BDC

Università degli Studi di Napoli Federico II

13

numero 1 anno 2013

BDC

Università degli Studi di Napoli Federico II

13

numero 1 anno 2013

Towards a Circular Regenerative Urban Model

BDC

Università degli Studi di Napoli Federico II

Via Toledo, 402
80134 Napoli
tel. + 39 081 2538659
fax + 39 081 2538649
e-mail info.bdc@unina.it
www.bdc.unina.it

Direttore responsabile: Luigi Fusco Girard
BDC - Bollettino del Centro Calza Bini - Università degli Studi di Napoli Federico II
Registrazione: Cancelleria del Tribunale di Napoli, n. 5144, 06.09.2000
BDC è pubblicato da FedOAPress (Federico II Open Access Press) e realizzato con Open Journal System

Print ISSN 1121-2918, electronic ISSN 2284-4732

Editor in chief
Luigi Fusco Girard, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy

Co-editors in chief
Maria Cerreta, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Pasquale De Toro, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy

Associate editor
Francesca Ferretti, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy

Editorial board
Antonio Acierno, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Luigi Biggiero, Department of Civil, Architectural and Environmental Engineering, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Francesco Bruno, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Vito Cappiello, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Mario Coletta, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Teresa Colletta, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Ileana Corbi, Department of Structures for Engineering and Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Livia D'Apuzzo, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Gianluigi de Martino, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Francesco Forte, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Rosa Anna Genovese, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Fabrizio Mangoni di Santo Stefano, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Luca Pagano, Department of Civil, Architectural and Environmental Engineering, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Stefania Palmentieri, Department of Political Sciences, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Luigi Picone, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Michelangelo Russo, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Salvatore Sessa, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy

Editorial staff
Alfredo Franciosa, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Francesca Nocca, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy

Scientific committee
Roberto Banchini, Ministery of Cultural Heritage and Activities (MiBACT), Rome, Italy
Alfonso Barbarisi, School of Medicine, Second University of Naples (SUN), Naples, Italy
Eugenie L. Birch, School of Design, University of Pennsylvania, Philadelphia, United States of America
Roberto Camagni, Department of Building Environment Science and Technology (BEST), Polytechnic of Milan, Milan, Italy
Leonardo Casini, Research Centre for Appraisal and Land Economics (Ce.S.E.T.), Florence, Italy
Rocco Curto, Department of Architecture and Design, Polytechnic of Turin, Turin, Italy
Sasa Dobricic, University of Nova Gorica, Nova Gorica, Slovenia
Maja Fredotovic, Faculty of Economics, University of Split, Split, Croatia
Adriano Giannola, Department of Economics, Management and Institutions, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Christer Gustafsson, Department of Art History, Conservation, Uppsala University, Visby, Sweden
Emiko Kakiuchi, National Graduate Institute for Policy Studies, Tokyo, Japan
Karima Kourtit, Department of Spatial Economics, Free University, Amsterdam, The Netherlands
Mario Losasso, Department of Architecture, University of Naples Federico II, Naples, Italy
Jean-Louis Luxen, Catholic University of Louvain, Belgium
Andrea Masullo, Greenaccord Onlus, Rome, Italy
Alfonso Morvillo, Institute for Service Industry Research (IRAT) - National Research Council of Italy (CNR), Naples, Italy
Giuseppe Munda, Department of Economics and Economic History, Universitat Autònoma de Barcelona, Barcelona, Spain
Peter Nijkamp, Department of Spatial Economics, Free University, Amsterdam, The Netherlands
Christian Ost, ICHEC Brussels Management School, Ecaussinnes, Belgium
Donovan Rypkema, Heritage Strategies International, Washington D.C., United States of America
Ana Pereira Roders Department of the Built Environment, Eindhoven University of Technology, Eindhoven, The Netherlands
Joe Ravetz, School of Environment, Education and Development, University of Manchester, Manchester, United Kingdom
Paolo Stampacchia, Department of Economics, Management, Institutions, University of Naples Federico II, Naples, Italy
David Throsby, Department of Economics, Macquarie University, Sydney, Australia

Indice/Index

7 Editorial
Luigi Fusco Girard

9 Creative cities: the challenge of "humanization" in the city development
Luigi Fusco Girard

35 Eco-industrial development as a circularization policy framework toward sustainable industrial cities. Lesson and suggestions from the Eco Town Program in Japan
Tsuyoshi Fujita, Satoshi Ohnishi, Dong Liang, Minoru Fujii

53 One Man's Trash, Another Man's Treasure. Architectural circuits in a global context
Iben Vadstrup Holm

73 Historic cities in emerging countries. Economics of conservation revisited
Christian Ost

79 How can urbanization be sustainable? A reflection on the role of city resources in global sustainable development
Ana Pereira Roders

91 Towards a pluralistic philosophy of the conservation of cultural heritage
Rosa Anna Genovese

101 Return on heritage investments: measurable economic results of the conservation of Rossared Manor House
Christer Gustafsson, Thomas Polesie

119 La valutazione della qualità percepita del paesaggio: il caso studio della regione di Valencia
Alfredo Franciosa

145 Sharing knowledge to promote active protection. Case study: Sassano, Cilento National Park
Paolo Franco Biancamano, Serena Viola, Maria Rita Pinto

157 Il recupero edilizio nell'approccio del Paesaggio Storico Urbano. Gli strumenti per condividere le regole
Anna Onesti

175 Vibrant places: clarifying the terminology of urbanism in the U.S. context
Emil Malizia

181 Identità marittima e rigenerazione urbana per lo sviluppo sostenibile delle città di mare
Massimo Clemente

IDENTITÀ MARITTIMA E RIGENERAZIONE URBANA PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE DELLE CITTÀ DI MARE

Massimo Clemente

Sommario

Le città di mare sono state oggetto di studi e approfondimenti durante gli ultimi cinquanta anni, anche se molto spesso con riferimento limitato al recupero delle aree portuali dismesse e alla riqualificazione dei waterfront urbani.
Il gruppo di ricerca *Città e Architettura* del Consiglio Nazionale delle Ricerche, dal 2009, ha sviluppato un percorso di ricerca fondato su un diverso approccio al tema: guardare le città "dal mare" per rinnovare culturalmente e metodologicamente la pianificazione e la progettazione urbana nelle aree urbane costiere.
La visione marittima ha permesso una rivisitazione dei processi di recupero del waterfront. L'obiettivo è definire metodologie e strategie innovative per valorizzare l'identità marittima come strumento chiave per la rigenerazione urbana sostenibile della città di mare.

Parole chiave: identità marittima, sviluppo sostenibile, rigenerazione urbana

MARITIME IDENTITY AND URBAN REGENERATION FOR SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF CITIES BY THE SEA

Abstract

Cities by the sea have been the subject of many studies and investigations during the last fifty years. However, the interest has been focussed on the recovery of abandoned port areas and the redevelopment of urban waterfronts.
The research group *Cities and Architecture* of the National Research Council has developed a different research approach to the topic, since 2009. In particular, we propose to look to the city "from the sea" in order to renew cultural and methodological planning and urban design in coastal urban areas.
This maritime vision has allowed a review of the recovery processes of the waterfront. The objective is to define methodologies and innovative strategies to enhance the maritime identity as a key tool for the sustainable urban regeneration of seaside cities.

Keywords: maritime identity, sustainable development, urban regeneration

1. Visioni dal mare per le aree urbane costiere

Vedere le città di mare "dal mare" offre prospettive originali ma è un privilegio di cui non tutti possono godere. Non tutti possono staccarsi dalla terraferma e muoversi sull'acqua del mare, su una nave o su una piccola imbarcazione da diporto, a motore o a vela.

In un tempo remoto, l'uomo intuì che poteva allontanarsi dalla terraferma su qualcosa che galleggiasse sull'acqua come il legno. Probabilmente, trovò un grande tronco d'albero e con rudimentali strumenti di pietra scavò e ottenne una primitiva canoa, in grado di galleggiare e navigare. Così si staccò dalla riva e vide la costa da una prospettiva insolita e originale come non avrebbe mai potuto immaginare.

La terraferma apparve diversa e l'uomo scoprì un nuovo mondo, straordinari paesaggi e pesci di cui nutrirsi durante navigazioni sempre più lunghe, per raggiungere nuove terre e popoli sconosciuti, apparentemente diversi ma profondamente uniti dal mare.

La conquista del mare ha svolto un ruolo nella storia dell'umanità di importanza quasi pari alla scoperta del fuoco. La storia dell'umanità può essere letta da un punto di vista marittimo, considerando l'evoluzione delle navi e delle tecniche di navigazione. Analogamente, la storia della città di mare può essere interpretata attraverso la storia marittima che apre nuove visioni sulle architetture, gli spazi e le funzioni urbane.

La conformazione e l'identità degli insediamenti umani costieri sono il risultato della sintesi tra cultura urbana e cultura marittima, quella sintesi densa di valori semantici definita da Josef Konvitz "urban maritime culture" (1978).

Queste suggestioni sono alla base della proposta di un approccio marittimo all'analisi e alla progettazione delle città di mare, con specifico riferimento ai processi di rigenerazione urbana (Lane, 1997; Clemente, 2011).

La città di mare ha una particolare connotazione semantica perché dialoga con gli elementi marini. La città, con le sue architetture, è proiettata sul mare e sembra staccarsi dalla terraferma, come se volesse galleggiare e navigare. In effetti, il distacco avviene realmente, dai moli dei porti dove le navi che navigano possono immaginarsi come pezzi di città che si staccano e si dirigono verso altre città portuali. Allo stesso modo, le navi e la marineria hanno ispirato molti edifici, soprattutto sulla costa e vicino al mare.

In questo modo, la nave diventa un elemento di mediazione tra la terraferma e il mare, un ponte virtuale tra coste urbane lontane delle quali realizza una continuità. Le vie del mare diventano lo strumento non solo dei commerci marittimi ma, soprattutto, delle influenze culturali che uniscono le città portuali nel segno della comune identità marittima.

Le città di mare sono il luogo della complementarità e del contrasto degli elementi naturali ovvero l'acqua e la terra che s'incontrano e si scontrano. Allo stesso tempo, le città di mare (in particolare, quelle portuali) sono il luogo della diversità culturale e dell'identità marittima comune.

2. Navigando tra cultura marittima e cultura urbanistica

L'interpretazione marittima delle aree urbane costiere ha aperto nuovi scenari di ricerca per la conoscenza, la pianificazione urbanistica e la progettazione architettonica sensibile al mare. In questi scenari, dal 2009, il nostro gruppo di ricerca si è impegnato con studi e proposte sul rapporto tra mare e città.

Nel dicembre 2011, è stato pubblicato il volume *Città dal mare. L'arte di navigare e l'arte di costruire le città* in cui si illustravano i risultati della prima fase del progetto di ricerca. È stata messa a punto una metodologia specifica per l'analisi multidisciplinare delle città e

delle architetture in prossimità del mare e, più in generale, delle aree urbane costiere.
Successivamente, la metodologia è stata verificata con riferimento a quattro tipologie di città d'acqua. In particolare, l'approfondimento di città portuali emblematiche in Spagna, Francia, Germania, Stati Uniti e Canada ha condotto ad una prima ipotesi di linee guida per un approccio marittimo consapevole nei piani e nei progetti per le aree urbane costiere (Clemente, 2011).
La seconda fase è stata dedicata alla diffusione e al confronto con la comunità scientifica nazionale, gli *stakeholder* e i *policy maker*, affrontando casi studio italiani (Napoli, Genova, Trieste, Salerno ed altri).
Si sono tenuti due eventi scientifici di approfondimento, nel Centro Congressi di Villa Doria d'Angri, significativamente affacciato sul Golfo di Napoli:

– *Il mare e la città - Cultura urbana e cultura marittima per lo sviluppo sostenibile delle aree urbane costiere*, 27-28 settembre 2012;
– *Il mare e la città 2.0 - Partecipazione e condivisione per lo sviluppo locale sostenibile a Napoli*, 19-20 aprile 2013.

Il primo evento ha messo insieme soggetti molto diversi, superando le perplessità iniziali degli studiosi di discipline apparentemente lontane, sulla base del comune interesse per il mare: biologi marini, ingegneri navali, urbanisti, architetti, armatori, agenti marittimi, operatori turistici, costruttori, regatanti, istituzioni competenti del governo delle aree costiere.

Fig. 1 – Vele nel Golfo di Napoli per l'America's Cup World Series

Foto: Massimo Clemente

Il secondo evento ha portato all'attenzione il mare come risorsa con riferimento al caso specifico della città di Napoli del suo Golfo, in concomitanza con le regate della tappa napoletana delle World Series per l'America's Cup (Fig. 1). La comunità urbana era stata animata da un forte e a tratti aspro dibattito sull'opportunità di organizzare un evento così costoso e complesso a fronte dei tanti problemi di Napoli. In molti ritenevano che non fosse il modo giusto di intervenire per il rilancio della città in quanto, da un lato, non si affrontavano i reali problemi di Napoli e del suo mare e, dall'altro lato, il forte investimento di soldi pubblici avrebbe avuto effetti limitati.
Le attività convegnistiche hanno favorito un vivace scenario di confronto dialettico che è proseguito nei mesi successivi ed è ancora in corso. I diversi portatori d'interesse della costa metropolitana sono invitati a confrontarsi con il nostro approccio e le nostre proposte teoriche e metodologiche per applicarle a Napoli e agli altri centri urbani del Golfo.
In particolare, stiamo sollecitando la comunità napoletana, le associazioni scientifiche e quelle economiche che si occupano della trasformazione del litorale urbano del Golfo di Napoli, da Pozzuoli a Castellammare di Stabia. L'ambizioso obiettivo è una visione dal mare della città metropolitana che sia condivisa dagli studiosi, gli *stakeholder* e dai *policy maker*.
Per favorire la diffusione delle idee e il confronto, è stata anche lanciata una call for paper sui temi delle attività convegnistiche, in collaborazione con la Rivista internazionale di cultura urbanistica *TRIA - Territorio della Ricerca su Insediamenti e Ambiente* edita dall'Università di Napoli Federico II.

3. Dal recupero del waterfront alla valorizzazione dell'identità marittima

Le città portuali sono state un tema centrale nel dibattito architettonico e urbanistico degli ultimi decenni. In particolare, l'attenzione di studiosi, pianificatori e progettisti si è concentrata sul recupero e riuso di strutture e aree portuali dismesse.
Il processo iniziò negli anni Cinquanta del secolo scorso, quando l'avvento dei containers ha rivoluzionato il commercio e il trasporto marittimo, ponendo una forte domanda di adeguamento e riorganizzazione delle strutture portuali.
Infatti, la diffusione dei containers modificò notevolmente le modalità di movimentazione delle merci nelle aree portuali che, di conseguenza, risultarono inadatte alla nuova organizzazione del commercio e del trasporto marittimo. Inoltre, in anni più recenti, la globalizzazione dei mercati ha ulteriormente trasformato il trasporto marittimo, così come l'intero sistema del commercio nel nuovo contesto economico mondiale.
La dimensione delle navi è andata via via crescendo, a cominciare dalle superpetroliere per il trasporto marittimo di petrolio. Anche le navi container sono diventate sempre più grandi, così come le navi da crociera, dando origine al fenomeno del gigantismo navale. La dimensione crescente delle navi ha richiesto lo sviluppo di adeguate strutture portuali che, molto spesso, non si sono potute realizzare all'interno dei porti esistenti in città storiche per oggettivi vincoli fisici dimensionali e, talvolta, per vincoli culturali di tutela delle architetture portuali, nei casi di comunità marittime più sensibili e consapevoli.
In questo modo, molte aree e volumi in vicinanza del mare si sono svuotati, configurandosi come un problema e, contemporaneamente, come una risorsa da valorizzare attraverso piani e progetti di recupero, riqualificazione e riuso (Fig. 2). Nonostante i porti e soprattutto l'acqua siano quasi sempre fortemente inquinati, gli immobili e le aree offrivano interessanti margini di ritorno economico degli investimenti perché si trattava di aree molto

centrali e dal notevole potenziale valore immobiliare, in relazione ai costi di trasformazione e ri-funzionalizzazione.

Fig. 2 – Nave museo nel vecchio porto di Amburgo recuperato come spazio pubblico

Foto: Massimo Clemente

Il punto critico degli interventi di recupero nelle aree portuali dismesse è la reale e profonda attenzione all'identità marittima e la capacità di affrontare il problema con una visione "dal mare". La mancanza di un approccio marittimo può influenzare molto negativamente piani e progetti per il recupero dei waterfront nelle città portuali e, più in generale, nelle aree urbane costiere.

La prospettiva marittima nella visione urbana è mancata, troppo spesso, ai politici, ai tecnici e alla stessa comunità dei cittadini. Il recupero del waterfront, allora, è stato affrontato alla stregua del recupero delle altre aree produttive dismesse, senza particolare attenzione all'identità marittima dei luoghi e delle comunità.

Il tema del recupero del waterfront affonda le radici nel passato, negli anni Cinquanta, quando i primi importanti interventi di trasformazione delle aree portuali si realizzarono negli Stati Uniti d'America e, in particolare a Baltimora e a Boston.

Inizialmente, il problema del waterfront fu posto a New York City, dove il degrado del porto fu oggetto di numerose interrogazioni pubbliche alle autorità locali. La crisi sociale e morale, conseguenza della contrazione delle attività portuali ispirò il film *Il fronte del porto*. Grazie all'interpretazione straordinaria Marlon Brando e alla regia di Helya Kazan, il

film vinse otto premi Oscar e influenzò fortemente l'opinione pubblica, favorendo l'azione dei politici a favore dei porti in crisi, anche se inizialmente non a New York City.
A Baltimora, nel corso degli anni Cinquanta, furono restaurati l'Inner Harbour e il Charles Center, mostrando anche una discreta attenzione all'impatto regionale dell'intervento e una certa sensibilità al rapporto della città con il mare (Baltimore County, 1959), tanto che il modello d'intervento è ancora valido (Wallace, 2004).
Negli stessi anni, l'obiettivo del piano di Boston era *realizzare la ricostruzione del lungomare in un modo che fosse simbolico del rapporto storico di Boston con il mare* (Boston Redevelopment Authority, 1964, p. 5, trad. dell'autore). Nei documenti originali si riscontra l'attenzione all'identità marittima, anticipando la sintesi tra cultura urbana e cultura marittima che oggi appare come lo strumento più efficace per la rigenerazione della zone urbane costiere (Clemente, 2011).
Nel corso degli anni, il numero di progetti di recupero e riqualificazione dei waterfront portuali ed urbani è progressivamente cresciuto. Parallelamente, l'approccio alle città di mare si è evoluto ed è cresciuta l'attenzione all'identità marittima che oggi appare ineludibile.
Se analizziamo approcci e pratiche, possiamo individuare una prima fase, fino agli anni Ottanta, in cui l'interesse si concentra sulle aree portuali marittime e fluviali caratterizzate da fenomeni di contrazione e riorganizzazione funzionale per la rivoluzione indotta dai containers nel trasporto marittimo. La decadenza economica e fisica delle aree e delle strutture portuali offre l'opportunità di ridisegnare ampie porzioni di città in prossimità del mare e di sperimentare una varietà di approcci teorici e metodologie operative (Falk, 1975; Moss, 1976; Committee on Urban Waterfront Lands, 1980; Hoyle e Pinder, 1981; Hoyle *et al*., 1988; Wrenn, 1983; Hall, 1991; Bruttomesso, 1993; Breen e Rigby, 1996; Gordon, 1996; Malone, 1996; Meyer, 1999).
Negli anni Novanta, aumenta la consapevolezza delle tematiche ambientali nelle aree costiere e la domanda di partecipazione della comunità urbana ai processi di rinnovamento del waterfront. L'obiettivo dei progetti si sposta, dal porto, alla città e alla regione costiera, soprattutto nell'approccio e nella ricerca dei geografi (Vallega, 1992, 2001; Hoyle, 1996; Billé, 2008; Stocker e Kennedy, 2009; Coastal and Waterfront Smart Growth, 2009; Green, 2010).
La nuova tendenza che si afferma dal 2000, dà maggiore attenzione alla prospettiva marittima dei problemi e favorisce il consolidamento di una metodologia condivisa a livello internazionale (Marshall, 2001; Dovey, 2005; Bruttomesso, 2006; Brown, 2009; Salmona, 2010; Clemente, 2011). In Italia, abbiamo avuto una serie di interessanti ricerche e progetti, anche se ben poco si è realizzato (Greco, 2009; Savino, 2010; Viola e Colombo, 2010; Aa.Vv., 2012).
Negli ultimi anni, infine, il tema si è definitivamente affermato a livello internazionale e si è diffuso un approccio più ampio che considera, insieme alla fascia che affaccia sul mare, anche le aree cerniera che collegano il waterfront al resto della città (Desfor *et al.*, 2010; Clemente *et al.*, 2012a).
Peraltro, anche nei più recenti interventi, il rapporto con il mare non è sempre centrale e non si valorizza pienamente l'identità marittima dei luoghi. Mancano strategie specifiche e una visione "dal mare" che dia consapevolezza dell'identità marittima come strumento chiave per la rigenerazione urbana sostenibile della città di mare.
Il tema, quindi, è aperto ed è di grande attualità: se nelle città vive la maggior parte della

popolazione mondiale, nelle città di mare si concentra gran parte della popolazione urbana a livello globale.

4. La rigenerazione marittima delle città di mare

Le comunità che abitano le città costiere hanno una specifica identità che le unisce indissolubilmente al mare e alla cultura marittima, alle tradizioni marinaresche, alla navigazione e, più in generale, a tutte le attività legate al mare. L'identità urbana marittima è una prospettiva originale per una comprensione approfondita delle città di mare e, andando oltre gli approcci tradizionali, le prospettive "dal mare" rivelano caratteristiche e vocazioni, gli spazi e le funzioni urbane assumono nuove valenze (Fig. 3) (Clemente, 2011).

Fig. 3 – L'architettura dell'Ozeanum e la nave a vela Gorch Fock a Stralsund in Germania

Foto: Massimo Clemente

L'approccio marittimo offre nuovi scenari di conoscenza e d'interpretazione delle aree costiere ed apre strade utili a perseguire l'obiettivo della sostenibilità nei piani, progetti e programmi per lo sviluppo locale delle comunità urbane marittime. La visione "dal mare", infatti, ci aiuta a mettere meglio a fuoco le tre dimensioni della sostenibilità nelle città di mare e a individuare le strategie più efficaci per perseguirle nella prospettiva marittima.

La dimensione ambientale riguarda la fascia costiera che comprende sia il mare sia la terraferma. La linea di costa è il luogo dell'incontro e dello scontro tra due elementi naturali

che sono molto diversi tra loro, è la cerniera tra l'habitat marino e l'habitat terrestre. L'obiettivo della sostenibilità ambientale, nelle città di mare, deve essere perseguito attraverso un'azione integrata, nell'acqua e sulla terraferma, per la tutela, la conservazione e la valorizzazione di questo particolare habitat e luogo di transizione.

La dimensione economica marittima è il motore dello sviluppo della città di mare e, in particolare, delle città portuali perché favorisce la crescita produttiva, l'occupazione lavorativa e, di conseguenza, il benessere della comunità urbana. La filiera economica marittima va dalla pesca al turismo balneare, ma il settore con il maggiore impatto è quello del trasporto via mare. La rete dei collegamenti marittimi genera sviluppo economico perché le rotte delle navi collegano i luoghi di produzione e i mercati di vendita.

La dimensione sociale riguarda la comunità urbana della città di mare che deve essere messa in grado di godere della risorsa mare, in termini sia ambientali sia economici. Il mare, in primo luogo, deve essere accessibile alla vista e, clima permettendo, i cittadini devono poter accedere alla balneazione e alla navigazione. Il mare deve essere l'elemento fondativo identitario del paesaggio urbano e della vita quotidiana dei cittadini. L'identità marittima è la base della memoria collettiva che prende forma nell'architettura e nei luoghi della città di mare. Un aspetto interessante della sostenibilità sociale nelle città portuali è quella dimensione multiculturale favorita dalle reti che uniscono popoli e città di mare (Clemente e Oppido, 2011).

Le comunità marittime hanno un rapporto particolare con il mare, rapporto che prende forma e si racconta nelle architetture e nei luoghi urbani, in particolare in prossimità dell'acqua. La città di mare è un mix di cultura marittima e di culture urbana: la sua memoria collettiva racconta la vita di uomini e donne che navigano sul mare e di altri che, parallelamente, vivono e lavorano sulla costa.

Le diverse identità urbane si esprimono negli edifici, negli spazi e nelle funzioni urbane, ma il rapporto con il mare è un fattore invariante, allo stesso tempo materiale e semantico. La cultura marittima ha interrelato e unito tutte le comunità marittime, attraverso lo spazio e il tempo, nelle diverse regioni del mondo e nelle successive fasi della storia umana, dall'antichità fino all'età contemporanea.

L'acqua copre circa i tre quarti del pianeta ed è un substrato liquido dal quale le città costiere sembrano emergere. Se vogliamo veramente capire le città di mare, dobbiamo spostare il nostro punto di vista dalla terra al mare e partire dalla cultura marittima per approfondire la cultura urbana che si esprime nella città di mare.

Questa nuova prospettiva "dal mare" favorisce una lettura originale di ciò che gli uomini hanno realizzato antropizzando e urbanizzando le coste, creando porti sicuri, navigando per conquistare terre lontane e per fondare nuove città e nuovi porti. Diventa naturale, allora, considerare la città di mare come espressione urbana di quella comunità la cui identità è stata costruita in rapporto al mare, generando una fusione armonica di cultura urbana e cultura marittima.

Nel nostro approccio, consideriamo la città di mare nel senso ampio come habitat di comunità fortemente legate al mare, dal piccolo villaggio di pescatori alla metropoli portuale oceanica, dal centro turistico balneare alla città portuale fluviale. In queste diverse situazioni urbane c'è sempre un fattore comune: le forme urbane e architettoniche trasmettono la memoria collettiva di un'unica grande comunità del mare e, allo stesso tempo, esprimono l'identità locale specifica di ogni città di mare.

Nel corso della storia e alle diverse latitudini, gli uomini hanno trasformato l'habitat

costiero, adattandolo alle loro necessità materiali e spirituali. Questi processi di adattamento sono avvenuti come estrinsecazione della cultura comune che unifica tutti i popoli di mare e come espressione della memoria collettiva che ogni generazione marinara ha trasmesso a quella successiva.

Le configurazioni delle città di mare sono molto varie e questo potrebbe contrastare con l'ipotesi di elementi comuni che definiscono un modello astratto di città sul mare "tipo". Tuttavia, l'astrazione di un modello può aiutare a definire procedure conoscitive delle aree urbane costiere e a individuare strategie efficaci per il buon governo delle trasformazioni urbane e territoriali, tutelando e valorizzando l'identità marittima.

L'approfondimento di questa visione "dal mare" richiede il superamento della tradizionale separazione tra le discipline e la collaborazione tra architetti, urbanisti, ingegneri navali, progettisti, economisti, storici, filosofi e così via. Non è solo una questione d'integrazione di temi diversi, piuttosto, si tratta di combinare diversi punti di vista e approcci.

Possiamo considerare la nave come un luogo urbano di transizione e di mediazione che collega la città al mare. Allo stesso modo, nelle città di mare, le forme architettoniche e urbane sono generate da processi creativi ispirati, direttamente o indirettamente, al mare e alla cultura marittima. Per questo, si può dire che l'arte di navigare e l'arte di costruire le città non sono distanti, sono simili e comparabili (Clemente, 2011).

Prima della separazione tra la città e il porto, a causa della forte specializzazione di quest'ultimo, la città-porto era l'habitat unitario, senza soluzione di continuità, della comunità marittima urbana. Navigando, l'uomo si avvicinava alla costa, dove l'acqua del mare incontra la terra. La nave entrava in porto e attraccava alla banchina. La città di mare si rivelava nella sua vitalità: i marinai e le donne in attesa del loro ritorno a casa, i pescatori, gli esploratori, gli abili artigiani e i carpentieri di bordo. Le navi apparivano come estensione della città sul mare e la proiezione della spinta degli uomini verso l'ignoto.

Oggi il porto è un filtro, una camera di compensazione in negativo che separa, in modo netto, l'esperienza sul mare dall'esperienza urbana.

La storia dell'Europa è profondamente marittima e, più in generale, il mare e la navigazione possono essere una chiave di lettura della storia dell'Occidente: le antiche civiltà fluviali della Mezzaluna fertile, la mitologia legata ai popoli del mare, i Greci, i Fenici, i Romani, la concorrenza tra cristiani e i musulmani per la supremazia nel Mar Mediterraneo, la scoperta dell'America, le grandi esplorazioni, la colonizzazione europea del "mondo conosciuto" (cioè, conosciuto da noi Europei) e così via. Ai nostri giorni, anche la globalizzazione può essere interpretata come un fenomeno strettamente legato al mare, alla navigazione e al commercio marittimo tra le principali città portuali di tutto il mondo.

La storia delle città di mare è assolutamente suggestiva, soprattutto se si considera attraverso la prospettiva della comunità di mare (Kokot *et al.*, 2008). Forme e spazi esprimono e trasmettono la memoria collettiva con la sua magia e la bellezza.

Questo approccio spinge ad una rivisitazione dei processi di recupero del waterfront che, in numero sempre maggiore, si sono avuti nel corso degli ultimi cinquant'anni nelle più importanti città portuali in tutto il mondo.

L'obiettivo è quello di definire metodologie e strategie innovative per migliorare la qualità urbana, nelle città di mare, attraverso la valorizzazione dell'identità marittima. Si possono individuare esempi positivi e altri negativi da cui ricavare elementi metodologici: punti di forza e di debolezza per la progettazione urbanistica e architettonica. Approfondimenti specifici sono stati sviluppati, dal nostro gruppo di ricerca, su alcune città emblematiche tra

cui New York, Valencia, Liverpool, Barcellona, Marsiglia, Belfast, Anversa (Clemente, 2011).
Gli uomini modificano la linea costiera trasformandola e adattandola alle loro esigenze e oggi, come nei secoli passati, gli architetti più attenti riescono a interpretare il rapporto con il mare (Fig. 4). In molte città nei mari del mondo, edifici e spazi pubblici contemporanei, interagiscono con il mare, interpretando la memoria collettiva del rapporto tra comunità e mare (Clemente *et al.*, 2012b).

Fig. 4 – Imbarcazioni da diporto in banchina nelle acque di Boston, Massachusetts

Foto: Massimo Clemente

Nel corso delle ricerche sin qui sviluppate sono emersi alcune tematiche che potrebbero essere approfondite e diventare il fondamento di una possibile metodologia.
Il primo approfondimento che si vuole portare avanti è sul rapporto tra forma urbana e mare, tra architettura e navi. Gli accostamenti sono apparentemente forzati, soprattutto se affrontati con un approccio rigidamente mono-disciplinare ma, evidentemente, promettono risultati affascinanti e suggestivi. Nella storia e nella contemporaneità, si possono incrociare i processi evolutivi delle tipologie navali e delle tecniche di navigazione con il destino delle città portuali, le trasformazioni della costa, la forma urbana, gli spazi e le funzioni delle città di mare.
Il secondo tema è il parallelismo dei processi evolutivi e di trasformazione urbana che unisce le città portuali. Il commercio marittimo e gli scambi culturali favoriscono una sorta

di destino comune per le città di mare. La storia marittima racconta il collegamento identitario tra le città del Sud Europa e quelle del Nord Africa nel Mar Mediterraneo. Così come la Lega Anseatica era la formalizzazione della comune identità delle città portuali nei Mari del Nord Europa.
Un terzo punto emerso dalle nostre ricerche è il mare come laboratorio per la sperimentazione delle nuove tecnologie prima della loro applicazione sulla terraferma. Le navi e la navigazione erano il campo di applicazione e verifica delle nuove tecniche costruttive, delle scoperte fisiche, delle invenzioni ingegneristiche, delle nuove forme di comunicazione. L'avanzamento sul mare era seguito dall'applicazione sulla terraferma per realizzare edifici innovativi e infrastrutture più moderne, per il progresso umano e l'evoluzione della città. In verità, solo nel Novecento l'aeronautica ha superato la navigazione come campo privilegiato della sperimentazione e dell'innovazione tecnologica.
L'incontro tra l'arte di navigare e l'arte di costruire la città genera curiosità e voglia di approfondire. La navigazione è un'arte antica che esprime il forte e controverso rapporto dell'uomo con gli elementi naturali: la terra, il mare, il vento.
La profonda comprensione del rapporto tra l'uomo, il mare, le navi e la navigazione è il fondamento più logico e naturale su cui costruire piani e progetti di rigenerazione urbana nelle aree costiere.

5. Conclusione e sviluppi futuri

Le rotte marittime collegano le città di mare e le comunità che le abitano, instaurando non solo interazioni funzionali ma, soprattutto, relazioni culturali e semantiche. Nel corso dei secoli, le navi hanno trasportato da un porto all'altro, insieme alle merci, la cultura e i valori dei popoli del mare. Oggi, quei valori possono essere il punto di partenza di un approccio sostenibile ai processi di trasformazione degli insediamenti urbani costieri.
La tradizione marittima può essere lo strumento per consolidare la cultura urbana nelle città di mare e l'identità marittima può ispirarne la progettazione urbana e architettonica. Le città di mare sono un laboratorio privilegiato per interrogarsi sul destino della metropoli moderna e di individuare modelli di sviluppo innovativi (Clemente *et al.*, 2013).
Lo sviluppo e l'approfondimento del rapporto tra città e mare può essere raggiunto attraverso l'interpretazione di un dialogo terra e acqua, tra architettura e imbarcazioni, nelle forme e nei contenuti identitari, nella comune memoria collettiva dei popoli del mare.
Si possono, allora, fissare alcuni concetti chiave per costruire una *research agenda* capace di traghettare le suggestioni e riflessioni sulle città di mare verso una metodologia di pianificazione, progettazione e attuazione dello sviluppo sostenibile nelle città portuali e, più in generale nelle aree urbane costiere.
L'analogia dei processi evolutivi nelle città collegate da scambi marittimi commerciali e culturali è il primo strumento interpretativo su cui costruire procedure di analisi e valutazione comparativa. L'avanzamento del progresso tecnologico sul mare (navi e navigazione) e sulla terraferma (architettura e città) può essere attualizzato e proiettato verso il futuro delle città di mare, sviluppando il rapporto dialettico tra l'arte della navigazione e l'arte di costruire la città in senso propositivo e programmatico. La profonda comprensione del rapporto tra l'uomo e il mare, in fondo, è la chiave della sostenibilità delle città di mare e l'interazione tra città, mare, architettura e navi è la sintesi dell'identità marittima urbana.
Su tali basi, si propone il superamento degli orientamenti più tradizionali al ri-disegno degli

insediamenti urbani costieri e, in particolare, al recupero dei waterfront, andando oltre gli approcci mono-disciplinari. L'interdisciplinarità marittima può essere lo strumento strategico per conseguire nuove visioni e elaborare piani per la rigenerazione identitaria e sostenibile delle città di mare con il coinvolgimento pieno e consapevole delle comunità marittime.

Riferimenti bibliografici

Aa.Vv. (2012), Proceedings of the International Meeting on "Port Cities as Hotspots of Creative and Sustainable Local Development". *BDC. Bollettino del Dipartimento di Conservazione dei Beni Architettonici ed Ambientali*, n. 12.

Baltimore County (1959), *Baltimore County Waterfront Recreation Survey*. Baltimore County, Department of Recreation and Parks, Office of Planning and Zoning, www.archives.ubalt.edu.

Billé R. (2008), "Integrated Coastal Zone Management: four entrenched illusions". *S.A.P.I.EN.S*, n. 1, www.sapiens.revues.org.

Boston Redevelopment Authority (1964), *Downtown waterfront. Faneuil Hall urban renewal plan* (draft). Downtown Waterfront Corporation, www.archive.org.

Breen A., Rigby D. (1996), *The new waterfront. A worldwide urban success story*. Thames & Hudson editions, London, UK.

Brown P.H. (2009), *America's waterfront revival: port authorities and urban redevelopment*. University of Pennsylvania Press, Philadelphia, PA.

Bruttomesso R. (1993) (a cura di), *Waterfronts. A new frontier for cities on water*. Edizioni Città d'Acqua, Venezia.

Bruttomesso R. (2006) (a cura di), *Città porto-City port. Catalogue of the section of the 10th International Architecture Exhibition*. *La Biennale di Venezia, Palermo, 2006-2007*. Marsilio Editori, Venezia.

Clemente M. (2011), *Città dal mare. L'arte di navigare e l'arte di costruire le città*, Collana "Città e Architettura". Editoriale Scientifica, Napoli.

Clemente M., Oppido S. (2011), "Salpando da Belfast verso nuovi orizzonti di ricerca [eng] Union and division in cities by the sea: sailing from Belfast to new horizons of *rese*arch". *Urbanistica*, n. 148, pp. 59-61, www.planum.net.

Clemente M., Giovene di Girasole E. (2012a), "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. (eds), *Ambivalent landscapes. Sorting out the present by designing the future, Public Spaces – Urban Cultures Conference*. Lisbon, Portugal, December 6-7, 2012, CD-Rom, pp.1-17.

Clemente M., Giovene di Girasole E., Oppido S., (2012a), "Grandi e piccoli eventi nelle città di mare per mutamenti urbani sostenibili: i casi studio di Lorient e Valencia". *TRIA*, n. 9, pp. 73-90, www.tria.unina.it.

Clemente M., Demarco D., Giovene di Girasole E. (2013), "Rigenerazione delle città dal mare per una crescita sostenibile". *Planum. The Journal of Urbanism*, vol. 2, n. 27, www.planum.net.

Coastal and Waterfront Smart Growth (2009), *Smart growth for coastal and waterfront communities*, www.purl.access.gpo.gov.

Committee on Urban Waterfront Lands (1980), *Urban Waterfront Lands, Washington D.C., Environmental Studies Board.* Commission on Natural Resources, National Research

Council, National Academy of Sciences, Washington D.C.
Desfor G., Laidley J., Schubert D., Stevens Q. (2010), *Transforming urban waterfronts: fixity and flow*. Routledge, London, UK.
Dovey K. (2005), *Fluid city: transforming Melbourne's urban waterfront*. Routledge, London, UK.
Falk N. (1975) (ed.), "Opportunity Docks". *Architectural Design*, pp. 74-112.
Gordon D.L.A. (1996), "Planning, design and managing change in urban waterfront redevelopment". *The Town Planning Review*, n. 67, pp. 261-290.
Greco N. (2009), *La città e i suoi mari. Il waterfront tra sostenibilità e governance*. Angeli, Milano.
Green D.R. (2010) (ed.), *Coastal zone management*. Thomas Telford, London, UK.
Hall P.G. (1991), *Waterfronts: a new urban frontier*. University of California, Berkeley, CA.
Hoyle B.S., Pinder D.A. (1981), *Cityport industrialization and regional development. Spatial analysis and planning strategies*. Pergamon Press, Oxford, UK.
Hoyle B.S., Pinder D.A., Husain S.M. (1988), *Revitalising the waterfront: international dimensions of Dockland redevelopment*. Belhaven Press, London, UK.
Hoyle B.S. (1996), *Cityports, coastal zones and regional change: International perspectives on planning and management*. John Wiley & Sons, New York, NY.
Kokot W., Gandelsman-Trier M., Wildner K., Wonneberger A. (2008) (eds), *Port cities as areas of transition: ethnographic perspectives*. Transcript Verlag, Bielefeld, Germany.
Konvitz J.W. (1978), *Cities and the sea. Port city planning in early modern Europe*. The Johns Hopkins University Press, Baltimore, MD.
Lane T. (1997), *Liverpool city of the sea*. Liverpool University Press, Liverpool, UK.
Malone P. (1996), *City, capital and water*. Routledge, London, UK.
Marshall R. (2001), *Waterfronts in post industrial cities*. Spon editions, London, UK.
Meyer H. (1999), *City and port: urban planning as a cultural venture in London, Barcelona, New York, and Rotterdam: changing relations between public urban space and large-scale infrastructure*. International Books, Utrecht, The Netherlands.
Moss M.L. (1976), "The urban port: a hidden resource for the city and the coastal zone". *Coastal Zone Management Journal*, vol. 2, n. 3, www.mitchellmoss.com.
Salmona P. (2010), "The urban coastline and waterfront development", in Green D.R. (ed.), *Coastal zone management*. Thomas Telford, London, UK, pp. 361-395.
Savino M. (2010), *Waterfront d'Italia. Piani, politiche, progetti*. Angeli, Milano.
Stocker L., Kennedy D. (2009), "Cultural models of the coast in Australia: toward sustainability". *Coastal Management*, n. 37, pp. 387-404.
Vallega A. (1992), *The changing waterfront in coastal area management*, Collana "Ocean Change Publications", vol. 1. Angeli, Milano.
Vallega A. (2001), "Urban waterfront facing integrated coastal management". *Ocean & Coastal Management*, vol. 44., no. 5-6, pp. 379-410.
Viola P., Colombo E. (2010), *Porti turistici. Approcci multidisciplinari per una strategia progettuale integrata*. Dario Flaccovio Editore, Palermo.
Wallace D.A. (2004), *Urban planning/my way: from Baltimore's inner harbor to Lower Manhattan and beyond*. Planners Press, American Planning Association, Chicago, IL.
Wrenn D.M. (1983), *Urban waterfront development*. Urban Land Institute, Washington D.C.

Massimo Clemente
Consiglio Nazionale delle Ricerche, Istituto di Ricerche sulle Attività Terziarie
Via Guglielmo Sanfelice, 8 – I-80134 Napoli (Italy)
Tel.: +39-081-2538852; fax: +39-081-2470933; email: m.clemente@irat.cnr.it