciale, le direttrici di sviluppo economico, la crisi del commercio, le caratteristiche dei centri storici campione in relazione al commercio (città della piana, villaggi rurali di pianura, centri arroccati delle zone collinari, centri marginali con funzione strategica), le potenzialità di sviluppo commerciale nei centri storici. Seguono raccomandazioni in merito agli strumenti comunali di intervento per gli apparati distributivi, con delimitazione e regolamentazione del *centro commerciale naturale*.

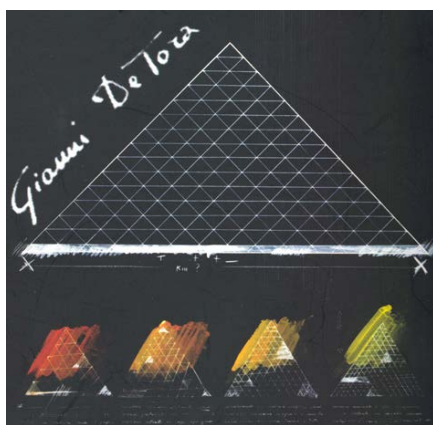
Il tema delle attrezzature sportive e per il tempo libero viene trattato dall'ingegnere Alessandro Sgobbo, che nell'ambito del testo in oggetto si occupa della evoluzione della pianificazione urbanistica e territoriale in Campania, dunque del relativo quadro normativo regionale, passando per la Legge Regionale n. 16 del 2004 (Norme sul governo del territorio), la Legge Regionale n. 19 del 2009 (Misure urgenti per il rilancio economico, per la riqualificazione del patrimonio esistente, per la prevenzione del rischio sismico e per la semplificazione amministrativa-Piano Casa Campania), il Regolamento n. 5 del 2011 (Regolamento di attuazione per il governo del territorio). Scrive del Nuovo Piano Urbanistico Comunale e dei relativi contenuti, procedimento di formazione e aspetti irrisolti. Sono curati dall'ingegnere anche i capitoli dedicati a riciclo, compostaggio ed orti urbani, alla illuminazione della città e al Piano illuminotecnico comunale di Giugliano in Campania.

Il testo si offre, dunque, alla riflessione sul ruolo dell'urbanistica nel contemporaneo, attraverso pratiche e problematiche, processi ed interpretazioni.

Eventi, Convegni,
Mostre

Il Territorio indeterminato nelle geometrie artistiche di Gianni De Tora

di Tiziana COLETTA



Il viaggio artistico di Gianni De Tora continua ben oltre i confini spaziali e temporali del vivere, del produrre e dell'essere. E' un linguaggio antico e contemporaneo ad un tempo; le sue coordinate storiche guardano avanti, come le scienze generatrici del progresso, e sono espressioni di una ricerca mirata ad un progressivo divenire, dove il segno costituisce una delle tantissime tappe intermedie del riflettere sul cosmo, a micro e macro scala muovendosi nello spazio geometrico ed in quello metaforico con quasi esilarante disinvoltura.

Quella di Gianni De Tora è una ricerca aperta, seriale, progressiva, che tende ad espandersi dal chiuso verso l'aperto, dalle strettoie di un abitat castigato dalle angustie di sofferenze individuali e collettive allo sfarzo di immensurabili opulenze.

Il contesto in cui abitano le sue ricerche è salutato dalla luce ed esaltato dal colore; il nero, il buio, il blu notte ed il grigio scuro non costituiscono che un abito da smettere, uno sfondo all'esaltazione dello splendore cromatico gialle, arancioni e rosse delle sue orditure piane e spaziali, fisse e mobili, statiche e dinamiche, corporee ed eteree, concettuali ed oggettuali, paradigmi di un profondamente innovativo linguaggio segnico.

Il triangolo **fig. 1**, delle sue espressioni orbitanti nell'universo delle scienze più arcaiche, fonte delle culture antropiche filosofiche ed architettoniche più radicate nella civiltà antica, trova in Gianni De Tora un carattere matriciale dal quale avviare il suo percorso etico, estetico e culturale, segnato da valenze elevatamente simboliche: una gabbia da aprire per guardare oltre, il fuori con l'occhio del dentro ed il dentro con l'occhio del fuori, uno spiraglio da aprire a più vasti orizzonti, uno spazio dialettico di interlocuzioni astratte ma misurabili, una chiave interpretativa delle statiche costruttive di manufatti e di logiche; una porta da varcare per accedere ai sentieri della libertà, uno stadio del vivere in cui il singolo possa confrontarsi con il collettivo, un campo dialettico predisposto alla definizione di un ordine nel quale l'interiore e l'esteriore ritrovino un

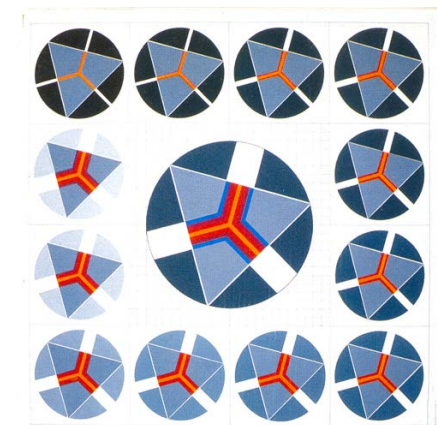
loro sempre rinnovabile equilibrio.

Gianni De Tora appartiene ad una generazione di uomini d'arte e di cultura non lamentosa e tantomeno rassegnata ad attestarsi sulla sedimentazione dei saperi ereditati da una scuola, una società, una compartimentazione partitica, solidamente ancorati ad un accademismo comportamentale tradizionalmente consolidato. Il suo essere uomo ed artista d'avanguardia lo ha configurato come un ricercatore attento al nuovo, al diverso, al significativo; un protagonista dalla curiosità positiva e propositiva, non semplicemente mirata all'acquisizione delle conoscenze nel loro storico e processuale determinarsi, ma tesa a perseguire più avanzate esplorazioni nelle quali percepire, comprendere e divulgare il messaggio delle futuribili soglie da varcare per accedere alle espressività artistiche di un divenire in progressivo avvicinamento. Il tutto partendo dalle origini, senza tradire cioè quanto di positivo il pensiero e la civiltà estetica del passato ha trasmesso come principio basilare al suo processo formativo.

La curiosità diviene la chiave interpretativa del suo andare esplorando le cui tappe intermedie sono segnate non tanto dalle esposizioni dei suoi racconti visivi quanto dal rapporto dialettico con quanti insieme a lui hanno percorso il medesimo itinerario e con i tanti liberi pensatori, indossanti l'abito del critico d'arte, che si sono resi interpreti della molteplicità e complessità dei suoi linguaggi, rilevandone la struttura grammaticale, sintattica e logica.

Gianni De Tora, casertano di nascita (1941), si trasferisce dodicenne a Napoli, dove prosegue i suoi studi concludendoli presso la gloriosa sua Accademia di Belle Arti; integrando il suo iter formativo artistico e culturale con la assidua frequentazione della "Libreria Guida" assurda, negli anni '60, a palestra culturale di idee innovative che videro come protagonisti della comunicazione le personalità più emergenti della letteratura, della poesia, della filosofia e della critica d'arte contemporanee (G. Ungaretti, A. Moravia, U. Eco, R. Barthes, C. G. Argan, A. Ginsberg ed altri).

Attratto dalla narrativa Kafkiana e dalle teorie psicanalistiche che gli ispirano una rivisitazione surrealistica dell'universo da rappresentare, Gianni De Tora inizia il suo impegno espositivo negli anni '60, partecipando a concorsi, manifestazioni artistiche, mostre personali e collettive in più città italiane ed europee (Napoli, Nola, Bolzano, Ravenna, Benevento, Ancona, Firenze, Milano, Barcellona e Parigi) riscuotendo i primi importanti successi di critica (P. Girace, C. Barbieri, F. Menna, C. Ruju), che lo incoraggeranno a conoscere e frequentare le personalità emergenti della cultura artistica internazionale. Nel successivo decennio ha conseguentemente inizio la sua ricerca sull'astrattismo geometrico, con la sperimentazione di nuove tecniche quali l'acrilico su tela e successivamente su cartoni. Inaugurano tra il 1968 ed il 1970 la nuova stagione produttiva tre dipinti: "Blou World", **fig. 2**, e "Flash Back", **fig. 3**, (che riassumono in geometrismo, vivacemente cromatico e dinamicamente prospettato, l'insieme dei tematismi affrontati nelle esperienze del precedente decennio, con una prospettiva curvilinea che si apre ad insoliti effetti spaziali che propongono istanze metafisiche rivisitate in un linguaggio neosurrealistico), ed "Il sole splende in Indocina", **fig. 4**, che inaugura le rassegne seriali della geometria pura (Una tela quadrettata che accoglie centralmente un cerchio



figg. 2,3, 4

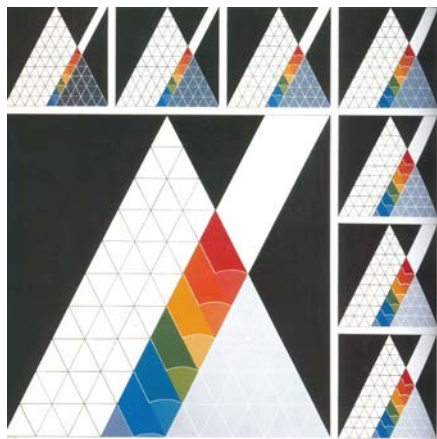


fig. 5

matriciale in cui si ambienta un triangolo equilatero apertesi a tre partiture simmetriche. Lo stesso motivo è riproposto nei dodici cerchi distribuiti a quadrato sulla tela caratterizzati da un progressivo stemperarsi delle tonalità cromatiche che procedono dal blu all'azzurro).

Il gruppo di “*Geometria e Ricerca*” che aveva contribuito a costituire, nasceva nell'ambiente artistico napoletano a monte della sconvolgente vicenda del disastroso sisma del 1980, generatore di risvegli di paure ancestrali alimentate dal sopravvenire di una crepuscolare letteratura giornalistica, sostenuta dal terroristico atteggiamento di quanti, operando e vivendo all'ombra di scientifici accademismi, assurgevano a novelli profeti di sciagure, prima tra le quali andava profilandosi una più o meno imminente eruzione del Vesuvio assunto a novella fonte di ispirazioni tragico artistiche (*Terremotum!*) impropriamente salutate come le espressioni più elevate della produzione artistica napoletana.

Il Vesuvio di Gianni De Tora era anzitempo embrionalmente espresso nel purismo geometrico delle sue ricerche artistiche: un triangolo inteso come elemento generatore, solidamente ancorato allo spazio fisico delle architetture più antiche (piramidi) sul quale Pitagora aveva edificato le sue teorie filosofico – scientifiche, elemento misuratore dei regimi di stabilità, sicurezza ed estetica governanti territorio, paesaggio ed ambiente. (“*Sequenza del Triangolo*”, 1975, **fig. 5**).

Il decennio 1970 – 1980 di Gianni De Tora è percorso tutto in salita, caratterizzato da eventi che portano l'artista alla sua piena maturità, segnati dalla partecipazione a qualificati sodalizi espositivi, con mostre personali (Napoli, Sorrento, Roma, Venezia, Bologna, Firenze, Nola, Trento, Bolzano, Como e Milano) e collettive (Napoli, Viareggio, Milano, Firenze, Benevento, Bergamo, Saronno, Parigi, Menton, Dusseldorf, Basilea, Guadalajara e Buenos Aires) perseguendo la vincita di prestigiosi premi e riconoscimenti nazionali ed internazionali (Mostra Nazionale “*Avanti*” a Napoli, *Biennale d'Art Italienne* a Parigi ed a Menton, *Premio Ricerca Artecom* a Roma, *Premio Brunelleschi* a Firenze). E' in questo intervallo temporale che, insieme a Renato Barisani, Carmine Di Ruggiero, Guido Tatafiore, Riccardo Riccini e Giuseppe Testa Gianni De Tora fonda il gruppo “*Geometria e Ricerca*”, promuovendo un intenso programma di esposizioni, dibattiti, incontri culturali in gallerie, musei, sedi universitarie e centri culturali italiani ed europei.

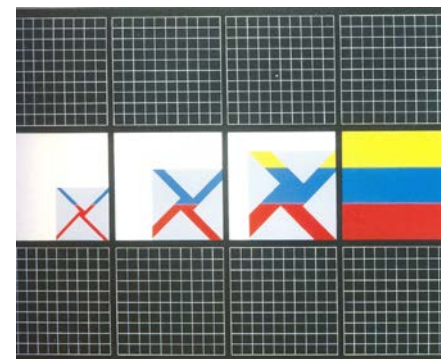
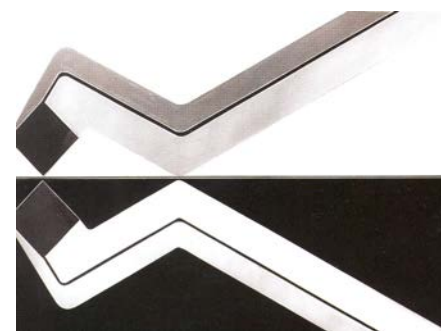
Precedono la formazione del gruppo gli incontri con Henry Moore a Londra (1971) e con Giò Pomodoro a Ravenna (1974) e si intensifica la cerchia dei critici interessati alla sua produzione artistica: A. Del Guercio (presentatore del catalogo della mostra personale alla Galleria “San Carlo” di Napoli, 1970); R. Ricciardi (“*Quadrante delle Arti*”, Milano 1971); P. Ricci (“*l'Unità*” 2/11/71 e “*Rassegna del Mezzogiorno*”, Milano aprile 1972); A. Izzo (Catalogo della mostra “*fiamma Vigo*”, Roma 1973); M. Dorigo (“*Le voci di San Marco*”, Venezia 1973) S. Orienti, L. V. Masini e V. Corti (“*Inquadrature 33*”, Firenze 1974); C. Marsan, G. Benignetti e L. Bruni (“*Inquadrature 33*”, Firenze 1975); E. Crispolti e G. Pedicini (presentazione mostra personale “*Galleria Artecom*”, Roma 1975); R. del Puglia (“*Quadrennale d'Arte*”, Roma 1975); C. Marsan (“*D'Ars*”, 1975). Nel

1976 Luciano Marziano, Mario Radice e Mario Dell'Aglio presentano rispettivamente a Bolzano ed a Como i dipinti di Gianni De Tora analizzandone i caratteri sequenziali che avevano, nella medesima circostanza temporale, dato vita al suo menzionato gruppo "Geometria e Ricerca".

Ad avviare il ciclo espositivo del gruppo saranno la prestigiosa sede storica del Museo del Sannio di Benevento e le sale dell'"American Studies Center" di Napoli, parallelamente a manifestazioni personali che, in collaborazione con la rivista "D'Ars" di Milano, avranno luogo nella Galleria "Colonna" di Trento, nella Galleria di Piazza Domenicani a Bolzano e nel "Salotto" di Como, prima di approdare alla "Exposicion Sala de Cultura de la Caja de Ahrros de Navarra", Deputacion de Pamplona.

Ad inaugurare il decennio successivo (1980 – 1990) sarà ancora Benevento, con l'allestimento espositivo del gruppo "Geometria e Ricerca" nel favoloso chiostro duecentesco di Santa Sofia, pertinenza del Museo del Sannio, con catalogo di Filiberto Menna (Aprile – Giugno 1980), che a proposito dello specifico contributo di Gianni De Tora rileva "problemi di serialità..... a partire dalla individuazione di elementi semplici di base e con successiva ricomposizione dei dati su fondamenti essenzialmente sintattici di tipo trasformativo"

A siglare il nuovo corso è il dipinto "Le diagonali asimmetriche", **fig. 6**, un acrilico su tela raffigurante un quadrettato bianco su nero che nella fascia centrale accoglie quattro quadrati nei quali il bianco di fondo si apre in quattro quadrati si apre a tre dilatati motivi di diagonali tricromatiche che si concludono con un quarto, raffigurato a bandiera, ripartito in tre fasce orizzontali evidenzianti i tre colori primari: il giallo il blu ed il rosso. Al volume *L'immaginario Geometrico* curato da Luigi Paolo Finizio sul Gruppo "Geometria e Ricerca" (1979) fa seguito la monografia di Bruno D'Amore: *Gianni De Tora dell'immagine esatta* (edizione I.G.E.I., dicembre 1981). In un procedere parallelo alle esposizioni del Gruppo, Gianni De Tora alterna le sue mostre personali sperimentando anche innovazioni tecniche: (sei triangoli in acrilico su legno esposti in "sequenza ambientale" nel giardino della Galleria "Verifica 8+1" di Mestre nel maggio 1981, **fig. 7**; acrilici su stoffa in "Il sole blu", **fig. 8**, 1985 ed acrilici su carta telata in "Laboratorio di segni" del 1986, vedono interrompere la geometria pura dei cerchi e dei quadrati con elementi segnici simulanti abachi vocali e consonantici, espressivi di un linguaggio in corso di formazione. Tali ricerche apertesi nel 1983 con il dipinto "Ovo-labirintus2", **fig. 9** (tecnica mista su tela) ha trovato la sua prima codificazione nel pannello su legno "Mediterraneo", **fig. 10**, esposto nella pinacoteca di Torrecuso (BN) il cui catalogo, curato da Elio Galasso nel 1987, ne sottolinea i caratteri peculiari: "i colori primari di giallo, rosso e blu, con oro in polvere rilevati come in un mosaico bizantino, stanno alla base dei riferimenti di tensione ed assorbono ogni possibilità di riposo per l'immaginazione che si collega a quel processo estetico: Avviene qui il riordinamento dei materiali, nell'espressività riconoscibile di un paradigma della pittura E' come se, giunto a smuovere ciò che sta al di sotto della cultura, Gianni De Tora avverta l'insufficienza di trasferire segni e colori ad uno ad uno, e li voglia tutti associati davanti a sé nella loro piena concretezza, per tradurli in una dimensione ancora più espressiva".



figg. 6, 7, 8



Gli acrilici su tela “*Struttura riflessa*”, **fig. 11**, riprendono in parallelo la stagione delle “*sequenze*” con rassegne espositive che avranno come tappe fondamentali le mostre “*Sapere-Sapori*” curata da Carmine Benincasa; degli “*Antichi Arsenali della Repubblica di Amalfi*”, curata da Pierre Restany; del “*Laboratorio di Arti Visive*” di Foggia; delle “*Sale Comunali Logge Vasari*” di Arezzo; della mostra itinerante “*Gallerie im Bunker*” a Frankfurt sino ad approdare alla Fiere d’Arte di Bologna e di Bari congiuntamente allo “*Studio 85*” di Napoli.

Le manifestazioni espositive, individuali e di gruppo, spaziano con la medesima disinvoltura su ambiti territoriali circoscritti a realtà insediative anche minori (Torrecuso, Vitulano e Morcone in provincia di Benevento) come in contesti nazionali ed internazionali, consolidati cenobi di cultura artistica : biblioteca civica di Milano (mostra “*Scritture, pagine ed immagini*”); “*Musée de Salon e de La Crou al Salon de Provence*” in Francia; “*Art Museum of Rauma*” in Finlandia; “*Musée de Mauberge*” in Francia; “*Museum Comorcal de la Carrotka in Catalunya*” in Spagna; allo “*Istituto Italiano di Cultura di Vancouver*” in Canada; “*Homage a J. Beuys a Dusseldorf*” in Germania; alla “*Biennale Internazionale di Valparaiso*” in Cile; al “*Premio Vancouver*” in Canada.

In parallelo viene ad accrescersi la notorietà del maestro e del suo gruppo ad opera degli estensori dei cataloghi espositivi e dei critici d’arte che hanno frequentato le esposizioni e ne hanno intessuto elogi nei loro scritti su riviste e quotidiani: G. Pasini (*L’immaginario geometrico* in “*G. 7. Studio*”, gennaio 1980); F. Vincitorio (*Geometria e Ricerca* in “*L’Espresso*”, 27 aprile 1980); C. Ruggiero (*L’immaginario geometrico* in “*Paese Sera*”, 30 aprile 1980); M. Vitiello (*Il Gruppo G. e R. al Museo del Sannio* in “*Politica Meridionalista*”, Napoli 1980); F. Menna (*Gruppo Geometria e Ricerca* in “*D’Ars*” n.93, 1980); E. Crispolti, C. Belli e M. Bentivoglio (presentazione del libro *L’immaginario Geometrico*, Roma 1980); F. Zoccoli (*Ditelo con la geometria*, “*Il Resto del Carlino*” 19 marzo 1980); E. Di Grazia (*Geometria e Ricerca a “Linea Continua*”, in “*gazzetta di Caserta*”, 19 marzo 1980); G. Grassi (*De Tora*, in “*Napoli Oggi*”, 11 dicembre 1980); F. Menna (*Nel segno della geometria*, in “*Proposta*” n. 47, 1980); G. Serafini (*Gianni De Tora al Club della grafica* in “*Eco d’Arte*”, febbraio 1981); M. Vitiello (*Il mondo geometrico di Gianni De Tora* in “*Politica Meridionalista*” n.5, maggio 1981); B. D’Amore (*Gianni De Tora. Dell’immagine esatta*, “*Edizioni I.C.E.I.*”, dicembre 1981); F. Vincitorio (*De Tora*, “*L’Espresso*” 7 febbraio 1981); C. Ruju (*Un critico una città*, Fiorentini editori Napoli 1982);



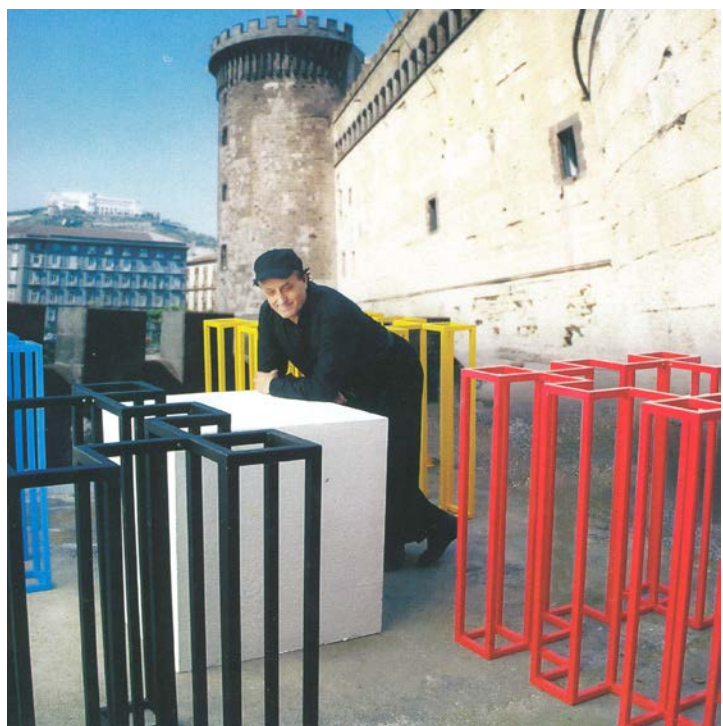
figg. 9, 10, 11

G. Grassi (*L'Astrattismo non è morto*, "Napoli Oggi", 16 marzo 1982 e *Continuità dell'Astrattismo*, presentazione catalogo galleria "A come Arte", Napoli 1983); G. Agnisola (*De Tora allo studio Oggetto*, "Il Mattino", 17 marzo 1983); V. Perna (*Exempla Campania Pittura come?*, presentazione catalogo Galleria "A come Arte", Napoli 1983); L.P. Finizio, M. Bonomo, G. Grassi, V. Corbi, F. Vincitorio, M. Roccasalva (Interventi relativi all'esposizione "*Plexus 83*"); G. Grassi (*De Tora: d'accordo intelletto e fantasia*, in "Napoli Oggi", 4 maggio 1983); E. Baratta, C. Benincasa (Mostra personale alla galleria "Oggetto" di Caserta, aprile 1983); V. Corbi (*De Tora*, in "Paese Sera" Gennaio 1984); P. Restany (*Ode a De Tora*, catalogo mostra personale Antichi Arsenali Amalfi, luglio 1984); F. Causa (*De acquerello*, in "Napoli Oggi", novembre 1984); D. Gallone (*Quadri d'autori*, in "Napoli Oggi", Dicembre 1984); M. Rotta (*G. De Tora alle Logge Vasari*, "La Nazione", ottobre 1985); A. Izzo (*Expo Arte di Bari*, presentazione, 1985 e presentazione catalogo mostra personale *Logge Vasari*, Arezzo 1985 e *De Tora al Centrosei di Bari* in "Napoli Oggi" marzo 1986); A. Rolando (*Young artist in Europe*, in "Segno" n. 56, giugno 1986); A. Trimarco (Presentazione catalogo *Expo Arte*, Bari 1986); L. P. Finizio e M. Vitiello (*Arte oggi in Campania*, Fabbri Editori, 1987); G. Beretta (Presentazione catalogo mostra personale Istituto Italiano di Cultura, Vancouver, Canada 1987); E. Galasso (Presentazione catalogo *Sale Comunali di Torrecuso*, settembre 1987); G. Giuffrè (*Il colore più di tutto*, in "Eco d'Italia", Vancouver, Canada 1987); E. Crispolti (*Disegno Campania 88*, Edizione Mazzotta, Morcone 1988); F. Franciotta (*L'universo geometrico di Gianni De Tora*, tesi di laurea Università di Salerno a. a. 1988 – 1989).

Il successivo decennio (1990 – 2000) si apre con la mostra personale al Musée de Saint – Paul de Vence, in Francia, nella primavera del 1991: Tra i dipinti esposti emergono "*I segni della pittura 90*" (acrilico su carta intelata che ripropone il triangolo animato dalle espressioni del linguaggio segnico liberamente viaggianti in un astratto intrecciarsi di sfumeggianti tonalità cromatiche dei colori primari; il tutto circoscritto in due quadrati viaggianti dal grigio al nero) e "*Ouverdose 91*" (in tecnica mista su carta intelata, dove il triangolo inverte le sue consuetudinali giaciture ed i colori che lo animano si aprono a diversificazioni di sfumature cromatiche, mentre le delimitazioni dei campi geometrici che fasciano il triangolo sembrano smarrire la rigidità segnica tradizionale). In coerente continuità con il precedente decennio procedono gli itinerari della ricerca sulle "sequenze", che vengono riproposte anche con l'adozione di nuove tecniche di lavorazione. Ne costituisce un compendio la "Sequenza" del 1993, nella quale smalti, acrilici e grafiti, acciaio e ferro vengono fissati su pannelli quadrati in legno, da predisporre in linea o a croce. "Sequenza 90" ne raffigura un prototipo, con sette elementi rettangolari con margine superiore arrotondato a pieno sesto, con il fondo nero interrotto da una articolata serie di motivi geometrici che sembrano riassumere, come in un catalogo,



figg. 12, 13, 14



figg. 15, 16

il labirinto linguistico dei segni strutturanti la ricerca in termini fortemente chiaroscurali.

Acrilici e smalti su tela contrassegnano le tecniche più frequentemente impiegate nei dipinti del decennio, con effetti cromatici stemperati in toni che dal cuore bianco si schiudono in fasce che alternano tinte grigie, nere e blu notte realizzando soluzioni scenografiche ispirate a percorsi labirintici, dai quali ripartire per il ritrovamento di nuovi equilibri sistemici, in una sottesa ricerca di orientamenti che dipanassero le reti della complessità progressivamente intessuta dagli occulti registi dei decisori politici, economici e persino culturali.

Il “*Trittico 99*”, **fig. 13**, ed il “*Triangolo blu*” che chiudono il decennio, il secolo ed il millennio insieme al “*Sole 2000*”, **fig. 14**, che ne aprono il nuovo hanno la forza espressiva di un monumento eretto a segnare la fine di un’epoca nella quale anche l’arte ha contribuito a determinare e diffondere incertezze, raccogliendo il fascino di citazioni evocanti un “nuovo” che tarda a manifestarsi, una chiarezza di orientamenti che non cancelli ma che riproponga sentieri di ricerca dove l’ordine si possa coniugare con il bello non soltanto visivo, dove il compiacimento estetico non abbia a prevalere sulla consapevolezza dei valori ancora raccolti nell’introspezione individuale e collettiva, impedita dai tanti recinti eretti ad imprigionarne gli aneliti di libertà, che sembrano minacciare il perbenismo conservativo stico dei benestanti.

E’ su questa realtà che Gianni De Tora, tramite le sue “sequenze” stimola curiosità, facendo aprire con misurata, geometrica lentezza, gli occhi agli spettatori tramite gli spiragli di luce che guizzano negli intervalli delle tenebre, una sorta di “filo di Arianna” che orienti i percorsi della civiltà nel labirintico manifestarsi della barbarie.

Con il nuovo decennio, secolo e millennio Gianni De Tora scrive le ultime pagine del suo racconto artistico, materializzando anche spazialmente quel “labirinto”, **fig. 15**, che informa il retroscena del suo tradizionale procedere: un sistema di quattro gabbie in ferro smaltato e vetroresina che ai tre colori primari del rosso, del giallo e del blu affianca il nero di un pessimismo da sconfiggere, grazie al cubo in resina bianca che ne funge da elemento separatore ma anche da punto di appoggio per “*risollevarlo il mondo*”. Il labirinto materico, **fig. 16**, che nel 2003 trova temporanea collocazione sugli spalti del Maschio Angioino di Napoli accompagnato, anzi preceduto da due opere su tela: “*Segni Labirinti n. 1*”, **fig. 17**, e “*Segni labirinti n. 2*”, **fig. 18**, del 2002, costituisce una sorta di testamento spirituale che l’artista lascia alle generazioni che intenderanno proseguire il suo itinerario di ricerca, dove la geometria tende ad ingentilirsi con elementi chiarificatori significativamente poetici.

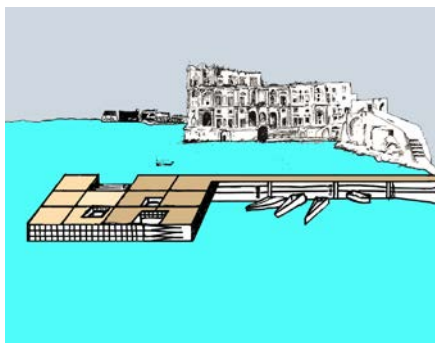
Quasi ad evocare che il territorio su cui si opera, nella sua indeterminatezza, lascia spazio a tutte le espressioni che intendano frequentarlo, abitarlo e viverlo.

La diffusione della produzione artistica di Gianni De Tora non si è arrestata con la sua dipartita, essa ha fatto, fa ancora oggi e soprattutto continuerà a fare scuola, mobilitando nuove generazioni che hanno già preso a recuperarne le valenze, grazie anche al persistere delle sue antologiche esposizioni che la moglie e la figlia Tiziana hanno ripreso ad attivare prolungando il viaggio che il maestro aveva intrapreso oltre mezzo secolo addietro e proiettandolo oltre la soglia del presente con tappe preannunciate nel secondo volume *“Territorio indeterminato 2013 – 2014”* nei santuari dell’arte che hanno tenuto a battesimo Gianni De Tora ed il suo Gruppo *“Geometria e Ricerca”*: Napoli (Mashio Angioino ed Istituto Universitario Suor Orsola Benincasa); Benevento (Rocca dei Rettori), Caserta (Belvedere di San Leucio) e finalmente Roma.

Il “labirinto” resta ancora tutto da esplorare, conoscere ed attraversare, magari procedendo non da soli, ma in compagnia di quanti, come Gianni De Tora, hanno preso ad individuarne, leggerne e scriverne “e sequenze” consentendo al altri, alle generazioni che seguiranno di poter procedere ad intessere la trama di ammodernati “fili di Arianna” incrociando geometrie di rigenerati saperi.



figg. 17, 18



Mare e Socializzazione della Città. Programma per la Napoli del futuro

di Domenico SILVESTRO

Attualmente vivo in Venezuela (il paese con città ancora di molto petrolio ma che domani anch'esse saranno "città senza petrolio").

Sono qui in America Latina e continuo ad occuparmi di ARCHITETTURA - attività professionale e docente FAU-UCV.

Già durante l'allestimento del Padiglione del Venezuela - 13° Mostra Internazionale di Architettura 2012 - dal titolo: "La Città Socializzante vs. La Città Alienante" e nel contesto ambientale di Venezia, mi chiedevo se il Mare potesse stimolare e facilitare la Socializzazione della Città e dei suoi abitanti.

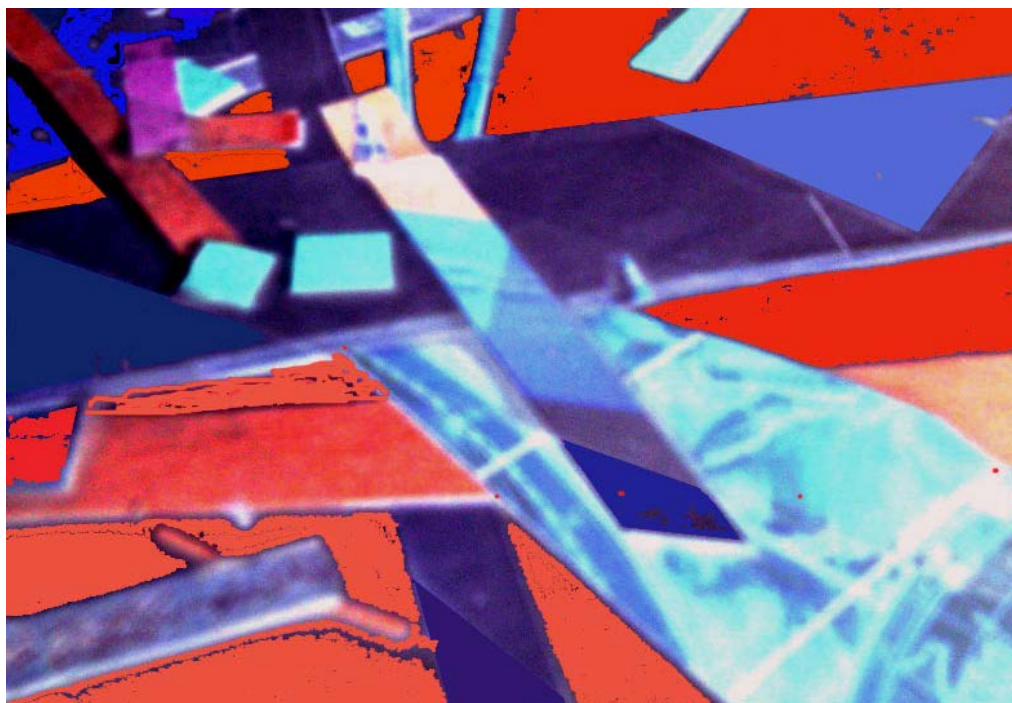
Il contatto e l'esperienza del bordo marino dovrà promuovere, con più intensità emozionale, la vasta molteplicità degli agenti naturali:

- Visualizzare l'immensità dell'orizzonte;
- Percepire il declinare del sole nella vastità dell'azzurro;
- Ascoltare il suono delle vibrazioni del mare eccitato;
- Sentire la brezza marina nei pori e pensare nella ricchezza della fauna marina.
- Ascoltare in sordina il dialogo *mare-terra* e le tante altre sensazioni, dovrebbe disporre l'essere umano a reincontrarsi con se stesso, sensibilizzarlo a valorizzare i fenomeni naturali direttamente relazionati con il MARE.

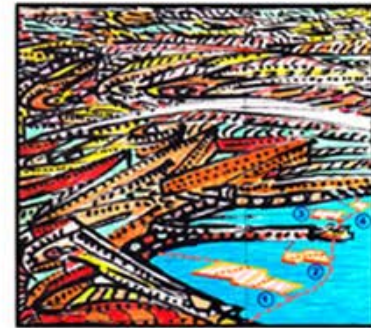
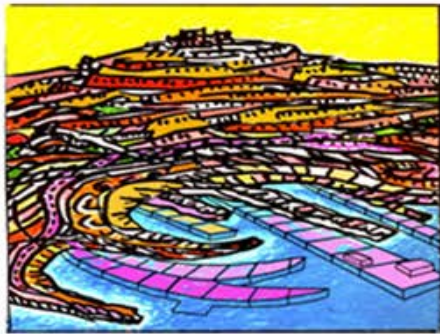
Specificamente per la Napoli - del presente e del futuro - tutti dovremmo impegnarci in una attività progettuale-sperimentale per dotare la Città di nuovi e speciali sistemi di edificazioni sulla costa e nel mare (sull'acqua e subacquei) la "Napoli-Nemo", incorporando episodi edificati già esistenti (Palazzo Donn'Anna, Castel dell'Ovo, Maschio Angioino, ...) e strutturare così un Programma Speciale di Nuovi Quartieri Marittimi Urbani articolati lungo tutto il bordo del golfo Partenopeo.

Provocare la emozione esperienziale dello spazio urbano dovrebbe entrare nell'ambito della ricerca teorica-concettuale dell'Architettura e della Pianificazione Urbana del secolo XXI:

È ora della Rivoluzione Spaziale.



Questa succinta narrazione è accompagnata da alcuni "appunti gestuali" - grafico-cromatici - che forse vanno oltre la parola; sperando che possano accompagnare teorie e concetti o magari che possano aiutare a generarli tra tutti noi sensibilizzati alle potenzialità della Napoli Attuale.



Studi, Piani, Progetti

Sperimentazioni progettuali di waterfront

Antonio ACIERNO

Come nel precedente numero della rivista (TRIA n. 11), in questa rubrica dedicata ai piani si presentano alcuni interessanti progetti di waterfront riguardanti porti nazionali ed internazionali. I progetti sono descritti mediante schede sintetiche elaborate in ambito didattico¹ al fine di leggere ed interpretare i temi sostanziali presenti nelle trasformazioni dei waterfront.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Descrizione del contesto

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

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

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

Analisi area urbana

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

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

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

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

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

Pianificazione vigente

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

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

Criticità

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

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

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

Obiettivi e soluzioni progettuali

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

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

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

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

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

Investimento totale di circa 250.000.000 di Euro.

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

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



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

Fig. 2 - Il nuovo disegno della linea di costa



Fig. 3 - Distribuzione funzionale del progetto di waterfront



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



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

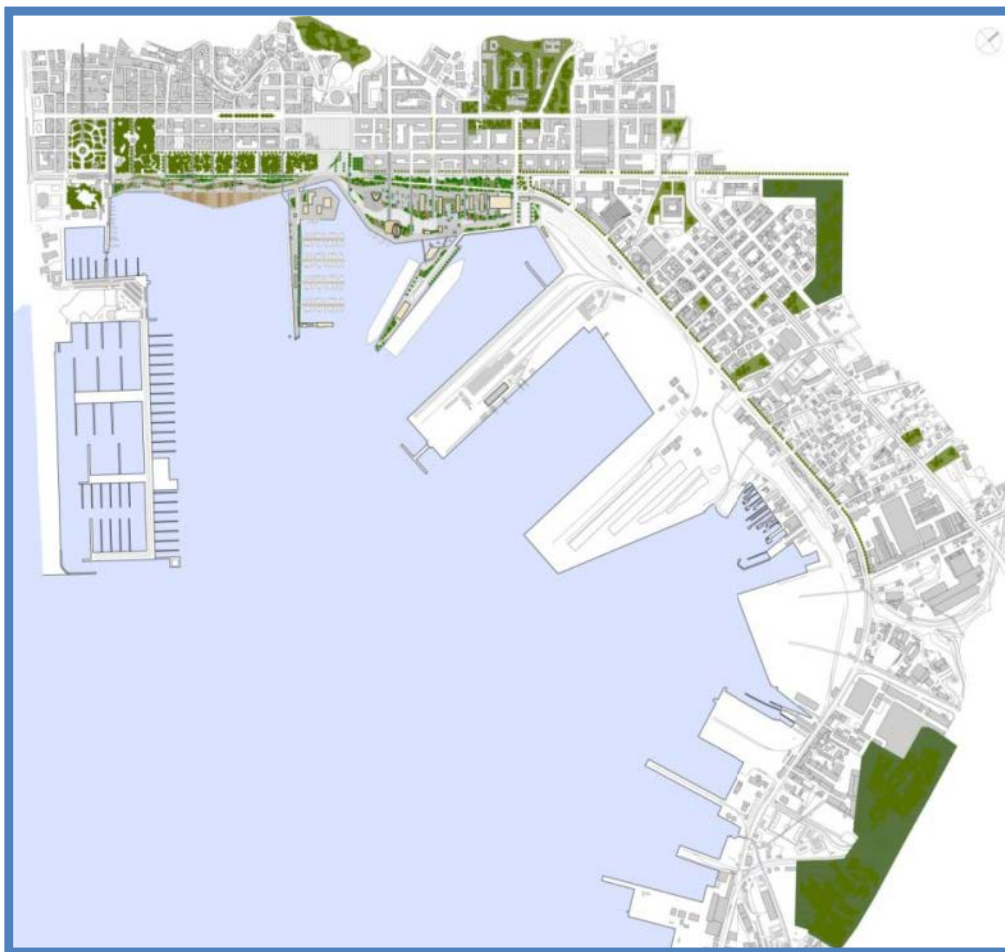


Fig. 6 - Progetto del waterfront e sistema delle aree verdi

Progettisti
Localizzazione

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

Data
Superficie
Caratteristiche dell'intervento

2006
400.000 mq

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

Descrizione del contesto

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

Analisi area urbana

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

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

Pianificazione vigente

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

Fig. 7 - Valencia, vista satellitare



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

Criticità

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

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

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

Obiettivi e soluzioni progettuali

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

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

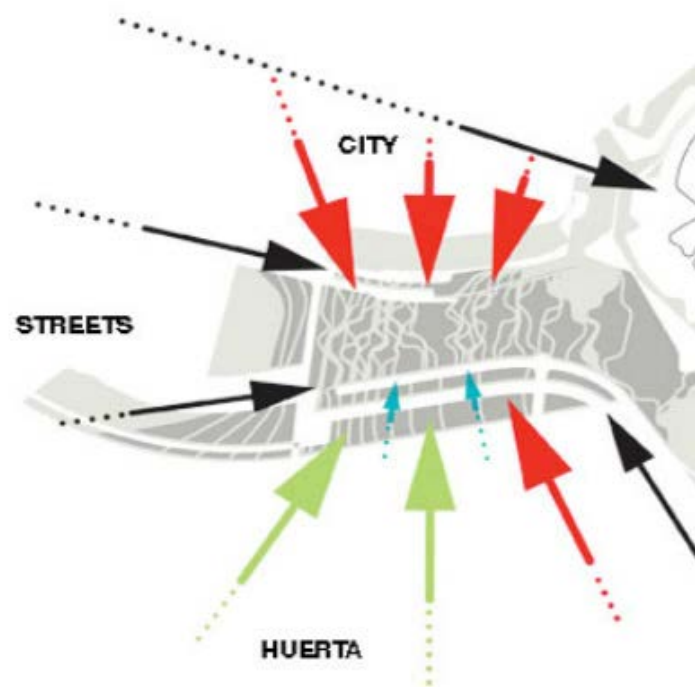
L'isolamento dell'area interessata dal progetto, e la conseguente separazione forte tra vecchio e nuovo, è scongiurato dall'unitarietà del disegno complessivo, affidata principalmente alle aree verdi. Esse segnano, in modo più o meno forte, tutti i temi dell'intervento: dal recupero già citato delle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

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

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

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

Fig. 8 - Valencia, sistema di relazioni



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

Fig. 9 - Valencia, sistema funzionale



Fig. 10 - Render del progetto