



Atti della XVI Conferenza Nazionale SIU
Società Italiana degli Urbanisti
Urbanistica per una diversa crescita
Napoli, 9-10 maggio 2013

Planum. The Journal of Urbanism, n.27, vol.2/2013
www.planum.net | ISSN 1723-0993
Proceedings published in October 2013

Gli spazi pubblici costieri nel progetto di territorio

Giuseppe Abbate

Università degli Studi di Palermo

Dipartimento di Architettura

Email: giuseppe.abbate@unipa.it

Abstract

Il territorio costiero della Sicilia si presenta come un ambito complesso che richiederebbe una forte capacità di governo unitario dei processi che interessano la fascia costiera. Secondo l'attuale sistema normativo permane invece un problema di sovrapposizione di competenze che risultano frammentate tra diversi livelli di governo e tra autorità di settori diversi.

Attraverso l'esplorazione delle trasformazioni che dal secondo dopoguerra hanno interessato il tratto di costa della Sicilia compreso tra la "Scala dei Turchi" e "Punta Bianca", scelto come caso di studio, ci si sofferma sul ruolo strategico che possono svolgere gli spazi pubblici costieri nella costruzione di un corretto e positivo progetto di territorio in una prospettiva che vede il territorio come bene comune nella sua identità storica, culturale, sociale, ambientale e produttiva. L'identificazione delle permanenze e delle variazioni relative agli spazi pubblici di tale tratto di costa, ha permesso di mettere in luce criticità e conflitti (d'uso, di visione, di accessibilità) nonché valori, potenzialità e opportunità.

Parole chiave

Spazi pubblici, ambiti costieri, progetto di territorio.

Introduzione

L'estesa fascia costiera della Sicilia, circa 1500 chilometri lungo cui si alternano tratti di litorale ancora naturale e altri ormai interessati da livelli differenti di antropizzazione, comprende una quota sicuramente rilevante delle aree pubbliche dell'intera isola. La libera fruizione della costa, in quanto bene pubblico, non è però sempre garantita perché spesso è impedita da barriere sia localizzate che diffuse, costituite principalmente dal susseguirsi di edilizia residenziale a bassa densità, da residences e alberghi, da lidi attrezzati stagionali e da altre svariate forme di privatizzazione degli arenili.

Sottraggono interi tratti di costa alla fruizione pubblica anche le grandi aree produttive, di cui poche ancora attive (come i poli petrolchimici di Milazzo, Priolo-Augusta e Gela), molte in via di dismissione o ormai dismesse, che si configurano come luoghi fortemente degradati, spesso in prossimità di aree protette, Sic e Zps¹. Una cesura ininterrotta alla continuità paesaggistica e ambientale tra interno e costa è inoltre costituita dall'insieme delle infrastrutture di trasporto lineare (autostrade, strade e ferrovie) i cui tracciati a volte arrivano a lambire la battigia.

Alla crescente pressione insediativa e demografica, considerando che nei territori costieri risiede circa 80% della popolazione dell'isola, e tale percentuale sembra destinata ad aumentare, visto l'inesorabile spopolamento delle aree interne, fa da contraltare la straordinaria presenza di risorse naturalistico-ambientali e storico-culturali che rendono la fascia costiera un luogo particolarmente attrattivo per un vasto numero di potenziali fruitori che iniziano a percepire il valore di questo contesto che può soddisfare un sempre crescente desiderio di naturalità a diretto contatto col mare.

Il territorio costiero della Sicilia si presenta quindi come un ambito complesso, sul quale solitamente convergono forti interessi privati che tendono a travalicare l'interesse collettivo. A partire dal secondo dopoguerra infatti il modello di utilizzazione della costa è passato da una visione statica, ad una visione dinamica dove il demanio marittimo ha assunto il ruolo di risorsa per lo sviluppo economico del territorio.

¹ Cfr. Regione Siciliana (2005), *Relazione sullo stato dell'ambiente in Sicilia*, Palermo.

Il quadro normativo di riferimento

Diversamente dalle altre regioni italiane, la Regione Siciliana, ai sensi del proprio Statuto, è proprietaria del demanio marittimo e di tutti i beni demaniali in genere “eccetto quelli che interessano la difesa dello Stato o servizi di carattere nazionale”²; in sostanza non c'è separazione tra le funzioni relative alla proprietà, che nelle altre regioni vengono invece svolte dallo Stato³, e quelle relative alla gestione che, come avviene anche nelle altre regioni, sono affidate agli enti più a diretto contatto con l'amministrazione del territorio e cioè le regioni stesse, i comuni e le autorità portuali⁴. Tuttavia tali disposizioni sono riuscite solo in parte a evitare sovrapposizioni di competenze tra Stato e Regione. Secondo l'attuale sistema ordinamentale permane un coacervo di competenze giuridico-amministrative distribuite tra diversi livelli di governo e tra autorità di settori diversi, al di fuori di qualsivoglia strumento di coordinamento.

Ad introdurre, a livello normativo, i primi procedimenti autorizzativi rispetto ai quali risultano subordinate le trasformazioni della fascia costiera è la legge 1497 del 1939 (oggi abrogata e sostituita dal Codice dei Beni culturali e del paesaggio). Segue il Codice della navigazione del 1942 che, oltre a fare una classificazione dei beni facenti parte del demanio marittimo⁵, subordina qualsiasi attività edilizia, entro una zona di trenta metri dal demanio o dal ciglio dei terreni elevati sul mare, al rilascio di una specifica autorizzazione da parte dell'Autorità marittima⁶. La legge urbanistica n. 1150 del 1942, entrata in vigore lo stesso anno in cui veniva emanato il Codice della navigazione, non chiarisce però se anche i beni demaniali fossero da assoggettare ai poteri pianificatori dei comuni e delle regioni, tant'è vero che una parte della dottrina e della giurisprudenza riteneva che le uniche autorità abilitate a regolamentare gli interventi edilizi sulle aree demaniali fossero soltanto gli enti specificatamente preposti alla loro cura e in effetti l'utilizzazione e l'occupazione delle aree demaniali marittime ancora in quegli anni rivestiva un carattere di eccezionalità che lo Stato demandava al corpo militare delle Capitanerie di porto. Successivamente interverrà la legge n. 765 del 1967, la cosiddetta legge “ponte” che, nel riscrivere l'art. 31 della legge urbanistica fondamentale, chiarirà che la realizzazione di nuove costruzioni da parte dei privati su aree del demanio marittimo è sempre subordinata al rilascio della licenza edilizia da parte del comune, ovvero che, per quanto concerne la pianificazione dell'uso del suolo nelle fasce costiere i poteri sono in primo luogo in mano ai comuni. Tali poteri devono essere esercitati però nel rispetto della pianificazione sovraordinata. Essendo i beni del demanio marittimo parte dei beni paesaggistici vincolati ex lege⁷, sono anzitutto assoggettati al Piano Paesaggistico che, oltre a fornire criteri generali di intervento, deve riguardare specificatamente una fascia di 300 metri dalla battigia, oltre che le altre eventuali aree assoggettate o da assoggettare a tutela paesaggistica. In Sicilia l'attività di pianificazione paesaggistica, svolta dalle diverse Soprintendenze ai Beni culturali, trova un quadro di riferimento normativo nelle Linee guida del Piano Territoriale Paesistico Regionale predisposte nel 1999 dall'Assessorato ai Beni culturali.

Un altro importante strumento, per le ricadute che esso ha sulla tutela dell'ambiente costiero, è il Piano regionale per l'Assetto Idrogeologico (PAI) redatto a cura dell'Assessorato territorio e ambiente, che costituisce il primo stralcio della pianificazione di bacino⁸. Il PAI ha valore di Piano Territoriale di Settore ed è lo strumento conoscitivo, normativo e tecnico-operativo mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni, gli interventi e le norme d'uso riguardanti la difesa dal rischio idrogeologico del territorio siciliano. Tale strumento, oltre a definire le aree a differente livello di rischio, individua gli interventi volti alla messa in sicurezza dei centri urbani, delle grandi infrastrutture, degli edifici strategici, nonché delle aree di rilevante valore archeologico, storico-artistico e ambientale, tra cui rientrano anche le coste.

Nel 2004, venute meno le competenze delle Autorità marittime a fianco della Regione⁹, si è avviato un processo volto alla semplificazione procedurale e al riordino normativo per quanto concerne la gestione e utilizzazione

² Cfr. artt. 32 e 34 dello Statuto speciale della Regione Siciliana, approvato con regio decreto legislativo in data 15 maggio 1946, n. 455, convertito in legge costituzionale il 26 febbraio 1948, n. 2.

³ Tra cui la delimitazione del confine demaniale, la sdemanializzazione, la determinazione e l'introito dei canoni, etc.

⁴ Secondo il disposto del d.p.r. n. 684 del 1977 che ha realizzato l'effettivo trasferimento del demanio alla Regione.

⁵ Una prima classificazione nazionale (poiché i vari stati pre-unitari avevano diverse legislazioni in materia) dei beni facenti parte del demanio marittimo si rinveniva già nel Codice della Marina Mercantile del 1865, che all'art. 157 elencava fra i beni del pubblico demanio il lido del mare, i porti, i seni e le spiagge. La principale differenza tra il vecchio e il nuovo Codice della navigazione sta nella scomparsa della categoria dei seni e nell'introduzione di quella delle rade. In particolare, l'art. 28 del Codice della navigazione cita testualmente: “Fanno parte del demanio marittimo: a) il lido, la spiaggia, i porti, le rade; b) le lagune, le foci dei fiumi che sboccano in mare, i bacini di acqua salsa o salmastra che almeno una parte dell'anno comunicano col mare; c) i canali utilizzabili ad uso pubblico marittimo”.

⁶ Si veda l'art. 55 del Codice della Navigazione.

⁷ Cfr. art. 142 del Codice dei Beni culturali e del paesaggio approvato con D.lg. n. 42 del 2004.

⁸ Il PAI, è stato redatto ai sensi dell'art. 17, comma 6 ter, della L. n. 183/1989, e specificatamente normato dall'art. 1, comma 1, del D.l. 180/1998, convertito con modificazioni dalla L. n. 267/1998, e dall'art. 1 bis del D.l. 279/2000, convertito con modificazioni dalla L. n. 365/2000.

⁹ Cfr. art. 6, co. 7, della L. n.172 /2003, norma attuativa dell'art. 4 del D.P.R. n. 684/1977, che ha apportato una radicale modifica sul piano giuridico finalizzata al completo trasferimento alla Regione Sicilia dei poteri di gestione ed utilizzazione dei beni appartenenti al demanio marittimo.

delle aree demaniali marittime che ha portato all'emanazione della L r.15/2005. Tale legge, all'art. 4, prevede che le attività di utilizzo del demanio marittimo possono essere esercitate e autorizzate solo in conformità alle previsioni di "Piani di utilizzo delle aree demaniali marittime" (PUDM), approvati dall'Assessorato regionale Territorio e Ambiente su proposta dei comuni costieri. Il PUDM individua le modalità di utilizzo del litorale marino e ne disciplina gli usi sia per finalità pubbliche, sia per l'esercizio di attività rimesse alla libera iniziativa e regolamentate mediante rilascio di concessioni demaniali marittime. Al fine di fornire alle amministrazioni comunali interessate tutte le indicazioni necessarie per la redazione dei piani di utilizzo delle aree demaniali marittime, la Regione Siciliana ha adottato apposite Linee guida per la redazione dei PUDM con D.A. 25 maggio 2006¹⁰. I PUDM vengono presentati dai comuni al Dipartimento regionale dell'Ambiente, il quale, dopo una preliminare valutazione, individua gli enti da interessare ai fini dell'approvazione ed acquisisce i necessari pareri (Capitaneria di porto territorialmente competente, Soprintendenza ai Beni culturali, Agenzia delle dogane, Genio civile regionale, Dipartimento regionale urbanistica, Dipartimento regionale del turismo, Soprintendenza del mare, nonché eventualmente, Dipartimento dell'ambiente – Servizio 1 V.A.S./V.I.A. e Servizio 3 Difesa del suolo, Enti gestori aree marine protette, Enti parco, Enti gestori riserve naturali, altri enti territorialmente competenti che possano avere a vario titolo competenza nell'espressione di pareri, autorizzazioni, etc.). L'Assessorato regionale Territorio e ambiente, provvede infine con proprio decreto assessoriale all'approvazione del piano, ovvero, alla restituzione al comune, con le relative osservazioni, per la sua rielaborazione¹¹.

Uno sguardo al territorio costiero di Agrigento

La storia urbanistica del territorio agrigentino ci ha trasmesso un paesaggio che sicuramente non è più quello lungamente celebrato nel cospicuo *corpus* di descrizioni letterarie e figurative dei viaggiatori del passato a causa delle trasformazioni che lo hanno interessato a partire dal secondo dopoguerra.

Le trasformazioni legate al consumo di suolo agricolo e naturale, nel caso del territorio di Agrigento, possono essere declinate attraverso la lettura di un altro fenomeno con cui in parte coincidono e si intrecciano, quello dell'abusivismo edilizio, le cui pesanti ricadute sulla qualità del paesaggio, sul corretto sviluppo urbanistico, sull'economia e sulla sicurezza del territorio hanno ormai compromesso l'immagine della città di Agrigento e dei centri minori del suo hinterland, della Valle dei Templi e di interi tratti di costa. Da questo punto di vista il territorio di Agrigento costituisce un esempio emblematico che mostra la mancanza di una cultura del suolo come bene comune, del senso di appartenenza ai luoghi e di responsabilità civile, fattori che hanno certamente contribuito a far dilagare il fenomeno dell'abusivismo edilizio, espressione di un malcostume diffuso, rimasto per anni impunito e che ha visto coinvolti politici, amministratori e più in generale un'intera classe dirigente tollerante e compiacente.



Figura 1. *La Scala dei Turchi*.

Per altri versi il territorio agrigentino rispecchia la grave situazione riscontrabile in un numero sempre maggiore di contesti urbani di ogni latitudine dove la disordinata cementificazione dei suoli e la conseguente dispersione insediativa sta generando un modello di città che non punta sul recupero dell'esistente ma sull'urbanizzazione di nuove aree solitamente a bassa densità, quindi molto poco sostenibile dal punto di vista ambientale ed

¹⁰ Modificato e integrato dal D.A. 4 luglio 2011.

¹¹ Le citate Linee guida confermano che, ai sensi dell'art. 4 della L.R. 15/2005, nelle more dell'approvazione dei piani di utilizzo, nuove concessioni demaniali marittime potranno essere rilasciate previa sottoscrizione di apposita clausola, con la quale il concessionario si impegna ad adeguare la propria struttura alle previsioni del piano nei modi e nei termini in cui sarà approvato.

Gli spazi pubblici nel progetto di territorio

economico, oltre che per l'elevato e spesso ingiustificato consumo di suolo, anche per i nuovi squilibri che determina come l'aumento del traffico motorizzato individuale e l'assenza di spazi pubblici e di luoghi di aggregazione.

Il territorio costiero di riferimento, a parte le porzioni estreme di straordinaria bellezza: Scala dei Turchi (Fig. 1) e Punta Bianca, costituite da due ambiti naturali pressoché incontaminati, ma soggetti a forti rischi e a pressioni insediative, si sviluppa per circa 20 Km, e presenta tre tipologie di ambiti ognuno con propri caratteri morfologici e livelli diversi di urbanizzazione:

- gli ambiti ricadenti all'interno delle località denominate Maddalusa, Dune, Cannatello e Zingarello (Figg. 2, 3), in cui sono ancora leggibili le caratteristiche ambientali originali, come tratti del cordone dunale, anche se compromessi da episodi di abusivismo diffuso, perlopiù seconde case, e interessati da fenomeni di erosione delle spiagge;

- l'ambito di S. Leone, borgata marinara a vocazione turistico-balneare, soggetta ad una forte stagionalità, interessata negli anni '60 e '70 del secolo scorso da un massiccio e incontrollato sviluppo edilizio, nonché da disseminate opere di sistemazione del suo lungomare;

- l'ambito di Porto Empedocle, in cui l'area interessata da impianti produttivi che si è sviluppata intorno al porto, oggi appare semi-abbandonata e profondamente degradata anche per la presenza di infrastrutture viarie invasive e mai ultimate (Fig. 4). Con riferimento alle infrastrutture portuali regionali, Porto Empedocle fa parte di un gruppo di strutture collocate in aree con domanda di trasporto nautico assai più debole di quella di altre aree forti della Sicilia. Nonostante tali limiti il ruolo dell'infrastruttura dovrebbe essere rivisto, anche per quanto riguarda le previsioni regionali. Ciò, in relazione a due precise funzioni di cui esiste una consistente domanda: l'incremento della funzione di approdo per natanti da diporto di media e piccola stazza (mercato nazionale in espansione); l'incremento della funzione di scalo per le navi da crociera (Fig. 5).



Figura 2. Abusivismo edilizio sul sistema delle dune.

Nonostante l'attuale Prg di Agrigento nonché i diversi programmi complessi inaugurati negli ultimi anni siano concordi nel promuovere uno sviluppo del territorio agrigentino basato essenzialmente sulla risorsa del turismo balneare/culturale, ipotizzando per Agrigento l'ambiziosa funzione di porta di ingresso alla regione dal Mediterraneo, di contro a livello di governo locale emerge l'assenza di politiche per la tutela e la valorizzazione degli spazi pubblici del sistema costiero, che di certo aiuterebbero a supportare una domanda turistica di tipo internazionale sempre più esigente, e la necessità di ri-pensare il loro ruolo e la loro gestione secondo un approccio integrato nell'ambito di un più ampio progetto di sviluppo locale.



Figura 3. *Abusivismo edilizio a Zingarello.*



Figura 4. *Porto Empedocle: l'area produttiva in parte dismessa.*

Considerazioni conclusive

Attraverso l'approfondimento del caso di studio proposto, l'obiettivo che ci si pone è quello di individuare indirizzi innovativi, per costruire un progetto di territorio centrato su una complessiva riconfigurazione e valorizzazione degli spazi aperti lungo la costa di Agrigento a partire da quelli degradati, incolti e abbandonati, da ripensare inseriti in un differente sistema di nuovi spazi aperti, attrattivi e multifunzionali, destinati alla fruizione sociale. Un obiettivo che può raggiungersi però solo attraverso una forte attività di programmazione che garantisca il coordinamento delle iniziative di tutti i soggetti che hanno responsabilità di gestione ai diversi livelli, in cui gioca un ruolo chiave la qualità del capitale culturale e sociale e la capacità delle comunità locali di

non perdere di vista le molteplici risorse territoriali, facendo in modo che esse costituiscano un unico sistema fatto di connessioni fisiche, funzionali, culturali e sociali.

Nella prospettiva di considerare l'intera porzione di territorio costiero oggetto di indagine come un grande parco pubblico lineare, appaiono come scelte prioritarie: la salvaguardia e la valorizzazione degli ambienti naturali (come gli scenografici contesti di Scala dei Turchi e Punta Bianca, le spiagge strette limitate da scarpate di terrazzi, i tratti residuali del cordone dunale), attraverso una valida politica in grado di contrastare la tendenza all'appropriazione privatistica e alla trasformazione distruttiva delle risorse e di stimolare invece la crescita della coscienza ambientale e consentire allo stesso tempo un miglioramento della qualità della vita; la riqualificazione delle "periferie" balneari di recente edificazione e di scarsa qualità edilizia anche attraverso interventi mirati di demolizione dell'edilizia abusiva e la dotazione di servizi e spazi pubblici, nonché di sistemi depurativi; la riqualificazione del fronte a mare di S. Leone, restituendone l'uso pubblico come bene comune in continuità con gli altri spazi pubblici urbani; la bonifica e/o delocalizzazione dell'area produttiva adiacente al porto di Porto Empedocle nell'ipotesi di consolidare il ruolo turistico del porto come "porta marina" di accesso alla Valle dei Templi e alla città di Agrigento, per navi da crociera.

Nell'ottica di bilanciare la forte pressione antropica del territorio costiero di Agrigento, con la tendenza allo spopolamento delle aree interne, si potrebbe infine fare dialogare l'area costiera con i centri di prossimità alla costa e i centri interni, indirizzando verso questi l'ospitalità turistica balneare, promuovendo altresì sinergie di sviluppo in entrambe le direzioni attraverso la costruzione di nuove filiere produttive connesse ad una attività turistica integrata (balneare, culturale, rurale, etc.). Contestualmente si potrebbe procedere con la riqualificazione paesaggistica delle strade di collegamento interno-costa e la salvaguardia attiva dei territori agricoli che queste attraversano (coltivati per lo più a vigneti, a mandorleti o frutteti), alla stregua di quelli che ricadono all'interno del Parco Archeologico e Paesaggistico della Valle dei Templi.

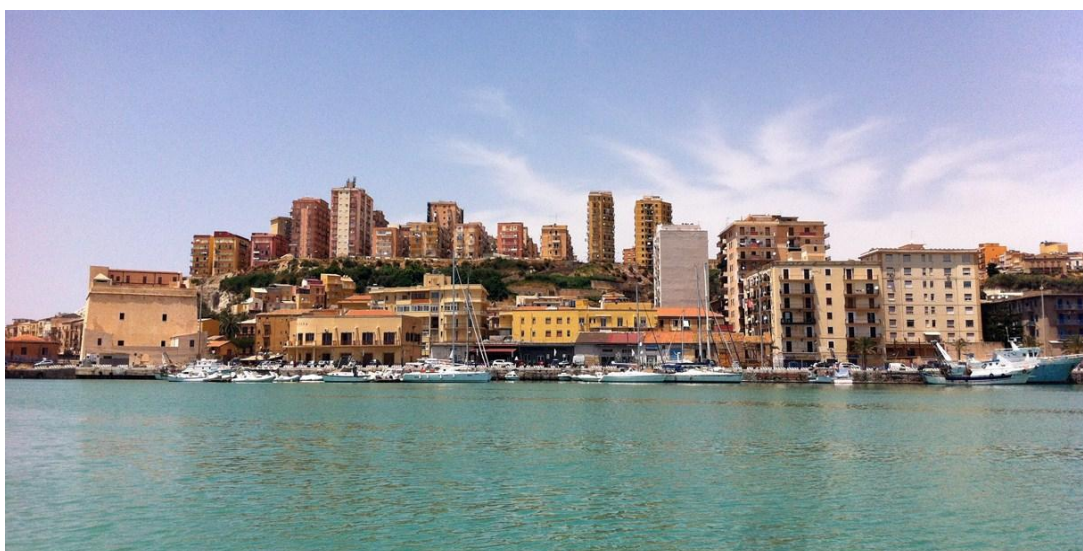


Figura 5. Un'immagine di Porto Empedocle dal mare: sulla sinistra la Torre di Carlo V.

Bibliografia

- Abbate G. (2009), "Processi di edificazione abusiva nel territorio di Agrigento: una questione irrisolta", in Lo Piccolo F. (a cura di), *Progettare le identità del territorio. Piani e interventi per uno sviluppo autosostenibile nel paesaggio agricolo della Valle dei Templi di Agrigento*, Alinea Editrice, Firenze, pp. 145-164.
- Abbate G., Giampino A., Orlando M., Todaro V. (a cura di, 2009), *Territori costieri*, FrancoAngeli, Milano.
- Abbate G. (2012), "Agrigento: identità e trasformazioni del paesaggio tra risorse e degrado", in Villari A., Arena M. A. (a cura di), *Paesaggio 150. Sguardi sul paesaggio italiano tra conservazione, trasformazione e progetto in 150 anni di storia*, Aracne Editrice, Roma, pp. 517-522.
- Artom C., Bobbio R. (2005), "Per un aggiornamento di un tema complesso", in *Urbanistica Dossier*, n. 77, pp. 2-3.
- Bardi S. (2005), "L'urbanizzazione delle coste italiane", in *Urbanistica Dossier*, n. 77, pp. 7-8.
- Campione P. (2006), "Patrimonio e invarianti strutturali. Il caso della fascia costiera siciliana tra regimi di tutela, norme amministrative e indirizzi di pianificazione", in Trapani F. (a cura di), *Urbacost. Un progetto pilota per la Sicilia centrale*, FrancoAngeli, Milano, pp. 370-375.
- Cannarozzo T. (1993), "Sicilia", in Salzano E. (a cura di), *Cinquant'anni dalla legge urbanistica italiana*, Editori Riuniti, pp. 382-412.

- Cannarozzo T. (2009), "Agrigento: risorse, strumenti, attori. Percorsi verso nuovi orizzonti di sviluppo locale" in Lo Piccolo F. (a cura di), *Progettare le identità del territorio. Piani e interventi per uno sviluppo autosostenibile nel paesaggio agricolo della Valle dei Templi di Agrigento*, Alinea Editrice, Firenze, pp. 61-133.
- De Lucia V. (1989), *Se questa è una città*, Editori Riuniti, Roma.
- Di Paola C. (1999), "Identità e qualità ambientale delle coste siciliane", in *Urbanistica Informazioni*, n. 165, pp. 19-20.
- Greco N. (1990), *La gestione integrata delle coste*, FrancoAngeli, Milano.
- Provinciali M., Bonetti B. (2005), "L'uso del demanio marittimo", in *Urbanistica Dossier*, n. 77, pp. 13-15.
- Scavone V. (a cura di, 2007), *Il mare della Valle dei Templi ... Agrigento città costiera*, Aracne Editrice, Roma.
- Trombino G. (2004), "Le coste: urbanizzazione ed abusivismo, sviluppo sostenibile e condoni edilizi", in Savino M. (a cura di), *Pianificazione alla prova nel mezzogiorno*, FrancoAngeli, Milano, pp. 279-291.
- Trombino G. (2006), "Verso nuovi strumenti per la gestione integrata delle aree costiere siciliane", in Trapani F. (a cura di), *Urbacost. Un progetto pilota per la Sicilia centrale*, FrancoAngeli, Milano, pp. 339-349.
- Tuzet H. (1988), *Viaggiatori stranieri in Sicilia nel XVIII secolo*, Sellerio Editore, Palermo.



**Atti della XVI Conferenza Nazionale SIU
Società Italiana degli Urbanisti
Urbanistica per una diversa crescita
Napoli, 9-10 maggio 2013**

Planum. The Journal of Urbanism, n.27, vol.2/2013
www.planum.net | ISSN 1723-0993
Proceedings published in October 2013

Rigenerazione delle città dal mare per una crescita sostenibile

Massimo Clemente *

Consiglio Nazionale delle Ricerche
IRAT - Istituto di Ricerche sulle Attività Terziarie
Email: m.clemente@irat.cnr.it
Tel: 081 2538852

Daniele Demarco *

Consiglio Nazionale delle Ricerche
IRAT - Istituto di Ricerche sulle Attività Terziarie
Email: d.demarco@irat.cnr.it
Tel: 081 2538852

Eleonora Giovene di Girasole *

Consiglio Nazionale delle Ricerche
IRAT - Istituto di Ricerche sulle Attività Terziarie
Email: e.giovenedigirasole@irat.cnr.it
Tel: 081 2538852

Abstract

Lo scenario dell'attuale crisi economica ci pone di fronte all'interrogativo se accettare i limiti costituzionali del nostro sviluppo e assecondare la prospettiva della 'decrescita', procedere illimitatamente o individuare nuovi, e più adeguati, orizzonti di sviluppo. Attraverso un percorso d'indagine interdisciplinare, in cui confluiscono contributi urbanistici e filosofici, si vogliono approfondire quali siano stati e quali sono i concreti influssi del mare sulla vita e l'immaginario delle città costiere e analizzare alcune esperienze di trasformazione, in cui gli interventi di rigenerazione e sviluppo per la crescita della città sono stati impostati ripartendo dal mare. L'analisi delle trasformazioni urbane parte dal mare, per riprogettare la città e per tornare a guardare al mare come a un nuovo orizzonte di sviluppo e alle città che su di esso si ergono, come al possibile epicentro di un nuovo moto di rinnovamento. La città di mare – dal mare verso l'interno, passando per la linea di costa – diventa il luogo della sperimentazione di un nuovo modello di sviluppo urbano per una diversa crescita che non sia illimitata né involutiva.

Parole chiave

Crescita vs decrescita, rigenerazione urbana, città di mare.

1 | Città dal mare: identità e rigenerazione per lo sviluppo locale sostenibile

La città è il luogo dove si manifestano tutte le contraddizioni dell'età contemporanea – sovrappopolamento e spopolamento, congestione e dismissione, ricchezza e povertà, crisi e sviluppo, crescita e decrescita. In particolare, nelle città di mare, la linea di costa rappresenta una sorta di catalizzatore che rafforza i fenomeni rendendoli più visibili.

Le aree urbane costiere sono un osservatorio privilegiato e guardare le città dal mare offre l'opportunità di capire meglio il passato, apre nuove prospettive di conoscenza e può migliorare il futuro delle nostre città.

* Pur essendo un contributo unitario gli autori hanno curato rispettivamente: Massimo Clemente il paragrafo 1, Daniele Demarco il paragrafo 2, Eleonora Giovene di Girasole il paragrafo 3. Le conclusioni sono condivise dagli autori.

L'approccio marittimo consente di unire culture diverse e diversi percorsi conoscitivi, in particolare, filosofici e urbanistici. Il mare è un elemento ricorrente nel pensiero filosofico, da Platone ad Aristotele, da Hegel a Schmitt. Il mare è un elemento urbano primario nell'accezione di Aldo Rossi. Il mare è un'idea e un sogno.

Il contributo proposto nasce nell'ambito delle attività del gruppo di ricerca urbanistica dell'IRAT CNR sul tema delle città di mare come luoghi storicamente multi-culturali e multi-connessi. Alla base della ricerca vi è l'osservazione della città di mare 'dal' mare, ovvero attraverso il filtro della cultura marittima.

Il pensiero filosofico ha in vario modo colto il rapporto tra il mare, gli insediamenti urbani e lo sviluppo, dalle speculazioni prudenti di Platone che consigliava di edificare la città lontano dal mare, potenziale fonte di corruzione, fino all'interpretazione della modernità come età oceanica proposta dal filosofo tedesco Carl Schmitt.

Nella storia, le rotte marittime hanno collegato le città portuali di tutto il mondo, favorendo il confronto-scontro tra popoli e culture diverse. Ciò ha reso le città di mare il luogo d'incontro di uomini, scenario di storie di vita e di popoli diversi, espresse e trasmesse nella matericità e nella spazialità di architetture e spazi urbani, nella ricchezza della multiculturalità che caratterizza le aree costiere.

La città è una successione di eventi nello spazio e nel tempo ma, sul mare, accade qualcosa di straordinario: gli eventi assumono una caratterizzazione molto forte, legata all'identità marittima. Le città di mare hanno una forte identità che deriva dal rapporto storicizzato della comunità urbana con l'elemento acquatico. La memoria collettiva di tutte le città di mare tramanda storie di navi, marinai, navigazioni, attraverso rotte che uniscono porti e traffici marittimi, generando eccezionali contaminazioni culturali (Clemente, 2011).

In questa ottica, le architetture e i luoghi urbani delle città costiere appaiono come espressione della memoria collettiva di un'unica grande comunità del mare e, allo stesso tempo, materializzazione delle specifiche identità locali e delle diverse culture urbane. La comune cultura marittima è, infatti, un patrimonio comune: il substrato storico, culturale, economico che unisce le comunità di mare e che si riflette nelle forme e nelle funzioni della città. La cultura marittima è un fattore unificante, nello spazio e nel tempo, delle diverse culture urbane e nelle diverse regioni del mondo che affacciano sul mare.

Osservazioni e riflessioni, valide per le città d'acqua del passato, possono assumere una valenza propositiva se trasposte nelle contemporaneità, offrendo il background per realizzare architetture e luoghi urbani di grande qualità, ricercandone i caratteri identitari proprio nel rapporto con il mare.

La riqualificazione dei waterfront è stata, nel corso degli ultimi anni, uno dei temi emergenti nelle politiche urbane delle città di mare che affrontano il tema della sua conversione o della riqualificazione riavvicinandosi al mare e alle aree subito retrostanti, che ritornano ad essere parte della città e della sua comunità. In questa congiuntura risultano interessanti gli interventi che non coinvolgono solo la linea di costa ma anche le aree di 'cerniera' con il resto della città. Ambiti, spesso barriere, aree dismesse, periferie, ecc. trascurati e che, invece, possono invece un ruolo determinante nelle strategie di riqualificazione sviluppo dell'intera città.

Questo approccio trova un'interessante esempio nella città di New York che ha intrapreso un processo di recupero del suo storico rapporto con il mare. L'obiettivo è quello di realizzare, attraverso una attenta pianificazione, la trasformazione della città partendo dalla riqualificazione del waterfront per poi agire sulle aree cerniera.

Nel panorama dell'attuale crisi economica, di identità e di valori, osservare nuovamente le città di mare 'dal' mare offre una preziosa opportunità: ripartire dalla cultura marittima per individuare nuove strategie per lo sviluppo locale sostenibile della intera città. L'identità urbana è fondamentale, infatti, nella costruzione di strategie che perseguano lo sviluppo sostenibile della città e, nelle città di mare, cultura marittima e cultura urbana si uniscono in una sintesi identitaria. Questa prospettiva, posta alla base della ricerca, costituisce un fertile campo di indagine per riflessioni ed approfondimenti delle città, delle architetture e dei luoghi urbani sul mare, aprendo opportunità di sviluppo sul piano della pianificazione urbanistica e della progettazione architettonica.

2 | Città e mare elementi del pensiero filosofico da Platone a Schmitt

In un passo giustamente celebre delle 'Leggi', Platone si interroga a proposito di quella che dovrebbe essere l'ideale ubicazione di uno stato nascente. Dovrà esso sorgere «sul mare o all'interno, nel continente»? La città, argomenta il filosofo, sarà di certo una grande potenza navale, dotata di porti «il più possibile belli», ma, affinché non accolga dal mare «una varietà disordinata di costumi cattivi», sarà bene che essa sorga a non meno di ottanta stadi dalla costa (circa quindici chilometri). La prossimità del mare è, infatti, cosa assai «salata e amara», poiché riempie la città «di traffici e di piccoli affari commerciali» favorendo l'ascesa di «uomini non certo onorevoli» il cui costume di «incostanza nelle promesse e di falsità» nuocerebbe alla comunità intera (Leggi: 704-705). Mi è sembrato opportuno trarre spunto da questo passo poiché esso denuncia, a mio avviso, con esemplare chiarezza, un tradizionale sentimento della civiltà europea.

Per lunghi secoli, il mare è stato, infatti, considerato limite estremo delle possibilità umane. Un limite a cui guardare con circospezione e diffidenza. Ancora nel XVIII secolo, Kant paragona, ad esempio, l'intelletto a

un'isola circondata da un vasto oceano tempestoso, impero proprio delle apparenze dove nebbie grosse e ghiacci prossimi a liquefarsi danno ad ogni istante l'illusione di nuove terre. «Prima di affidarci a questo mare per indagarlo in tutta la sua distesa – aggiunge – sarà utile che diamo ancora uno sguardo alla carta della regione, che vogliamo abbandonare, e chiederci anzi tutto se non potessimo in ogni caso star contenti a ciò che essa contiene» (trad. it. 2010: 311). Kant è, però, anche l'ultimo guardiano dei confini della terra, l'ultimo esponente di un atteggiamento tradizionalmente improntato alla prudenza.

Dopo di lui, la civiltà europea avrebbe preso a osservare al mare con occhio diverso: più audace, più smaliziato. È in questa nuova fase che si colloca il paragrafo 247 dei 'Lineamenti della filosofia del diritto'. Qui Hegel pronuncia una frase per noi davvero decisiva: «Come per il principio della vita familiare è condizione la terra, base e terreno stabile, così per l'industria l'elemento naturale che l'anima verso l'esterno è il mare» (trad. it. 2006). Le parole del filosofo tedesco ci suggeriscono una stretta relazione tra l'elemento mare e lo sviluppo delle civiltà. Sarebbe il mare, spiega Hegel, a convogliare le energie degli uomini verso la realizzazione dei desideri. Il mare a stimolarne coraggio, lo spirito d'impresa e d'avventura, la brama di preda e di ricchezza. Il mare a metterli in movimento, a spingerli oltre i limiti imposti dalla natura o dalle convenzioni, a stimolare scambi, commerci, relazioni (trad. it. 2010: 79).

In un'opera del 1942 intitolata appunto *Terra e mare*, il giurista tedesco Carl Schmitt, suggerisce di riflettere a fondo sul paragrafo 247 dei 'Lineamenti della filosofia del diritto'. In quelle righe, scrive, vi sarebbe qualcosa di assai esplicativo sulla natura del nostro tempo. L'età contemporanea, l'età degli epocali mutamenti e dell'inarrestabile progresso sarebbe, infatti, a suo dire, anche un'età oceanica, un'era che ha smesso di rapportarsi al mare con la tipica modestia kantiana per spiegare le vele e prendere temerariamente il largo.

In effetti, Schmitt volge l'attenzione alle grandi rivoluzioni della modernità: la rivoluzione copernicana, la rivoluzione tecnico-scientifica, le rivoluzioni politiche dell'89 e del '48. Ma dietro ognuno di questi singoli eventi non vede altro che l'epifenomeno di una rivoluzione più radicale, più complessa e più profonda: una 'Raumrevolution' (o rivoluzione spaziale). Con questo termine il giurista intende definire quell'epocale salto con cui, tra XV e XVI secolo, le grandi potenze europee avevano preso a proiettarsi attivamente sugli oceani in cerca di ricchezze sino ad allora solo favoleggiate. In conseguenza di quel salto, continua Schmitt, il mare, si sarebbe trasformato da limite che era, nell'immaginario collettivo, in nuova frontiera (trad. it. 2002: 57-59). Ma cosa era successo nel frattempo? Cosa aveva condotto gli Stati europei a trasgredire le antiche e consolidate convenzioni? Probabilmente, e questo dovrebbe essere, per noi, di lezione, una crisi economica, una crisi non dissimile da quella che viviamo noi oggi e guerre, insanabili guerre di religione che molti hanno paragonato all'odierno 'scontro di civiltà'. Dinanzi a queste drammatiche catastrofi che sembrano preannunciare ai più l'avvento dell'Apocalisse biblica, i popoli europei si sarebbero volti al mare come all'estrema fonte di salvezza. E se la disperazione li aveva imbarcati, il coraggio e la determinazione dei primi esploratori avrebbe fatto il resto, svelando un mondo nuovo e gravido di opportunità.

Era stata la Gran Bretagna, scrive il giurista, a trasferire per prima e con maggior determinazione tutti i suoi interessi sul vasto oceano. Da quel momento tutti i parametri e le proporzioni della vita inglese sarebbero diventati incomparabili con quelli di ogni altro Stato continentale. La vivacità dei commerci col nuovo mondo lungo le cosiddette rotte a lunga percorrenza avrebbe moltiplicato le opportunità di scambio. La necessità di guadagnare un surplus agricolo da destinare all'esportazione avrebbe attivato l'entroterra e le campagne. L'intera struttura della proprietà terriera sarebbe stata d'un sol colpo rivoluzionata in funzione dei commerci. Piccole e medie proprietà sarebbero state accorpate in gigantesche tenute all'interno delle quali la produzione era per la prima volta razionalizzata secondo metodi scientifici. I piccoli coltivatori, privati adesso del suolo, avrebbero mosso in esodo verso le città dove la nuova manodopera sarebbe stata, infine, ri-convogliata nell'alveo dell'emergente industria. L'area urbana iniziava, così a dilatarsi. Nuovi e brulicanti quartieri operai sorgevano attorno ai moderni opifici. Le strade si affollavano, la vita si faceva frenetica e inarrestabile. Mutavano i tempi e gli spazi dell'esistenza. Nasceva, insomma, la metropoli moderna. Sarebbe stato, dunque, il mare ad accendere le luci delle nostre città, ad attivare lo sfavillio delle loro aree produttive e dei loro distretti commerciali, a spianare le antiche strade per far largo torrente meccanizzato del traffico? La prospettiva di indagare questo nesso è affascinante. Chi, d'altra parte, potrebbe guardare, oggi, a città come Londra, Tokyo, Shanghai, New York senza provare anche l'intima sensazione che qui, più che mai, 'tutto scorre'?

Persino nel gergo comune, l'elemento ondivago e fluido, sembra aver ormai lasciato un segno ispirando parole chiave come 'mobilità', 'flessibilità'. Accade così che nemmeno i più acerrimi critici del moderno capitalismo possano fare a meno di parafrasare il celebre aforisma di Pascal, un nostalgico del vecchio mondo che già all'alba dell'età moderna aveva a dire: «Voi siete imbarcati» (trad. it. 1980: 233 Brunschvige). «Noi – scriveva il filosofo francese – voghiamo in un vasto mare sospinti da un estremo all'altro, sempre incerti e fluttuanti. Ogni termine al quale pensiamo di ormeggiarci e di fissarci vacilla e ci lascia; e, se lo seguiamo, ci si sottrae, scorre via e fugge in un'eterna fuga» (trad. it. 1980: 72 Brunschvige). «Dove andiamo? – si chiede, invece, oggi, retoricamente, l'economista Serge Latouche – Dritti contro un muro. Siamo a bordo di un bolide senza pilota, senza marcia indietro e senza freni, che sta andando a fracassarsi contro i limiti del pianeta» (Latouche, trad. it. 2012: 11). Il nostro progresso storico nello spazio e nel tempo ha dei termini finiti o può procedere illimitatamente? Su questo Latouche sembra essere categorico. Il mondo, sostiene, è un sistema chiuso. Come potrebbe, dunque, contenere ambizioni infinite senza anche, prima o poi, esplodere? Per questo motivo

L'economista francese avanza la prospettiva della 'decrescita' che contempla l'esodo delle aree metropolitane e il riflusso verso le campagne. Ma può essere solo questa l'unica strategia di uscita dalla crisi? Rinunciare, dunque, alla proiezione verso l'esterno? Rifluire verso l'entroterra? Infeudarsi, come all'alba del medioevo, entro gli angusti confini della campagna? Ritornare all'economia di sussistenza? E perché, invece, non ritrovare quell'originario slancio verso il nuovo, verso orizzonti oceanici che tanta linfa hanno donato alla nostra modernità? «Ogni volta che [...] nuove terre e nuovi mari fanno il loro ingresso nell'orizzonte della coscienza collettiva – scriveva Carl Schmitt nel 1942 – mutano anche gli spazi dell'esistenza storica. Nascono allora nuovi parametri e nuove dimensioni dell'attività storico politica, nuove scienze, nuovi ordinamenti, una nuova vita di popoli nuovi o rinati. Questo ampliamento può essere talmente profondo e sorprendente da comportare il mutamento non solo delle misure e dei parametri, non solo dell'orizzonte esterno degli uomini, ma anche della struttura e del concetto stesso di spazio» (trad. it. 2002: 59). Forse, sarebbe davvero il caso di affacciarci dai waterfront delle nostre città per osservare il mare con spirito diverso.

3 | Mare e città nel caso studio di New York City

L'espansione urbana può diventare un fenomeno che sempre più si rileva insostenibile e il suo impatto in termini ecologici e di concentrazione umana incide enormemente sul bilancio ecologico globale. Il fenomeno si manifesta in forma macroscopica lungo la fascia costiera che, spesso, risulta essere quella maggiormente antropizzata.

Se, da un lato, le ipotesi alla base dello sviluppo sostenibile prevedono uno sviluppo finalizzato al raggiungimento di obiettivi di miglioramento ambientale, economico e sociale al fine di «soddisfare i bisogni delle generazioni presenti senza compromettere le possibilità per le generazioni future di soddisfare i propri» (Rapporto Brundtland, 1987), dall'altro una delle tematiche emergenti nel dibattito sul tema della città è legata al tema della 'decrescita'.

Ma cosa si intende per decrescita di una città? È veramente augurabile o possibile? Sono veramente tanto distanti i due processi o sono l'espressione di un comune sentire che lancia la sfida per un cambio di rotta secondo istanze socialmente, economicamente ed ambientalmente corrette? Ovvero in un'ottica equa e solidale definire i principi su cui fondare azioni per attuare una trasformazione delle città, superando le odierne 'mura' della crisi sociale, economica ed ambientale?

Forse la strada, per non perdersi nei giochi di parole, è quella di uno sviluppo delle città che si basi su una crescita sostenibile recuperando la propria identità e trasformandola in risorsa. Le città devono capire/decidere prima di tutto cosa vogliono diventare, ovvero definire gli scenari a lungo termine e il carattere delle loro trasformazioni, innescando i necessari processi, individuando specifici ambiti urbani, realizzando infrastrutture, costruendo nuovi attrattori fisici e funzionali. Il punto è trovare l'equilibrio tra la necessità di epocali mutamenti nella città e l'esigenza di sostenibilità che proviene dal basso.

Nessuna città, infatti, può essere come Zora «obbligata a restare immobile e uguale a se stessa per essere meglio ricordata, Zora languì, si disfece e scomparve. La Terra l'ha dimenticata» (Calvino, 1972: 56).

In questo senso le città di mare hanno, storicamente, sempre svolto un ruolo di avanguardia nel progresso delle civiltà, in quanto dal mare e nel mare stesso hanno trovato un innegabile vettore di vitalità e crescita – economica, sociale, culturale – a cui hanno fatto seguito continue trasformazioni fisiche.

Numerose sono le città di mare che, nel corso degli ultimi anni, hanno avviato processi di riconversione urbano-portuali e progetti di trasformazione dei waterfront, con il fine di recuperare un rapporto con il mare, attraverso approcci, scelte politiche, progetti, attori e risorse differenti. I risultati più interessanti provengono da quelle città in cui la scelta di cosa diventare ha seguito una logica non additiva o settoriale ma integrata ed in cui, ripartendo dalla propria cultura marittima, si sono operate scelte di trasformazione con ricadute per tutto il territorio.

Questo significa operare non esclusivamente lungo la sottile linea di costa, ma individuare idonee strategie integrate per l'assetto delle aree di waterfront, coinvolgendo i territori retrostanti. Le aree tra porto e città rappresentano dei territori di 'cerniera', spesso barriere, aree dismesse, periferie, ecc., che possono giocare un ruolo determinante nelle strategie di sviluppo e di riqualificazione dell'intera città. Attraverso il rinnovamento urbano della linea di costa, intesa come bordo lungo cui è possibile l'interazione tra le parti, si possono così realizzare nuovi spazi pubblici che se, da un lato, si configurano come luoghi proiettati verso l'orizzonte e verso porti lontani, dall'altro lato, verso la terra, diventano plateau su cui innestare nuove relazioni e funzioni di connessione con il contesto urbano.

Le città possono, quindi, tornare ad affidare al mare la propria identità attraverso il confronto tra cultura urbana e cultura marittima, tra innovazione e tradizione, attraverso una nuova visione di città capace di rimettere in discussione le istanze della decrescita: ovvero il luogo della sperimentazione di un nuovo modello di sviluppo urbano per una diversa crescita che non sia illimitata né involutiva.

New York, storica città di mare – quattro dei cinque quartieri di New York sono isole e il quinto è una penisola – da sempre cerniera negli scambi tra l'Oceano e le acque interne, in questi anni ha iniziato un nuovo ragionamento sul suo rapporto con l'acqua attraverso la riqualificazione delle aree portuali, del waterfront e delle

aree retrostanti. L'acqua è stata riconosciuta quale elemento importante e cruciale nel processo di riqualificazione di New York ed è stata proposta come 'Sixth Borough' della città.

Gli interventi lungo il suo diversificato waterfront vogliono ri-collegare la linea di costa, ri-connettere la città con il mare e divenire occasione di interconnessione con il resto della città (Clemente, Giovene di Girasole, 2012), attraverso un processo in continua evoluzione. Nel 2011 è stato approvato il 'Waterfront Vision and Enhancement Strategy' (in continuità con gli interventi previsti nel City Planning del 1992¹), ovvero un piano d'azione partecipato per realizzare la riqualificazione sostenibile di 520 miglia del waterfront di New York, nei 5 Boroughs. Il piano è suddiviso in due parti: il 'New York City Waterfront Comprehensive Plan' e il 'New York Agenda Waterfront City Action'.

Nel 'New York City Waterfront Comprehensive Plan' sono individuati gli obiettivi a lungo termine per il prossimo decennio con una serie di raccomandazioni per ogni tratto di waterfront dei cinque distretti. Gli otto obiettivi principali sono:

- «Espandere l'accesso pubblico al mare e ai corsi d'acqua di proprietà pubblica e privata per i newyorkesi e i turisti.
- Promuovere il lungomare attraverso una molteplicità di usi integrati con le comunità prossime.
- Sostenere le attività di sviluppo economico presenti lungo il waterfront.
- Migliorare la qualità delle acque attraverso misure che avvantaggino gli habitat naturali, sostengano le aree di ricreazione e valorizzino le comunità che vivono sul lungomare e nelle aree più interne.
- Ripristinare le aree naturali del waterfront degradate e proteggere le zone umide e gli habitat costieri.
- Migliorare la fruizione pubblica dei corsi d'acqua che circondano New York, considerato come 'Blue Network'.
- Migliorare la regolamentazione, il coordinamento e la supervisione del lungomare e dei corsi d'acqua.
- Identificare e perseguire strategie per aumentare la resilienza della città al cambiamento climatico e dell'innalzamento del livello del mare» (Vision 2020. New York City Comprehensive Waterfront Plan: 20-21).

Nella 'New York Agenda Waterfront City Action' sono, invece presentati i 130 progetti prioritari da realizzare nei successivi tre anni per concretizzare gli otto obiettivi. Questi sono interventi che prevedono azioni integrate non solo lungo il waterfront ma anche nelle aree subito prossime, ed in cui la riqualificazione e l'incremento dello spazio pubblico diventano spina centrale del processo (Waterfront Action Agenda; Waterfront Vision and Enhancement Strategy).

Nel primo anno (maggio 2012), la città ha ultimato 34 iniziative e altre 71 erano in corso di completamento (84% del totale progetti). Quattordici iniziative (11%) erano in corso, ma con rallentamenti, mentre cinque progetti (4%) sono stati rimodulati a causa della indisponibilità dei finanziamenti e di modifiche al piano.

Per quanto riguarda l'ampliamento della fruizione pubblica del waterfront, la città ha continuato ad migliorare l'accesso degli utenti al lungomare, anche attraverso l'incremento dei parchi pubblici e la realizzazione di maggiori opportunità per praticare sport acquatici e attività ricreative. Per questi interventi di 'Waterfront Park' sono stati investiti 360 milioni dollari. Tra quelli realizzati il recupero del Pier 15 (opera di SHoP Architects) e del primo tratto dell'East River Waterfront Esplanade'. Quest'ultimo è un intervento che prevede la riqualificazione di una fascia di costa di circa 2 miglia trasformandola in uno spazio pubblico, così da migliorare sia l'accesso al lungomare e la connessione pedonale, sia creare un luogo di svago. Sono stati riqualificati molti spazi pubblici esistenti: è stato riaperto l'Empire Fulton Ferry' (progetto del paesaggista Micheal Van Valkenburgh), parte del Brooklyn Bridge Park, che si trova vicino alla East River e si estende a nord e a sud del ponte di Brooklyn, e, dopo 40 anni, è stato intrapreso il primo ripascimento della 'Orchard Beach' nel Bronx, un parco (frequentato in estate da decine di migliaia di utenti) costituito da quasi 2 km di spiaggia, con una passeggiata fiancheggiata da negozi, parchi giochi, aree pic-nic e numerosi campi sportivi. È stato, inoltre, stipulato un importante accordo con le Nazioni Unite, che permetterà di realizzare oltre 13.000 metri quadrati di nuovi spazi pubblici verdi tra la E. 38th e la E. 60th.

Per la promozione e la riqualificazione del waterfront sono stati intrapresi investimenti cercando di prevedere usi e funzioni integrate con le esigenze delle comunità prossime. 'Point Hunter Sud', sul lungomare di Long Island City, è una delle iniziative di cui è cominciata la costruzione delle opere infrastrutturali della prima fase del progetto, che comprende 900 unità abitative (per famiglie a basso, moderato e medio reddito), cinque ettari di spazi pubblici e 20.000 metri quadrati di aree commerciali.

¹ Nel corso degli ultimi 10 anni, sono stati realizzati interventi per migliorare il waterfront e le vie d'acqua, investendo oltre 9 miliardi di dollari per la qualità delle acque del porto di New York. Sul waterfront sono stati realizzati 400 ettari di nuovi parchi e 20 miglia di greenways. Sono stati trasformati più di 700 ettari di terreno sulla linea di costa, in gran parte liberi o sottoutilizzati, per realizzare 16.000 nuove abitazioni e permettere l'accesso pubblico al waterfront. Sono stati, inoltre, attuati interventi per far sviluppare l'industria marittima e, quindi, aumentare i posti di lavoro e far crescere le attività economiche. Sono state potenziate le vie d'acqua per il trasporto pubblico che, attualmente, serve 90.000 persone al giorno (Waterfront Action Agenda. Transforming New York City's Waterfront. One-Year Progress Report, 2011).

A Staten Island è iniziata la trasformazione della ex ‘U.S. Navy Homeport’ nel New Stapleton Waterfront (circa 15 ettari), un nuovo spazio ad uso misto con residenze. Gli spazi pubblici comprenderanno sentieri, prati e aree verdi; inoltre, sarà possibile l’accesso al fiume per le imbarcazioni non a motore e l’attracco per le navi storiche. Il sostegno alle attività legate al waterfront è stato attuato attraverso il completamento degli investimenti nelle nuove infrastrutture marittime e il miglioramento del marketing delle strutture portuali della città. È stata completata la riattivazione del ‘South Brooklyn Marine Terminal’ (per servizi marittimi specializzati nella gestione di automobili e altri cargo *roll-on/roll-off*), con un investimento di più di 115 milioni dollari il cui fine è il miglioramento dei terminal, l’organizzazione del sito e il dragaggio. Ulteriori 13 milioni dollari sono investiti per la connessione alla rete ferroviaria nazionale. Nel sito è prevista la realizzazione di un nuovo impianto di riciclaggio per la gestione dei rifiuti di New York City. Nell’aprile 2012, il Comune e l’Autorità Portuale hanno avviato la sostituzione dell’‘Anchorage Channel Water Siphon’, con uno più grande posto a maggiore profondità, che garantirà una fornitura di riserva d’acqua per Staten Island e faciliterà l’aumento del traffico navale nel porto di New York e New Jersey.

250 milioni dollari sono stati investiti per permettere il completamento dell’‘Army Corps 50-Foot Harbor Deepening Project’, un intervento di miglioramento della navigabilità dei canali, attraverso un aumento della loro profondità. Un provvedimento fondamentale per permettere il passaggio, nel prossimo futuro, di navi di più grandi dimensioni e l’aumento dei volumi di traffico marittimo. Sono continuati gli interventi al Brooklyn Navy Yard, una società nata come struttura cantieristica che oggi si occupa di svariati settori come l’edilizia, la scenografia teatrale, computer, ecc., inaugurando ‘BLDG 92’, una mostra di 25 milioni dollari con un visitors centre. È stata, inoltre, approvata definitivamente la riqualificazione delle aree ‘Admirals Row’, destinate a centro commerciale e industriale, dove sorgono edifici in stile impero, utilizzate in passato come abitazioni dagli ufficiali di marina nel quartiere di Brooklyn, di cui ne saranno conservati solo alcuni.

La città sta facendo progressi anche nel miglioramento della qualità dei corsi d’acqua. Nel marzo del 2012, è stato raggiunto un accordo con il Department of Environmental Conservation (DEC), per investire circa 1,5 miliardi di dollari pubblici, nei successivi 18 anni, per installare tecnologie verdi per la gestione delle acque piovane prima che esse entrino nel sistema fognario cittadino .

Gli investimenti della città in termini di qualità dell’acqua, hanno posto le basi anche per il recupero ecologico del waterfront, con il miglioramento del litorale e delle zone umide. Sono stati avanzati, per i tre anni, una serie di progetti, per quasi 48 milioni dollari, che investono 16 siti da recuperare e valorizzare oltre 127 ettari di zone umide e degli habitat adiacenti.

L’acqua è stata utilizzata anche come tessuto connettivo tra i quartieri attraverso l’‘East River Ferry Service’, che ha registrato nel primo anno 780.000 passeggeri.

Per quanto riguarda l’obiettivo di aumentare la resilienza della città di New York alle tempeste tropicali, piogge torrenziali e mareggiate (sempre più frequenti e gravi), nel febbraio 2012 è stato firmato un accordo con la ‘Federal Emergency Management Agency’ per aggiornare il ‘Flood Insurance Rate Maps’ della città. Le mappe aggiornate permetteranno di analizzare i cambiamenti avvenuti lungo la costa, l’ambiente costruito e del livello del mare, nonché pianificare gli interventi per prevenire i rischi di inondazione e aumento del livello del mare.

Per contribuire al raggiungimento di molti degli obiettivi sono state realizzate proposte e modifiche al ‘Waterfront Revitalization Program’, attraverso un processo di revisione pubblica. Il WRP è il ‘Coastal Zone Management Program’ della città, uno strumento attraverso cui analizzare i progetti proposti per la città al fine di garantire che essi soddisfino i numerosi interessi che confluiscono sul lungomare, tra cui la conservazione delle risorse naturali, lo sviluppo economico e la fruizione pubblica (Waterfront Action Agenda. Transforming New York City’s Waterfront. One-Year Progress Report).

Attraverso questi interventi New York sta intraprendendo la ridefinizione complessiva della sua struttura urbana ripartendo dal suo storico rapporto con il mare, attraverso una proiezione del mare verso la città. Ovvero interventi, che interessano l’ambiente, l’economia, il lavoro, la casa, ecc., a mare, lungo l’area di margine e nelle aree di cerniera subito prossime attraverso cui realizzare trasformazioni con un influsso determinante sull’equilibrio dell’intera città.

Questo esempio mostra come, ancora oggi, le città che si sviluppano lungo la costa, attraverso il recupero del loro rapporto con il mare, possono rappresentare un laboratorio privilegiato per interrogarsi sul destino della metropoli moderna, individuando modelli di sviluppo innovativi riscoprendo il mare come un orizzonte ricco di occasioni ed epicentro di un nuovo moto di rinnovamento.

4 | Conclusioni

La questione che si pone in chiusura di quest’intervento è la seguente: se è stato proprio il mare a mettere in moto quest’insieme di processi, può il mare fungere ancora da attrattore di sviluppo per nostre città in crisi? La risposta non è in sé scontata e, a meno di non cadere in facili equivoci, bisognerà, ammettere che il mare ha

smesso di essere, oggi, l'incognita gravida di promesse che era un tempo. Mappato e scandagliato lungo tutta la sua superficie, esso non sembra riservare più segreti né dunque risorse o opportunità da svelare.

Tuttavia, ritornare – quantomeno in chiave metaforica – a riflettere sullo spirito che ha animato i primi grandi navigatori del nostro tempo, potrebbe rivelarsi un esercizio ricco di implicazioni. Liberando la fantasia, magari, nella speranza di individuare altri spazi (magari nei cieli) e altre navi (magari navi stellari) in grado di veicolare le utopie frustrate di una civiltà assopita, ormai, piuttosto stancamente nelle pastoie dell'era post-industriale.

La vera sfida, in ogni caso, non appare quella di fermare o rallentare la crescita, quanto di perseguirla in un'ottica sostenibile che sappia coniugare le ragioni dello sviluppo – che sono, in ultima analisi, le stesse della scienza – con il senso dell'ordine, della giustizia e della misura che dovrebbe essere proprio della filosofia.

Come in passato, la pianificazione e lo sviluppo della città di mare possono offrire ancora una volta agli amministratori la possibilità di ottenere una legittimazione politica, se si indirizzano in una direzione coerente con i principi della sostenibilità che vada oltre i loro mandati. Ovvero i governi, oramai sempre meno sovrani, dovrebbero ritornare a tenere le redini delle città, limitando la potenza delle grandi forze economiche per distribuire spazi ed economie, che trovino nella cultura marittima la base su cui innestare i necessari processi di trasformazione.

Questo può avvenire attraverso una pianificazione condivisa che offra non solo l'opportunità di realizzare grandi opere, ma anche la possibilità di fare impresa, sviluppare nuove economie, ecc. per le nuove generazioni. Dalle scelte di come saranno i nuovi spazi, la distribuzione degli interessi e la definizione delle regole dipenderà un'evoluzione sostenibile o meno della città.

Possiamo immaginare un processo di trasformazione che sia caratterizzato da una 'crescita senza limiti', intesa come crescita costruttiva in cui le azioni, le trasformazioni ed i benefici abbiano ripercussioni su tutto il territorio e sull'intera cittadinanza. Una crescita equa, non più settoriale, classista o che investe pochi e chiusi territori, ma un processo condiviso e integrato che trova nel mare il suo punto di partenza, e determini una nuova struttura urbana capace di avere un influsso positivo e innovativo sugli equilibri interni della città.

Le azioni da attuare devono essere predisposte non solo in vista dei loro obiettivi concreti e immediati, ma bensì aiutare a far crescere la consapevolezza del diritto alla città e della necessità e possibilità di concepire e realizzare la città come un bene comune.

Bibliografia

Calvino I. (1994), *Le città invisibili*, Arnoldo Mondadori Editore, Milano. Clemente M. (2011), *Città dal mare. L'arte di navigare e l'arte di costruire le città*, Editoriale Scientifica, Napoli.

Clemente M., Giovene di Girasole E. (2012), 'The ambivalent zone between sea and city – a new approach to collective spaces based on maritime identity of the cities by the sea', in Morgado S., Santos J. R., *Proceedings of Ambivalent Landscapes. Sorting out the present by designing the future*, Public Spaces – Urban Cultures Conference, Lisboa.

Hegel, G.W.F. (2006), *Lineamenti della filosofia del diritto*, trad. it. Bompiani, Milano.

Hegel G.W.F. (2010), *Lezioni sulla filosofia della storia*, trad. it. Bompiani, Milano.

Kant I. (2010), *Critica della ragion pura*, trad. it. Adelphi, Milano.

Latouche S. (2012), *Breve trattato sulla decrescita serena*, trad. it. Bollati Boringhieri, Torino.

Pascal B. (1980), *Pensieri*, trad. it. Mondadori, Milano.

Platone (2001), *Opere complete*, Vol. 7, trad. it. Laterza, Bari.

Schmitt C. (2009), *Terra e mare*, trad. it. Adelphi, Milano.

Sitografia

Vision 2020. New York City Comprehensive Waterfront Plan, disponibile sul sito del Department of City Planning di New York City, Projects & Proposals, Citywide, sezione The NYC Comprehensive Waterfront Plan <http://www.nyc.gov/waterfront>

Waterfront Action Agenda disponibile sul sito del Department of City Planning di New York City, Projects <http://www.nycdc.com/project/waterfront-vision-and-enhancement-strategy>

Waterfront Action Agenda. Transforming New York City's Waterfront. One-Year Progress Report (2011), disponibile sul sito della New York City Economic Development Corporation http://www.nycdc.com/sites/default/files/filemanager/Projects/WAVES/Waves_2012.pdf



**Atti della XVI Conferenza Nazionale SIU
Società Italiana degli Urbanisti
Urbanistica per una diversa crescita
Napoli, 9-10 maggio 2013**

Planum. The Journal of Urbanism, n.27, vol.2/2013
www.planum.net | ISSN 1723-0993
Proceedings published in October 2013

Rigenerazione portuale delle città-porto delle isole: la rilevanza dello spazio pubblico

Luca Di Figlia*

Università degli Studi di Firenze
DiDA-Dipartimento di Architettura
Email: lucadifiglia@gmail.com

Abstract

La qualità della progettazione urbanistica (Colarossi, 2010) si esprime (e va analizzata) al di là della sua dimensione formale investendo ed includendo le sfaccettate componenti di livello sociale, economico e di benessere collettivo. I processi di rigenerazione urbana che coinvolgono le aree portuali, difatti, possono essere definiti qualificanti solo nella misura in cui influiscono positivamente sulle dinamiche della vita pubblica e sulla interazione degli spazi pubblici.

In particolare nei porti delle isole, in cui lo specifico carattere insulare conferisce una propensione complessa agli interventi, il tema dello spazio pubblico ha acquisito un ruolo nodale nel ridisegno del fronte marittimo. Tanto più quando il processo di riqualificazione individua nello spazio pubblico la dimensione fisica più rappresentativa, a cui viene assegnata, spesso, un'attribuzione valoriale in termini sia di fruibilità e di funzionalità degli spazi che di valenza simbolica.

Parole chiave

Insularità, città-porto, spazio pubblico.

Il processo di riscrittura del fronte portuale

Le aree portuali, soprattutto negli ultimi vent'anni, sono state oggetto (e "soggetto") di un progressivo e risolutivo mutamento; lungo il litorale marittimo sono state intraprese azioni volte al mutamento delle condizioni esistenti mediante la realizzazione di nuove strutture funzionali, che hanno riletto e rimodellato la fruibilità degli spazi pubblici. La varietà e la validità delle trasformazioni urbane condotte in essere in molte città di porto hanno conferito alle aree portuali (ed a quelle ad esse limitrofe) un ruolo privilegiato nel campo della sperimentazione progettuale urbanistica, la cui peculiarità si rileva significativa nell'elevata potenzialità strategica di rinnovamento. Le trasformazioni urbane hanno interessato, nella gran parte dei casi, zone di pertinenza portuale, ma, tramite dinamiche di riverbero transcalare, hanno inciso sull'assetto complessivo di tutta la città. Il porto è andato, così, configurandosi come elemento di 'sineddoche' urbana e di stimolo per lo sviluppo. Nel processo di evoluzione nell'ambito della pianificazione e progettazione portuale, il fattore di maggior incidenza è rappresentato dal cambiamento relazionale intercorso tra le parti in gioco, tra il porto e la città.

Secondo quest'ottica di rapporti spaziali e relazionali di natura materiale ed immateriale, è possibile rileggere la recente evoluzione delle aree portuali. In modo sommario ed in estrema sintesi¹ possono essere individuate tre fasi a cui, conseguentemente, possono corrispondere tre categorie relazionali²:

¹ La sequenza cronologica riportata è da leggersi come una semplificazione schematica. E come tale, per la natura riassuntiva, non ha l'intento di offrire una visione esaustiva e completa dei processi urbani che hanno interessato le città con porto. La complessità che il tema d'indagine comporta è di difficile trattazione per un testo breve. Con ciò si invita a consultare, per acquisire una conoscenza più approfondita in merito, l'antologia bibliografica che raccoglie informazioni e indicazioni riguardo

- Epoca industriale/relazione rigida: durante il frenetico sviluppo intercorso nel secolo passato secondo dinamiche legate all'industrializzazione dei processi produttivi e allo zoning, le aree portuali sono state gradualmente modellate alle necessità industriali, logistiche e funzionali legate alla movimentazione delle merci, necessità sempre meno concilianti con una libera fruibilità degli usi di vita urbana. Innalzando barriere di tipo fisico e funzionale, vaste aree adiacenti al lungomare sono state interdette agli abitanti. Il porto ha assunto il ruolo di area infrastrutturale e specializzata slegata dal circostante, una zona di marginalità disgiunta dal sistema urbano in dissonanza col il carattere originario, che gli è proprio, di elemento di connessione (tra terra e mare), di luogo degli scambi (materiali ed immateriali) e di spazio pubblico.
- Anni '80 'waterfront redevelopment'/relazione porosa: a seguito di un avanzamento tecnologico del trasporto (ferroviario, aereo e marittimo) in alcune delle realtà nord-americane (es. San Francisco, Baltimora, Toronto) e in Europa (es. Docklands di Londra) la separazione tra porto e città è stata in parte scardinata (Pagano, 2010). Questa fase, annoverata con il nome di 'waterfront redevelopment', si è caratterizzata dalla sostituzione di strutture destinate alle attività operative con nuovi edifici per attività urbane. Negli interventi riconducibili al 'waterfront redevelopment', però, non è stata prospettata alcuna ricucitura tra le aree portuali e retrostanti: l'area del fronte d'acqua è stata trattata al pari di una quinta urbana non adducendo la dovuta importanza agli spazi di interfaccia. Le due parti hanno assunto un rapporto di complementarietà fisica, che non ha indotto interazioni relazionali soprattutto in riferimento agli spazi pubblici d'interconnessione.
- Porto-città/relazione liquida: a partire dagli anni Novanta (da Barcellona e Genova) nelle principali città portuali europee si sono susseguite operazioni di ri-progettazione formale e funzionale delle aree portuali. Sono state realizzate opere di rango elevato: terminal passeggeri, musei, auditori, centri commerciali (etc.). Architetture che, per loro natura, s'impongono nel tessuto urbano come elementi generativi di gerarchie spaziali. L'inserimento di strutture di carattere eccezionale ha, così, portato al mutamento dell'immagine e alla composizione morfologica stessa del porto, non più concepito come un'area di esclusione ma come luogo di centralità inclusiva: «Le trasformazioni avvenute, o in corso di attuazione, nelle città di mare/città portuali hanno dato e stanno dando vita a un inedito tipo di città, la 'città-porto' [...]» (Bruttomesso, 2006: 25).

Il porto è stato, così, svelato dal suo status di marginalità -dotato di una specifica autonomia spaziale- ed è stato presentato alla cittadinanza come luogo vitale di una rinnovata fruibilità attraverso la valorizzazione dello spazio pubblico, quale elemento di collante, unione e confluenza sinergica.

Le città-porto insulare

L'apertura degli spazi portuali alle dinamiche ad alle funzioni urbane è una prerogativa che restituisce il porto, anche nell'immaginario collettivo, alle condizioni del passato, in cui il fronte marittimo costituiva uno dei principali luoghi di vita aggregativa e commerciale all'interno della città. Tale tendenza è riscontrabile anche nelle città portuali insulari. In queste realtà, però, le componenti riconducibili all'imprescindibile carattere insulare –radicalità; fragilità; dimensione, dipendenza ed isolamento (Staniccia, 2012)– conferiscono una vocazione strategica alle trasformazioni urbane, che ne esplicitano una maggiore e peculiare connotazione transcalare e multisettoriale:

«[...] nelle realtà isolate emerge la necessità di trattare il tema della riqualificazione e rigenerazione al di fuori della mera area del porto». (De Luca, *Lingua*, 2012: 11).

Al fine di comprendere al meglio la rilevanza delle politiche urbane perseguite per le città-porto insulari, si prendono in esame alcune realtà europee (Fig.1), in cui sono stati attuati o sono previsti importanti operazioni di trasformazione urbana³: Alghero (Italia), Catania (Italia), Funchal (Portogallo), Heraklion (Grecia), La Valletta (Malta), Las Palmas de Gran Canaria (Spagna), Lefkada (Grecia), Palermo (Italia), Palma de Mallorca (Spagna), Ponta Delgada (Portogallo), Rodi (Grecia) e Santa Cruz de Tenerife (Spagna).

La casistica presa in esame presenta una eterogeneità finalizzata a tracciare una panoramica più ampia ed inclusiva possibile. Per rendere chiaro il quadro di riferimento dei casi scelti è, al contempo, opportuno comprendere l'ambito contestuale in cui i porti sono inseriti. La prima distinzione da compiersi è tra città Mediterranee (caratterizzate da

ad articoli, monografie e siti internet sul tema delle città portuali: Giovinazzi O. (a cura di, 2007). *Città portuali e waterfront urbani. Ricerca bibliografica*, Edizioni Città d'Acqua, Venezia.

² Alle tre fasi si fa corrispondere un carattere relazione: rigida, porosa, liquida. I termini aggettivali riprendono in parte la distinzione delle aree portuali del nuovo P.R.P. (Piano Regolatore Portuale) di Palermo: porto rigido, porto permeabile, porto liquido (Carta, 2006).

³ È opportuno precisare che tali casi per esigenze di sintesi saranno trattati a titolo puramente esemplificativo per motivare ed argomentare le riflessioni poste, non approfondendo la specificità dei singoli contesti o progetti.

una stratificazione storica di lungo corso) e città Atlantiche (caratterizzate da una storia recente e legata alle rotte marittime del trasporto internazionale). La seconda precisazione, relativa alla grandezza dell'isola in rapporto al livello di importanza della città, presuppone la seguente distinzione: città-porto capoluogo di isole continentali (Palermo, Catania, La Valletta, Heraklion, Rodi); città-porto capoluogo di isole minore (Ponta Delgada, Funchal, Palma de Mallorca, Lefkada, Santa Cruz de Tenerife); città-porto locali di isole continentali (Alghero)⁴. (De Luca, Lingua, 2012)



Figura 1. *Mappa casi studio.*

Appurato l'ambito di contesto dei casi nelle loro divergenze più sostanziali, la verifica ha portato a individuare i principali interventi sia realizzati sia previsti (in progetti o piani), che hanno coinvolto le aree sul fronte a mare, in un arco temporale relativo, principalmente, agli ultimi vent'anni. Il rilevamento ha condotto all'elaborazione di una tabella riassuntiva (Fig.2), in cui gli interventi sono stati definiti per tipologie e localizzazione, sulla base di una tripartizione delle aree d'interesse⁵.

Dalla comparazione e dall'analisi delle realtà insulari esaminate, emergono, in prima istanza, le seguenti considerazioni:

- Le opere individuate (precedute, spesso, dall'elaborazione di nuovi piani urbanistici) sono state realizzate in una fascia temporale relativamente di breve periodo; la recente proliferazione di interventi realizzati e di proposte progettuali demarca l'attualità e l'importanza del ruolo che la riconversione delle aree portuali ha, oramai, acquisito nell'ambito urbano, economico e sociale delle realtà insulari.
- Le politiche urbane aspirano, difatti, a riscoprire la propensione multisettoriale e multifunzionale del porto, facendo confluire su di esso iniziative che conferiscono al rinnovamento dell'area portuale una valenza strategica. La rigenerazione urbana del sistema portuale e litorale è letta come stimolo capace di attivare processi virtuosi di sviluppo qualitativo per tutta la città e per tutto il territorio insulare. Ciò, soprattutto, in riferimento alla vocazione turistica di tutte le città esaminate.
- Le strutture realizzate si presentano come la fase conclusiva di un processo decisionale intrapreso e restituito mediante strumenti urbanistici in un quadro programmatico di livello sovralocale. Nel caso di Funchal, il processo di rigenerazione urbana del porto è stato avviato in seguito al riordino del sistema portuale dell'isola di Madera ed alla costruzione del nuovo porto di Canical, verso cui è stato dirottato tutto il traffico merci.
- L'ubicazione dei progetti palesa come la maggior parte di essi ricada all'interno del perimetro portuale. L'apertura relazionale tra la città e il porto è, dunque, determinata, anzitutto, non da uno sviluppo complementare delle due parti, bensì dal cambiamento della natura stessa di alcune aree portuali che si 'fanno' città.

⁴ Le categorie riportate e la suddivisione delle città sono riprese dalla tabella tassonomica elaborata da De Luca e Lingua nello studio sulla riqualificazione dei porti insulari: De Luca G, Lingua V. (2012), "Le isole tra competitività globale e strategie di sviluppo locale", in De Luca G, Lingua V. (a cura di). *Arcipelago Mediterraneo, Strategie di riqualificazione e sviluppo nelle città-porto delle isole*, Alinea, Firenze.

⁵ Area portuale: individua la zona di competenza dell'Autorità Portuale, quella propriamente identificabile come porto; 'area urbana fronte porto': individua le aree della città che si affacciano verso il porto e i quartieri ad esso più prossimi; 'Fascia litorale': individua le aree urbanizzate della città che si affacciano verso il mare ad eccezione del porto.

- Il confronto tra i porti insulari europei mostra (sulla base della conformazione spaziale, ambientale e storica) due approcci d'intervento; mentre nelle città Atlantiche la riconversione urbana è intrapresa mediante progetti di azzeramento e ricostruzione, gli interventi nei porti del Mediterraneo sono annoverabili a un modello di tipo addizionale, in cui è imperativo integrare i nuovi innesti con il contesto storico esistente (in questo senso è interessante rilevare le soluzioni architettoniche adottate negli interventi del porto di La Valletta).

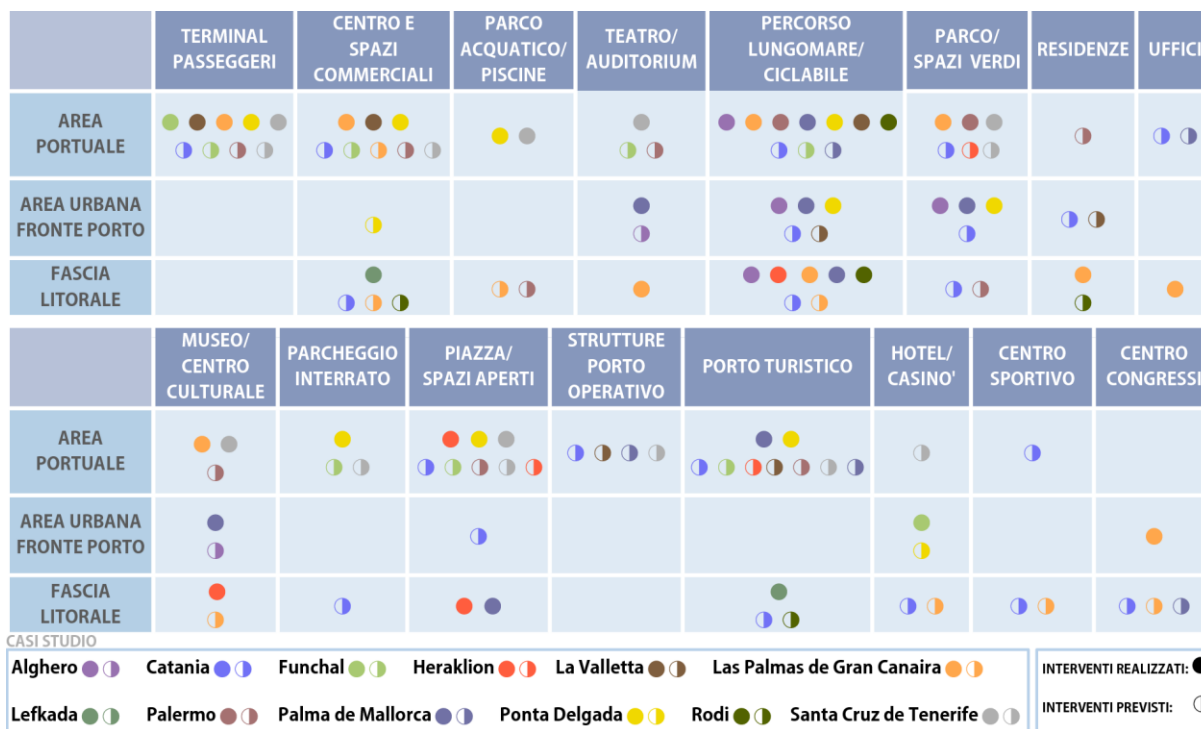


Figura 2. Tabella comparativa degli interventi realizzati o previsti individuati nello studio di casi.

Lo spazio pubblico: tra forma e sostanza

Nel processo di ricomposizione del fronte marino, quasi a definire una sintassi compositiva specifica, sono state utilizzate in modo ricorrente alcune tipologie d'intervento, tra cui, per la loro attitudine a rinsaldare l'interazione tra porto e città, si segnalano:

- 'Terminal Passeggeri'. L'infrastruttura dedicata al trasporto passeggeri appartiene al novero degli edifici specifici dell'attività portuale. L'aumento del traffico marittimo (in particolare crocieristico) ha portato alla costruzione di nuove idonee strutture, che, però, non sono concepite in modo monofunzionale (Valletta Waterfront, Puerto-Ciudad a Santa Cruz, Portas do Mar a Ponta Delgada): agli spazi atti all'accoglienza ed alla logistica sono affiancate attività commerciali, ricettive e culturali rivolte sia ai viaggiatori sia alla cittadinanza. Le architetture, inoltre, sono progettate come snodi di collegamento in continuità con il tessuto urbano limitrofo, dove, spesso, il disegno degli spazi aperti è trattato al pari delle volumetrie piene. Un soluzione apprezzabile risulta il terminal di Ponta Delgada: la struttura, allineata lungo una delle principali direttrici della maglia stradale, funge da crocevia e spazio di sosta dei due percorsi lungomare a livelli sfalsati (uno a livello strada, l'altro a livello mare), il tetto (in parte a gradinate) è utilizzato per ospitare grandi manifestazioni pubbliche.
- 'Edifici culturali e di svago'. La categoria raggruppa tutte le strutture che, a vario titolo, accolgono, in prevalenza, attività culturali, ricreative e commerciali (museo, teatro, auditorium, negozi, locali notturni, etc.). L'inserimento di nuove tipologie funzionali di rango elevato, in contesti in precedenza scarni di attività sociali, conferisce al porto una vocazione mirata apertura alla vita urbana.
- 'Percorso lungomare'. Nelle aree portuali, la presenza di attività tra loro conflittuali (operative ed urbane) comporta problematiche di permeabilità ed accessibilità (specialmente per i fruitori pedonali). In riferimento all'accessibilità, la passeggiata lungomare è un elemento compositivo sempre presente nelle aree portuali riqualificate per garantire una maggiore e più piacevole fruibilità. Soprattutto quanto questa non è ideata come una semplice linea di percorrenza tra luoghi geograficamente distanti, ma come un percorso strutturato corredato

da elementi di continuità spaziale (arredo urbano, illuminazione, alberature) e di luoghi di sosta (piazze, belvedere, slarghi). A titolo d'esempio si segnala il recupero del lungomare di Alghero e Palma de Mallorca, in cui la passeggiata a mare si attesta come luogo di coesione e appartenenza identitaria. Il lungomare di Alghero –ideato dal disegno dell'arch. J. Busquet attraverso un'articolata sezione stradale composta da più fasce di percorrenza– durante il periodo estivo diventa luogo di mercati e spettacoli all'aperto, attirando molte persone sia turisti sia abitanti locali. Il paseo marittimo di Palma, rimodellato nel corso dei vari anni, è stato concepito nel 1910 proprio come spazio pubblico generato dalla collettività: il primo tratto di 300 metri è stato realizzato sotto il coordinamento dell'arch. G. Bennazar con il coinvolgimento di una nutrita manovalanza in una sola notte.

- 'Aree verdi'. Il verde pubblico attrezzato, nel ripensare gli spazi aperti, ha una funzione dichiaratamente aggregativa e di salubrità, che va a scardinare la grigia visione del porto industriale e commerciale. L'elemento del verde pubblico costituisce una componente di connessione e di valorizzazione dell'ambiente; se esteso fino a lambire lo specchio d'acqua, offre un paesaggio di particolare suggestione: uno spazio verde affacciato direttamente sul mare, come dimostra il Foro Italico a Palermo (progettato dall'arch. I. Rota).

Le operazioni di riqualificazione del fronte a mare risultano, perciò, episodi di vera e propria ri-urbanizzazione, in cui la configurazione di una nuova immagine è data dalla progettazione di nuovi spazi aperti e di connessione (percorso lungomare e aree verdi) e da architetture e volumetrie che, per importanza e dimensione, si impongono nel contesto urbano cercando un dialogo formale e modellando le aree aperte di prossimità.

Inoltre, questi interventi seguono il principio della mixité funzionale: alle strutture portuali sono affiancate nuove funzioni di rango elevato. La classificazione tipologica definita da Moroni e Chiodelli (2011) riguardo agli spazi urbani ci offre le seguenti tre categorie relative allo spazio pubblico: 'spazio pubblico stricto sensu' (es. spazi connettivi, piazze, strade etc.); 'spazio pubblico specializzato' (scuole, biblioteche, musei, parchi, etc.); 'spazio pubblico a gestione privata' (spiagge, aree per mercati, approdi navali, etc.). In considerazione di tale demarcazione, risulta evidente che le tipologie individuate nell'analisi dei porti insulari sono ascrivibili alla categoria di spazio pubblico, come categoria definibile nella sua accezione plurima e non assoluta. Nell'ambito della progettazione portuale, si conviene, quindi, nel trattare lo spazio pubblico nella sua forma plurale di spazi pubblici, non solo aperti e sfaccettati da una molteplicità d'interazioni d'utilizzo. La pluri-funzionalità, indirizzata alla valorizzazione e alla creazione di spazi pubblici, è il fattore di urbanità che delinea l'avvicinamento auspicato tra il porto e la città.

Se, in prima istanza, gli spazi pubblici possono essere definibili nella loro componente spaziale e funzionale, questi si sostanziano mediante il riscontro reale del loro utilizzo ed il conferimento di una attribuzione valoriale diffusa e condivisa. In gran parte degli interventi esaminati è possibile riscontrare questo tipo di consequenzialità tra forma e sostanza (non sempre scontato o prevedibile). Questa nuova progettualità ha conformato il porto come nuovo centro d'attrazione e d'aggregazione sociale in un processo di riappropriazione che ha coinvolto la cittadinanza. «La città pubblica è traslata sulla costa generando una nuova polarità, che a secondo i casi si rapporta in modo complementare o in contrapposizione rispetto al centro storico, luogo da sempre designato a rivestire il ruolo di principale catalizzatore delle attività sociali e della vita pubblica» (Di Figlia, 2012: 65).

Le nuove opere, oltre a ciò, sono ideate con una marcata componente simbolica, in cui è veicolato il messaggio di rinnovamento e di riappropriazione del porto aspirando alla creazione di una rinnovata e moderna identità. Ciò emerge, chiaramente, già dal nome assegnato ad alcune opere: il Puerto-Ciudad a Santa Cruz o la Portas do Mar di Ponta Delgada, che si ergono a simbolo emblematico della città e della cittadinanza.

Riflessioni conclusive (spazio pubblico come stella polare)

Gli spazi pubblici, nel processo di rigenerazione del porto, si presentano come chiave di volta progettuale atta a creare un'interazione tra più livelli di scala, che nei contesti insulari si declina nel concetto di "integrazione"⁶ transcalare (De Luca, Lingua, 2012). È doveroso precisare che nei casi studio insulari, seppur si rilevano in più esempi delle pratiche urbane apprezzabili, permangono problematiche, tuttora, irrisolte tra cui la tendenza omologante nel concepire le trasformazioni urbane con un disegno architettonico stereotipato; l'importanza (mediatica) conferita alla scala architettonica, che può portare a privilegiare l'aspetto della singola opera rispetto all'insieme complessivo delle operazioni con la perdita di una visione unitaria d'insieme; l'attitudine a soddisfare le

⁶ Il concetto di "integrazione" tra parti risulta essenziale nella lettura dello sviluppo delle città portuali; difatti, tale concetto struttura il documento finale del Interreg III C "Plan the City with the Port" redatte a cura dell' "Association Internationale Villes et Ports". Il documento presentato a chiusura del progetto nel 2007 indica raccomandazioni e good practices da considerare negli interventi di riqualificazione delle aree portuali distinti in cinque ambiti: integrating the spaces, integrating the urban dimension, integrating functions, integrating the environment e integrating societies.

istanze legate al settore turistico; la difficile manutenzione temporale di alcuni interventi; il rischio di cadere nelle sfaccettate «retoriche delle politiche urbane di questi ultimi anni» (Savino, 2010: 11). Criticità, insite nello sviluppo urbano, che possono essere risolte solo attribuendo maggior valore proprio allo spazio pubblico; in quanto: «[...] il protagonista di un progetto urbano è lo spazio pubblico, il luogo dove la realtà collettiva della città si produce» (Bohigas, 2002: 73).

In definitiva, nella rigenerazione delle aree portuali, l'apertura del modello città-porto è generata mediante l'innesto di funzioni tipicamente urbane, che si rivelano tra le più qualificanti in misura al valore aggiunto che ne acquisisce lo spazio pubblico nel suo complesso. Perché, è mediante solo lo spazio pubblico (o gli spazi pubblici) che si origina nei confronti di un luogo quel senso di appartenenza generato da pratiche di condivisione ed utilizzo. In quanto l'appartenenza ad un luogo si manifesta come partecipazione attiva da parte di una comunità, che elegge quel luogo sia come spazio prediletto e privilegiato per l'incontro e il confronto sia come simbolo valoriale ed identitario; simbolo che nell'immaginario collettivo, attraverso un processo di sintesi ed astrazione condivisa, viene affermato nella sua unicità e presentato all'esterno. Questo senso di appartenenza per le città insulari, storicamente, si identifica e coincide con il porto.

Bibliografia

- Bohigas O. (2002), "Barcelloona: un'esperienza urbanistica. La città Olimpica e il fronte mare", in Mazzeri C. (a cura di), *La città europea del XXI secolo: lezioni di storia urbana*, Skira, Milano, pp. 70-95
- Bruttomesso R. (2006), "Città-Porto. Percorsi e scenari di una strategia vincente", in AA.VV., *Lcittà-Porto, catalogo della X mostra Internazionale di Architettura di Venezia*, Marsilio Editore, Genova, pp. 23-29.
- Carta M. (2010), "Palermo città liquida: principi e pratiche", in Savino M. (a cura di), *Waterfront d'Italia. Piani Politiche Progetti*, FrancoAngeli, Milano, pp. 330-349.
- Colarossi P. (2010), "Prefazione", in Selicato F., Rotondo F., *Progettazione urbanistica. Teorie e Tecniche*, McGraw-Hill, Milano, pp. XIV-XXII.
- De Luca G., Lingua L. (a cura di, 2012), *Arcipelago Mediterraneo. Strategie di riqualificazione e sviluppo nelle città-porto delle isole*, Alinea, Firenze.
- De Luca G., Lingua L. (2012), "Introduzione", in De Luca G., Lingua L. (a cura di), *Arcipelago Mediterraneo. Strategie di riqualificazione e sviluppo nelle città-porto delle isole*, Alinea, Firenze, pp. 9-16.
- De Luca G., Lingua L. (2012), "Le isole tra competitività globale e strategie di sviluppo locale", in De Luca G., Lingua L. (a cura di), *Arcipelago Mediterraneo. Strategie di riqualificazione e sviluppo nelle città-porto delle isole*, Alinea, Firenze, pp. 207-228.
- Di Figlia L. (2012), "Riqualificare e rigenerare le città-porto insulari", in De Luca G., Lingua L. (a cura di), *Arcipelago Mediterraneo. Strategie di riqualificazione e sviluppo nelle città-porto delle isole*, Alinea, Firenze, pp. 59-68.
- Giovinazzi O. (a cura di, 2007). *Città portuali e waterfront urbani. Ricerca bibliografica*, Edizioni Città d'Acqua, Venezia.
- Moroni S., Chiodelli F. (2011), "Dimensione spaziali della convivenza plurale: una riddiscussione critica dell'idea di tolleranza", in *CRIOS*, n. 1, pp. 55 – 66.
- Savino M. (2010), "Waterfronte d'Italia. Una premessa", in Savino M. (a cura di), *Waterfront d'Italia. Piani Politiche Progetti*, FrancoAngeli, Milano, pp. 9-12.
- Staniscia S. (2012), "Island-ness", in De Luca G., Lingua L. (a cura di), *Arcipelago Mediterraneo. Strategie di riqualificazione e sviluppo nelle città-porto delle isole*, Alinea, Firenze, pp. 19-25.



Atti della XVI Conferenza Nazionale SIU
Società Italiana degli Urbanisti
Urbanistica per una diversa crescita
Napoli, 9-10 maggio 2013

Planum. The Journal of Urbanism, n.27, vol.2/2013
www.planum.net | ISSN 1723-0993
Proceedings published in October 2013

Spazio pubblico e rigenerazione urbana: la Darsena di Città di Ravenna come caso di studio

Valentina Orioli

Università di Bologna
Dipartimento di Architettura
Email: valentina.orioli@unibo.it
Tel: +39 0547 338363

Enrico Brighi

Università di Bologna
Dipartimento di Architettura
Email: enrico.brighi5@unibo.it
Tel: +39 0547 338363

Abstract

Nel dibattito contemporaneo il tema del riuso e della rigenerazione delle aree oggi escluse dalle pratiche e dalla vita urbana assume un ruolo centrale nella disciplina urbanistica e si presta ad una riflessione aperta e dalle traiettorie molteplici. Il caso della Darsena di Città di Ravenna, contesto in cui è in atto oramai da decenni un processo di dismissione del tessuto produttivo esistente, e sul quale si sono misurati dagli anni novanta vari progetti di riqualificazione urbana, si presenta come ideale terreno di sperimentazione di diverse opzioni di riuso, rigenerazione e nuova organizzazione del sistema degli spazi pubblici.

Il paper intende presentare, attraverso alcune esperienze didattiche, una riflessione sulle mutate prospettive entro cui si inscrivono oggi i progetti di recupero urbano - dalla riqualificazione alla rigenerazione - sottolineando il ruolo positivo che il progetto dello spazio pubblico, declinato con atteggiamenti e stili differenti, può assumere in questo processo.

Parole chiave

aree dismesse, spazio pubblico, rigenerazione urbana

Introduzione

La Darsena di Città di Ravenna è un comparto esteso per 136 ha attorno al canale Candiano, ad est del centro storico della città, dal quale è separato dalla linea ferroviaria. Questo vasto sito industriale e portuale oggi in buona parte dismesso o sottoutilizzato rappresenta un ideale terreno di sperimentazione di diverse opzioni di riuso e strategie di rigenerazione urbana. Il tema è stato proposto agli studenti del Laboratorio di sintesi finale in Urbanistica attivato alla Facoltà di Architettura dell'Università di Bologna nell'anno accademico 2010/2011. L'esperienza didattica, condotta da chi scrive con il contributo di vari docenti della Facoltà,¹ insieme alle tesi di laurea che ne costituiscono l'esito, è la cornice entro la quale si inscrivono – e dalla quale hanno tratto alimento – le considerazioni esposte in questo *paper*.

¹ Coordinato da Valentina Orioli con la collaborazione di Enrico Brighi (Urbanistica), il Laboratorio ha visto la partecipazione dei docenti Piero Secondini (Analisi urbana e territoriale), Roberto Gabrielli (Pianificazione territoriale), Valter Balducci (Composizione architettonica e urbana), Federica Dalmonte (Composizione architettonica e urbana) e il contributo di Giovanni De Marchi, Maurizio Mancini, Giovanna Mattioli, Edoardo Preger, Leonardo Rossi. Lo hanno frequentato gli studenti: Samuele Bondoni, Valentina Bisacchi, Elisa Botton, Ruben Casadei, Gian Paolo Franceschini, Mirko Marescotti, Francesca Spada, Chiara Squadrani.

Ravenna e la darsena: alcuni cenni storici

La città di Ravenna ha una storia di profonde trasformazioni, legate alle sensibili modificazioni fisiografiche che ne hanno interessato il sito fino dalla fondazione, in età preromana.² Le metamorfosi successive attraverso cui, da «città di acque correnti» situata al centro di una laguna viva, Ravenna si è trasformata nell'attuale «città di terra», testimoniano di una secolare fissità della forma urbana, a fronte di continue mutazioni del quadro ambientale (Giovannini, Ricci, 1985). Alla relativa invarianza della *forma urbis*, che si manifesta nella sostanziale permanenza del tracciato delle mura dalla dominazione di Teodorico alla seconda metà dell'Ottocento, fa da contrappunto una considerevole quantità di progetti e sperimentazioni sul reticolo idrografico e il complesso sistema idraulico urbano e territoriale,³ in cui si inserisce anche la costruzione di porto Corsini, intrapresa a partire dal 1735. Il porto, collegato al centro urbano attraverso un ampio canale navigabile, avrebbe dovuto rilanciare Ravenna come scalo principale nello Stato Pontificio, anche se il suo effettivo sviluppo risale al periodo post unitario. Con l'unificazione nazionale e la costruzione della rete ferroviaria, porto Corsini diviene infatti uno dei luoghi strategici per l'economia locale, sia come scalo commerciale che come prima meta del turismo balneare. Il suo riconoscimento come «porto nazionale», nel 1860, costituisce la premessa alle opere di allargamento del canale della darsena e di sistemazione delle banchine intraprese dal 1870.

A partire dagli ultimi decenni dell'Ottocento si insediano lungo il canale Candiano, nei pressi della stazione ferroviaria dove già si è stabilita la dogana, una serie di opifici e magazzini come la raffineria di zolfo Almagià, uno iutificio, alcuni stabilimenti cerealicoli a vapore, una fonderia, un cantiere navale, ecc. Fra le due guerre mondiali e nei primi decenni del secondo dopoguerra lo sviluppo delle aree attorno alla darsena si fa sempre più intenso, fino a configurare una vasta zona dal carattere industriale e commerciale, con prevalenza delle funzioni industriali e petrolchimiche sulla sponda sinistra e concentrazione delle attività di produzione e stoccaggio legate all'agricoltura sulla sponda destra, dove fissa la propria sede anche la CMC (Cooperativa Muratori e Cementisti). Se già fra il 1936 e il 1951, nonostante la guerra, la città era stata interessata da una rilevante crescita demografica, dal secondo dopoguerra la presenza del porto si conferma fattore trainante della crescita urbana, e come tale diviene uno dei temi centrali della pianificazione urbanistica comunale, che da questo periodo in avanti riflette in modo esemplare stili e temi che attraversano il dibattito nazionale (Gabellini, 1996; Gabellini, 2010). A partire dal PRG 1942, di Domenico Filippone,⁴ e fino alla fine degli anni sessanta quando si esaurisce il rapporto fra la municipalità e Ludovico Quaroni,⁵ la riflessione su Ravenna e il suo porto si sviluppa nella direzione di un progressivo potenziamento delle funzioni produttive e commerciali, e con un ottimistico sbilanciamento delle previsioni insediative sulla scia della fortuna industriale della città, quasi ad immaginare una «Rotterdam dell'Adriatico». E' dalla fine degli anni sessanta, con l'affidamento del ruolo di consulente generale a Marcello Vittorini e l'istituzione dell'Ufficio di Piano presso il Comune, che ha inizio un processo di ridimensionamento, e progressiva precisazione e riduzione delle previsioni di sviluppo,⁶ che ha il suo culmine negli anni novanta, quando il crollo del gruppo Ferruzzi segna per l'intera città la definitiva transizione verso una diversa situazione socio-economica. In queste mutate condizioni di contesto la darsena si propone come un terreno di sperimentazione urbanistica cruciale per il futuro, divenendo *il* comparto per eccellenza, lo spazio nel quale sperimentare ipotesi progettuali di riqualificazione e di trasformazione di un tessuto urbano la cui funzione originaria è ormai profondamente messa in discussione.

² Il sito in cui sorge Ravenna è stato abitato probabilmente fin dal VII sec. a. C., quando le popolazioni dell'entroterra hanno iniziato a spingersi verso la laguna e la costa, per raccogliere sale e avere contatti con altri popoli mediterranei. Nonostante non sia documentato uno «strato» etrusco, il toponimo «Ravenna» è comunque ritenuto di origini etrusche, e il più antico reperto archeologico rinvenuto in città è una statuetta votiva del VI sec. a. C., depositata come offerta da un abitante di Volsinii.

³ La cartografia storica offre una ricca testimonianza circa le trasformazioni del territorio ravennate e del delta padano e i progetti idraulici che lo hanno interessato. Cfr. in proposito i lavori di P. Fabbri.

⁴ La municipalità di Ravenna aveva affidato la redazione del Piano regolatore generale all'architetto Domenico Filippone nel 1942. A questo PRG è dedicato un articolo in «Urbanistica», n. 1-2, 1944. Nel 1946, poiché Ravenna era stata inserita nel quarto elenco dei comuni danneggiati dalla guerra e tenuti ad elaborare un Piano di ricostruzione, lo stesso Filippone riceve anche questo incarico. Il Piano di ricostruzione non riguarda direttamente la zona del porto, per la cui ricostruzione viene confermato il progetto del PRG 1942. I documenti dei piani elaborati da D. Filippone sono consultabili nel sito www.rapu.it.

⁵ Fra il 1956 e il 1966 viene elaborato un nuovo PRG da Ludovico Quaroni con Paola e Claudio Salmoni, Pier Luigi Giordani e Adolfo De Carlo, le cui numerose versioni sono in parte consultabili nel sito www.rapu.it.

⁶ Tale processo si articola in tre successive varianti generali al PRG, del 1973, 1983 e 1993, nelle quali sono costanti il coinvolgimento dell'Ufficio di Piano e la figura di consulente di Marcello Vittorini (Vittorini M., 2005: 11-58).

Progetti urbanistici per la Darsena di Città

La nuova storia urbanistica della Darsena di Città di Ravenna ha inizio nel 1995, quando viene approvato un Programma di Riqualificazione Urbana il cui progetto generale si deve ancora a Marcello Vittorini. In sintonia con gli orientamenti che privilegiano le qualità del progetto all'astrattezza dei piani tradizionali, questo PRU sperimenta un'idea di recupero che aspira a superare la mancanza di definizione formale propria dell'urbanistica delle zone nella direzione di una precisa attenzione alla morfologia urbana e in particolare alla continuità e all'articolazione del verde e dello spazio pubblico (Comune di Ravenna, 1997). L'area della Darsena di Città è quindi oggetto di un'operazione di ri-disegno urbano, basato su una griglia che deriva dai tracciati già presenti e individua una serie di isolati dalle dimensioni variabili e dalla funzione mista, stabilita secondo tre fasce caratterizzate dal progressivo decrescere della quantità destinata a residenza.⁷ Questo piano, che prevedeva la realizzazione di circa 330.000 mq di superficie utile complessiva, ha permesso l'attuazione di alcune opere quali il parco di Teodorico, il trasferimento dello scalo merci, l'acquisto e il recupero da parte del Comune dell'ex magazzino Almagià; la delocalizzazione della dogana nella sede attuale, e vari interventi migliorativi nei tessuti residenziali limitrofi all'area. Un aspetto innovativo del PRU consiste nella relazione fra le aree della cosiddetta 'cintura verde', poste attorno all'abitato di Ravenna, e le aree di riqualificazione interne alla Darsena: ai proprietari delle aree verdi di cintura il PRU accorda una capacità edificatoria da trasferire all'interno del comparto della Darsena, la cui attuazione è prevista in buona parte attraverso piani particolareggiati di sub-comparto di iniziativa privata. Questo meccanismo, con tutte le connesse difficoltà di natura giuridico-amministrativa, con un assetto proprietario frammentato e un disegno urbano rigido, ha di fatto reso particolarmente difficoltosa l'attuazione del processo di riqualificazione urbana, salvo alcune realizzazioni.

L'affidamento a Stefano Boeri di un incarico di consulenza al *masterplan* da parte della municipalità ha in seguito permesso ulteriori esplorazioni progettuali (2004), che hanno messo in luce le opportunità e il potere strutturante di un approccio che accorda il primato al disegno unitario del verde e dello spazio pubblico, facendo emergere ulteriori temi, come il ricorso ad edifici alti distribuiti lungo il *waterfront* e la necessità di un sistema di connessione con il centro della città in grado di superare la barriera infrastrutturale costituita dalla ferrovia.⁸ In sintonia con i progetti dello studio Boeri, il POC tematico della Darsena (che è tuttora in corso di elaborazione, ma che ci è stato presentato nelle sue linee essenziali nel corso del 2011), riprende alcuni temi, come il trattamento unitario e continuo del verde pubblico lungo la riva destra e la definizione di due *waterfront* continui e caratterizzati da edifici che si sviluppano in altezza, come *landmark* per il nuovo distretto urbano. Questa opzione a favore dello sviluppo verticale appare motivata dal sensibile aumento delle quantità edificatorie,⁹ che si deve alla necessità di coprire gli elevatissimi costi di bonifica dei siti ex industriali e soprattutto delle acque del canale Candiano.¹⁰ Il tema degli oneri derivanti dalla bonifica è in effetti la questione cruciale attorno alla quale si sono arenati tutti i progetti che, dal 1995 in poi, sono stati proposti per la riqualificazione della Darsena di Città manifestando una condivisibile aspirazione all'unitarietà di approccio, in particolare per quanto riguarda la riqualificazione dello spazio pubblico urbano.

Questioni aperte

L'incompleta riqualificazione del comparto della Darsena ci consegna oggi un ambito assai vasto ed eterogeneo, con proprietà nelle quali sono ancora attive imprese a carattere artigianale e industriale, con edifici residenziali e per servizi nuovi o ristrutturati, ed edifici ex industriali ormai in abbandono, dei quali buona parte della cittadinanza chiede la conservazione ed il recupero.¹¹ Una vasta area che possiede le potenzialità di una 'cerniera' fra la città storica di Ravenna, meta di turismo per i monumenti che sono stati riconosciuti patrimonio dell'umanità dall'UNESCO, ma anche sede universitaria e di importanti istituzioni culturali, e il litorale, la cui vocazione turistica balneare è stata confermata e potenziata da recenti progetti di sviluppo, come la darsena di Marinara. Da questo punto di vista il recupero della Darsena di Città è certamente il progetto strategico

⁷ Una sintesi dei contenuti del PRU è consultabile in <http://www.ladarsenachevorrei.comune.ra.it/Documenti/Gli-strumenti-urbanistici/Il-Programma-di-Riqualificazione-Urbana-P.R.U.-Darsena-di-Citta>, consultato il 3.4.2013.

⁸ Si veda <http://www.stefano-boeriarchitetti.net/?p=2143&lang=it>, consultato il 3.4.2013.

⁹ Secondo le analisi eseguite con gli studenti del Laboratorio, relative alla versione da noi conosciuta del POC tematico, la superficie utile complessiva sarebbe pari a circa 450.000 mq.

¹⁰ Per la bonifica delle acque del Candiano, nelle quali recapitano le reti fognarie cittadine, è prevista la realizzazione di due enormi vasche di tempesta, collocate in destra e in sinistra del canale, con un investimento che alcuni anni fa è stato stimato pari a circa 60 milioni di euro per la sola costruzione delle vasche e bonifica dei fondali.

¹¹ Istanza recepita dal Comune di Ravenna che ha esteso la lista degli edifici da conservare, aggiungendo a quelli notificati dalla Soprintendenza come «archeologia industriale» una serie di edifici definiti di «valore documentario».

attraverso cui può essere possibile reperire spazi e dotazioni necessari ad un futuro sviluppo sempre più orientato a fare di Ravenna una meta internazionale del turismo culturale, balneare e anche rurale e naturalistico.¹²

A fronte dell'attuale impossibilità ad attuare un progetto unitario, le questioni sulle quali la Darsena di Città interroga urbanisti e amministratori consistono:

- nel superamento dell'attuale condizione di marginalità – sia funzionale e fisica che percepita – che dipende dall'abbandono degli edifici, dalla difficile accessibilità dei luoghi urbani, circondati dai recinti e dalle mura che segnano i confini doganali, ma anche dalla presenza di fasci di infrastrutture difficilmente penetrabili come quella ferroviaria;
- nella messa a punto di un approccio complessivo ai problemi ambientali, quali le bonifiche dell'acqua e del suolo, ma anche la mitigazione degli effetti dei comparti produttivi che si estendono fra la Darsena di Città ed il mare;
- nella elaborazione di una strategia progettuale capace di adattarsi ai diversi livelli d'uso attuali delle proprietà e alla loro variazione nel corso del tempo;
- nella formalizzazione partecipata e condivisa di una serie di ipotesi di riuso e/o recupero dei contenitori storici presenti nell'area, che possa costituire il punto di partenza per la costruzione di una rete di luoghi ed edifici pubblici dalla valenza identitaria.

Tre tracce

Rispetto a queste tematiche, la cui enunciazione dimostra una comunanza di condizioni rispetto a molti altri contesti, la sperimentazione didattica condotta ha esplorato tre diverse tracce progettuali, esplicitate in altrettante tesi di laurea, tutte accomunate dalla tensione a concretizzare una precisa qualità dello spazio urbano, l'essere 'abitabile'. Il titolo stesso del Laboratorio, *La città e le case. L'urbanistica e lo spazio dell'abitare*, suggeriva di affrontare il tema specifico della trasformazione della Darsena di Città di Ravenna ponendo particolare attenzione non soltanto alla costruzione del tessuto residenziale, ma anche in senso più ampio alla questione dell'abitabilità della città, che «avvicina ai luoghi e alla loro irriducibile dinamica interna (quella che le ragioni funzionali non riescono a spiegare completamente)» (Gabellini, 2010: 22).

La prima tesi, *Waterfront di città*, torna ad esplorare le potenzialità di un approccio 'classico' (e in quanto tale complessivo e sistematico) alla riqualificazione urbana. A partire da un confronto con i piani già elaborati per la darsena, e con le relative quantità, questo lavoro approfondisce in particolare i temi della connessione con l'intorno urbano e il centro, del recupero degli edifici industriali dismessi o in corso di dismissione, della struttura e della qualità degli spazi pubblici e di relazione. In continuità con le considerazioni svolte in Laboratorio, il progetto assume quali punti di partenza la necessità di una radicale revisione del sistema ferroviario ravennate, che permetta lo spostamento del piccolo edificio della stazione in un'area più idonea, la riduzione degli attuali fasci di binari e l'interramento della strada posti fra il centro urbano e la darsena e l'individuazione del tracciato di una linea di trasporto pubblico su ferro fra la stazione e la darsena, e la bonifica del Candiano mediante la tura del canale e la diversione delle fognature. Se la 'partenza' che si ribadisce necessaria è dunque ancora la realizzazione di importanti opere pubbliche, lo sviluppo del progetto è affidato alla dialettica fra il recupero dei più interessanti edifici industriali dismessi, cui viene attribuito il ruolo di contenitori di funzioni pubbliche e commerciali, e la costruzione di un nuovo tessuto che integra e 'riammaglia' le preesistenze permettendo di configurare due *waterfront* dal diverso carattere (quello lungo la riva sinistra, più 'naturale', e quello di destra, decisamente 'urbano'), in un'ottica di complessiva attenzione ai temi della sostenibilità ambientale e della 'abitabilità' dei luoghi urbani riconfigurati. Il riferimento ideale di questo progetto all'esperienza di Hafencity ad Amburgo chiarisce la logica entro cui le autrici hanno redatto un *masterplan* unitario, immaginando di costruire un quadro di coerenza nel quale la trasformazione della città potesse avvenire per fasi, in modo progressivo e con diversi apporti progettuali, seppure salvaguardando l'unitarietà del sistema connettivo del verde e degli spazi pubblici.

¹² Ravenna è candidata a Capitale europea della cultura per il 2019. Questo orizzonte temporale è stato assunto all'interno del Laboratorio quale traguardo rispetto al quale ipotizzare il conseguimento di obiettivi intermedi di recupero e rigenerazione dell'area della Darsena.



Figura 1. E. Botton, F. Spada, *Piano di riqualificazione urbana della Darsena di Città a Ravenna: planivolumetrico e schemi dei tracciati generatori e del sistema del verde.*

Se la prima traccia progettuale esplorata è dunque ancora un percorso che mette alla prova le possibilità di riqualificare stabilendo il primato dello spazio pubblico, la seconda tesi, *Isolati aperti*, muovendo da analoghe premesse circa la necessità di trasformare le reti del trasporto pubblico e della viabilità intorno all'area, e di bonificare le acque del Candiano, lavora sull'opportunità di fare della Darsena di Città un comparto dalla precisa vocazione sociale, distribuendo all'interno dell'area una elevata quantità di alloggi di Edilizia Residenziale Pubblica e Sociale. La scelta di concentrare entro il comparto una quantità significativa rispetto alla previsione del Piano Casa del Comune di Ravenna corrisponde ad una possibile strategia di 'attivazione' dell'area, nella quale l'*housing sociale* si distribuisce in modo omogeneo in tutti i comparti residenziali, in modo da favorire quanto più possibile il *mix* e una offerta ampia e articolata di alloggi.¹³ La tesi approfondisce la realizzazione di un frammento, il comparto di proprietà della CMC, che si sviluppa in senso ortogonale al Candiano, dalla banchina destra fino a via Trieste. Tale comparto è stato individuato come strategico rispetto all'attivazione dell'area perché la sua attuazione permetterebbe di connettere i quartieri PEEP presenti a sud della Darsena con la banchina e con interventi già realizzati, fra cui il grande edificio residenziale progettato da Cino Zucchi, che oggi appare isolato in una zona produttiva ancora parzialmente attiva. Il progetto, che ridisegna un brano di città in forma di *open block*, propone il riuso dell'edificio di valore testimoniale della CMC come sede di un *farmer's market* e di altre attività commerciali, inserendolo in una continuità di verde e spazi pubblici che attraversa tutta l'area.

¹³ Il progetto destina a ERS e ERP il 25% della superficie utile complessiva, prevedendo, in linea con le richieste dell'amministrazione, alloggi per giovani coppie e giovani famiglie e una prevalenza di alloggi in locazione, a breve e lungo termine, rispetto agli alloggi in proprietà.



Figura 2. S. Bendoni, V. Bisacchi, Piano di riqualificazione urbana della Darsena di Città a Ravenna: planivolumetrico della riva urbana e schemi di distribuzione delle funzioni e degli interventi di social housing.

La terza traccia di lavoro prende le distanze rispetto ai progetti elaborati dall'amministrazione e alle stesse riflessioni condotte collettivamente in Laboratorio. La tesi, *La trasformazione dello spazio urbano e delle pratiche di pianificazione*, muove dalla considerazione che le dinamiche economiche legate alla riqualificazione dell'area, insieme alla frammentazione dell'assetto fondiario e alla diversità di aspettative che connota le diverse proprietà, sono fattori che oppongono una inerzia insormontabile alla trasformazione. Allo stesso tempo i progetti a carattere 'comprensivo' non considerano come punto di forza la resilienza propria del sistema urbano. Le dimensioni e la complessità del comparto suggeriscono un approccio 'per parti' e 'per fasi' capace di interpretare la pianificazione non come un processo 'chiuso' ma come attività 'aperta' a modificare ed adattare i propri obiettivi e le proprie strategie in un arco temporale esteso. A partire da questo punto di vista, e dalla partecipazione diretta al processo di pianificazione partecipata attivato sulla Darsena di Città nel 2011,¹⁴ la tesi sviluppa una strategia di progetto basata su due livelli: una 'maglia rigida', costituita da alcuni interventi considerati imprescindibili (come l'eliminazione della barriera ferroviaria) ed una 'rete flessibile' di interventi adattativi e reversibili che possano contribuire alla riattivazione dell'area funzionando più come banco di prova che come attività progettuali dall'esito certo. Un esempio di questi interventi è la promozione di utilizzazioni temporanee degli edifici di archeologia industriale, con la finalità di incentivare l'appropriazione ed una sempre maggiore conoscenza degli spazi della Darsena da parte della cittadinanza. La promozione di attività flessibili ed eventi *spot* da organizzare periodicamente nell'area e l'incentivazione di pratiche già presenti in modo informale, come la coltivazione di orti urbani, costruiscono nell'insieme una strategia di appropriazione leggera, che può consolidarsi nel tempo aumentando la capacità attrattiva della Darsena di Città e forse contribuendo ad innescare quei processi economici che oggi bloccano la piena attuazione del progetto.

¹⁴ Il Comune di Ravenna ha avviato un percorso di pianificazione partecipata sulla Darsena di Città la cui prima fase si è svolta da settembre a dicembre 2011, articolata in *focus group*, passeggiate di quartiere e *workshop* tematici.

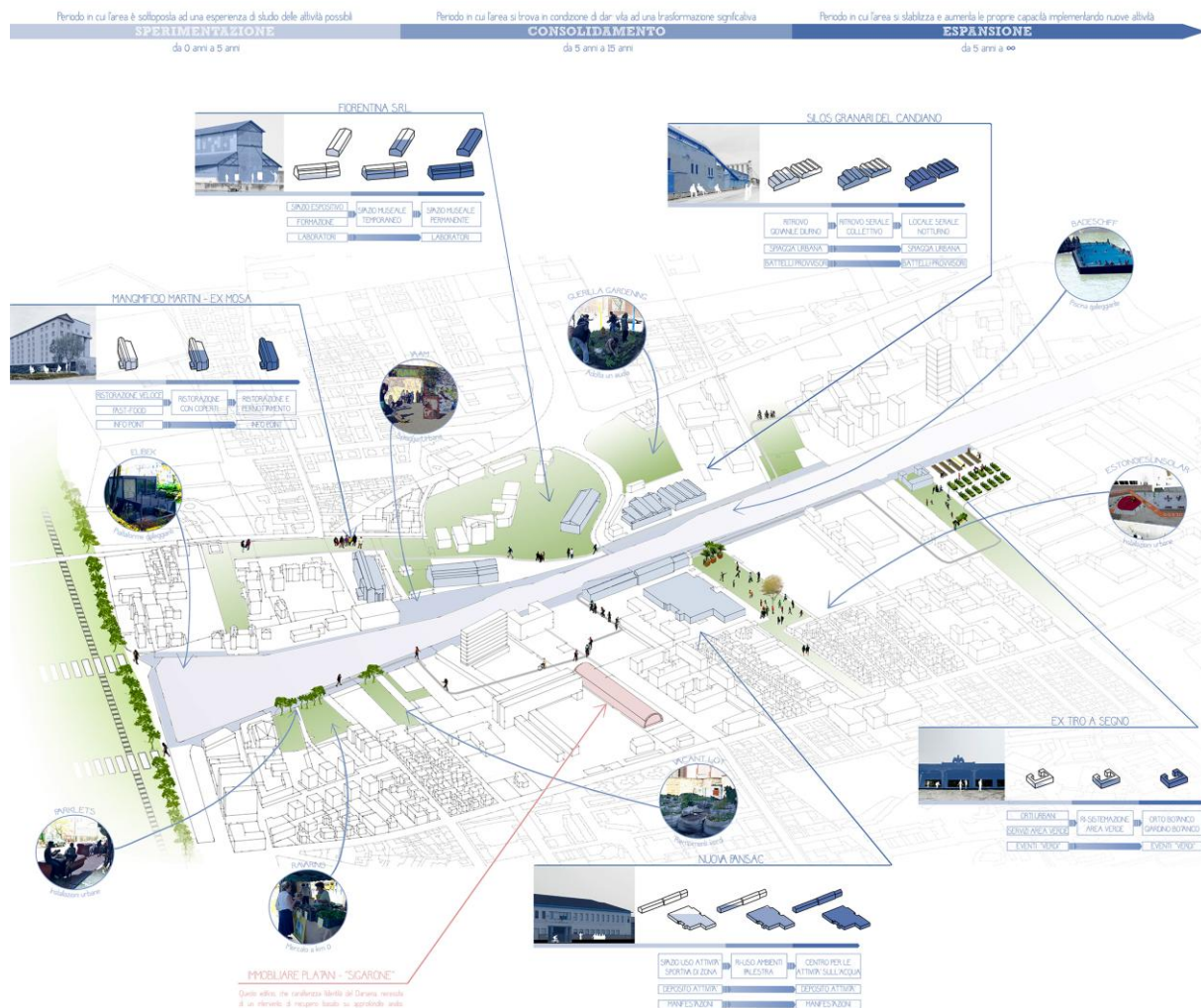


Figura 3. R. Casadei, G. Franceschini, Piano di riqualificazione urbana della Darsena di Città a Ravenna: strategie di progetto.

Conclusioni

Pur con i limiti propri delle esperienze didattiche, le tracce progettuali presentate suggeriscono alcune considerazioni che riguardano contenuti e strategie applicabili a progetti complessi qual è quello della Darsena di Città a Ravenna.

La prima questione è la *focus* sullo spazio pubblico, cui tutti i progetti attribuiscono un fondamentale ruolo strutturante: nel primo caso, secondo un'accezione più tradizionale, che fa del disegno unitario e dell'attenzione ai caratteri e alle peculiarità dei diversi luoghi urbani il proprio punto di forza; nelle altre due tracce, secondo un punto di vista che si sposta dai luoghi agli attori/fruitori, siano essi i destinatari del *social housing* o i cittadini 'animatori' di spazi urbani in attesa di una nuova identità. Mostrando in modo molto chiaro una concezione dello spazio pubblico come ossatura del progetto urbano, questi lavori aprono interrogativi sui caratteri e sullo stesso significato che gli spazi pubblici possono svolgere nella città contemporanea: da luoghi configurati attraverso i materiali e le tecniche del disegno urbano, a spazi abitati in continuità rispetto ad un progetto sociale che immagina nuove abitazioni, a territori di una condivisione informale, dai tratti variabili nello spazio e nel tempo (Bianchetti, 2011).

La seconda questione riguarda le possibili strategie di progetto. Ogni lavoro esplora un percorso, cercando coerenza con le proprie premesse. Le tre tracce insieme disegnano una traiettoria che può essere letta a sua volta come embrione di una strategia composita, capace di tenere assieme l'approccio più tradizionale, 'pesante', del progetto urbanistico che impone e disegna alcune invarianti della trasformazione urbana, ed un approccio più 'leggero', flessibile e reversibile, soggetto alla temporalità e capace di reagire 'in corsa' ad eventuali mutamenti di strategia.

La complessità delle condizioni urbane contemporanee sembra invocare questa complementarietà di azioni, che non è affatto scontata, perché non sembra poter prescindere dal ruolo attivo del pubblico, che le attuali condizioni economiche e politiche sembrano pregiudicare, ma anche perché implica un adattamento – di ordine

culturale e tecnico – della strumentazione urbanistica, dalla prospettiva della riqualificazione urbana verso il più ampio e complesso set di politiche e di azioni che oggi comprendiamo con il termine 'rigenerazione'.

Bibliografia

- Bendoni S., Bisacchi V. (2011), *Isolati aperti. Riqualificazione urbana e housing sociale nella Darsena di Città a Ravenna*, Università di Bologna, Facoltà di Architettura “Aldo Rossi”, Tesi di laurea in Urbanistica, relatore V. Orioli, correlatore V. Balducci.
- Bianchetti C. (2011), *Il Novecento è davvero finito. Considerazioni sull'urbanistica*, Donzelli, Roma.
- Bottan E., Spada F. (2011), *Waterfront di città. Rigenerazione urbana e progetto degli spazi pubblici nella Darsena di Ravenna*, Università di Bologna, Facoltà di Architettura “Aldo Rossi”, Tesi di laurea in Urbanistica, relatore V. Orioli, correlatore E. Brighi.
- Casadei R., Franceschini G. P. (2011), *La trasformazione dello spazio urbano e delle pratiche di pianificazione. La Darsena di Città di Ravenna come caso di studio*, Università di Bologna, Facoltà di Architettura “Aldo Rossi”, Tesi di laurea in Urbanistica, relatore V. Orioli, correlatori E. Brighi, S. Proli.
- Comune di Ravenna (1997), *Programma di riqualificazione urbana della Darsena di città*, "Urbanistica quaderni", a. III, n. 13.
- Gabellini P. (1996), *Il disegno urbanistico*, NIS, Roma.
- Gabellini P. (2010), *Fare urbanistica. Esperienze, comunicazione, memoria*, Carocci, Roma.
- Giovannini C., Ricci G. (1985), *Ravenna*, Laterza, Roma-Bari.
- Fabbri P. (1994), *Le trasformazioni della costa tra il Po e l'Appennino sulla base della documentazione cartografica d'età moderna*, Clueb, Bologna.
- Vittorini M. (2005), *I Piani Regolatori di Ravenna*, in *Le Carte del Gufo. Ravenna nel Novecento. Urbanistica, economia, società*, Longo, Ravenna.

Sitografia

- Piano regolatore generale di Ravenna, Domenico Filippone. - 1945, disponibile su RAPu (Rete Archivi Piani Urbanistici), Catalogo, Domenico Filippone, Piano regolatore generale di Ravenna
http://www.rapu.it/ricerca/scheda_piano.php?id_piano=214
- Piano regolatore generale di Ravenna, Ludovico Quaroni. - 1962, disponibile su RAPu (Rete Archivi Piani Urbanistici), Catalogo, Ludovico Quaroni, Piano regolatore generale di Ravenna
http://www.rapu.it/ricerca/scheda_piano.php?id_piano=217
- Il Programma di Riqualificazione Urbana (P.R.U.) “Darsena di Città”, disponibile su Comune di Ravenna, La Darsena che vorrei, Documenti, Gli strumenti urbanistici, Il Programma di Riqualificazione Urbana (P.R.U.) “Darsena di Città”
<http://www.ladarsenachevorrei.comune.ra.it/Documenti/Gli-strumenti-urbanistici/Il-Programma-di-Riqualificazione-Urbana-P.R.U.-Darsena-di-Citta>
- Masterplan "Darsena di città", Stefano Boeri. - 2004, disponibile su Stefano Boeri Architetti, Projects, Categories, Masterplan, "Darsena di città"
<http://www.stefano-boeri-architetti.net/?p=2143&lang=it>