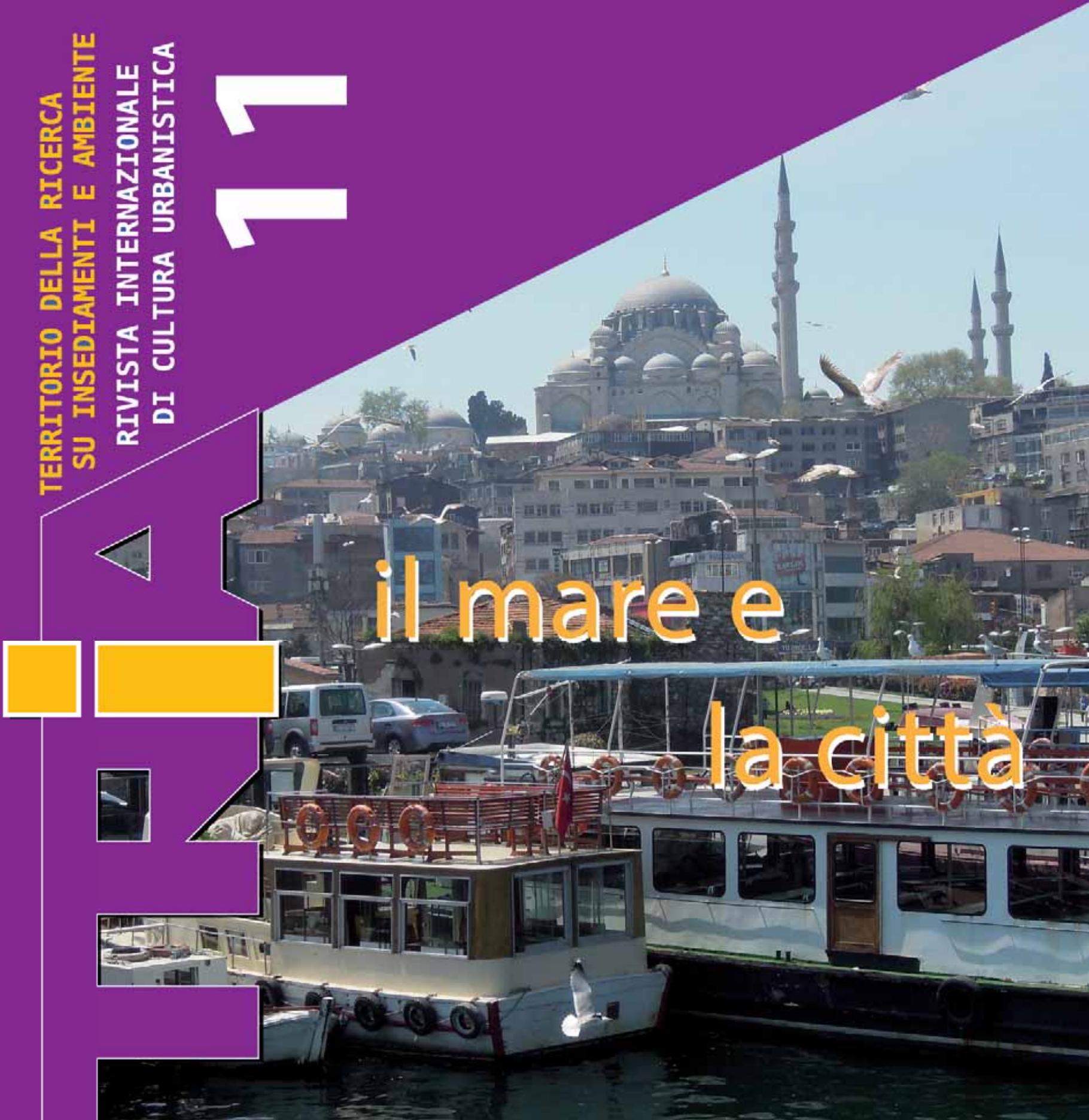


TERRITORIO DELLA RICERCA
SU INSEDIAMENTI E AMBIENTE

RIVISTA INTERNAZIONALE
DI CULTURA URBANISTICA

11



il mare e
la città



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

Vol.6 n.2 (Dicembre 2013)

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

Direttore scientifico / Editor-in-Chief

Mario Coletta *Università degli Studi di Napoli Federico II*

Condirettore / Coeditor-in-Chief

Antonio Acierno *Università degli Studi di Napoli Federico II*

Comitato scientifico / Scientific Committee

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



Comitato centrale di redazione / Editorial Board

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

Redattori sedi periferiche / Territorial Editors

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

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

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

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

Maria Scognamiglio

Sommario/ Table of contents

Editoriale/ Editorial

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

Mario COLETTA

Interventi/ Papers

Città e mare: identità marittima per una rigenerazione urbana sostenibile/ *Sea and the city: maritime identity for urban sustainable regeneration*

Massimo CLEMENTE

19

Questioni spaziali: la forma urbana della città influenza le possibilità economiche, in particolare Venezia, la città e la Laguna: un rapporto smarrito?/ *Venice, the city and the lagoon: a lost relationship?*

Piero PEDROCCO

35

Vista dal mare. La riqualificazione del waterfront di Marsiglia, tra edifici-icona e Mediterraneo/ *A view from the Sea. The regeneration of Marseille waterfront: iconic buildings and Mediterranean sea*

Maria Elena BUSLACCHI

47

Tra regole e misteri, del mare e dell'urbano / *Between rules and mysteries, of the sea and of the city*

Francesco FORTE

61

Haliç, il mare urbano. Paesaggio e trasformazione delle aree centrali di Istanbul / *Haliç, the urban sea. Landscape and transformation of the central areas of Istanbul*

Gianluca FREDIANI

75

Relazione città-porto-waterfront: complessità e complicazioni/ *Relationship between city-port-waterfront: complexity and complications*

Bianca PETRELLA

89

Portofino, fra turismo d'élite e spopolamento/ *Portofino, between elite tourism and depopulation*

Francesco GASTALDI

103

La conservazione e l'innovazione nella rigenerazione urbana. Un caso studio: "La costa ionica da Torre Merlata all'abitato di Torre Melissa"/ *The conservation and innovation in urban regeneration. A case study: The Ionian Coast from Torre Merlata to the village of Torre Melissa*

Domenico PASSARELLI, Vincenzo Alfonso COSIMO

115

Rinaturazione urbana nel Mediterraneo: nuove strategie da antichi genomi/ *Urban rinaturaction in Mediterranean: new strategy from ancient genomes*

Emanuela NAN

131

Impatti delle energie rinnovabili sul paesaggio. Eolico, alternative offshore in ambiti marini/ *Impacts of renewable energy on landscape. Alternative of offshore wind in marine areas*

Francesca MORACI, Celestina FAZIA

145

LIVERPOOL @ SHANGHAI. Il waterfront come un *brandscape* nel caso studio di Liverpool Waters / *LIVERPOOL @ SHANGHAI. The waterfront as a brandscape in Liverpool Waters case study*

Annie ATTADEMO

157

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

Rubriche/Sections

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

Abstract

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

Maria Elena Buslacchi

Abstract

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



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

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

Vista dal mare

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

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

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

KEY WORDS:

Marseille, Waterfront, Urban Regeneration, City, Port

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

Maria Elena Buslacchi

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

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

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

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

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

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

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

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

Il caso di Marsiglia: dal Vieux Port al MuCEM

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

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

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

Il Vieux Port

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

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

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

Fig. 2 – Sulla banchina del Vieux Port rinnovato



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

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

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

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



Fig. 3 – L'Ombrière del Vieux Port

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

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

Il MuCEM e l'esplanade du J4

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

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



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



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

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

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

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



piuttosto da problematiche di ordine sociale più profonde⁴.

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

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

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

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

Conclusioni

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

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

FOOTNOTES

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

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

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

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

REFERENCES

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

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

IMAGES SOURCES

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

Maria Elena Buslacchi

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

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

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

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