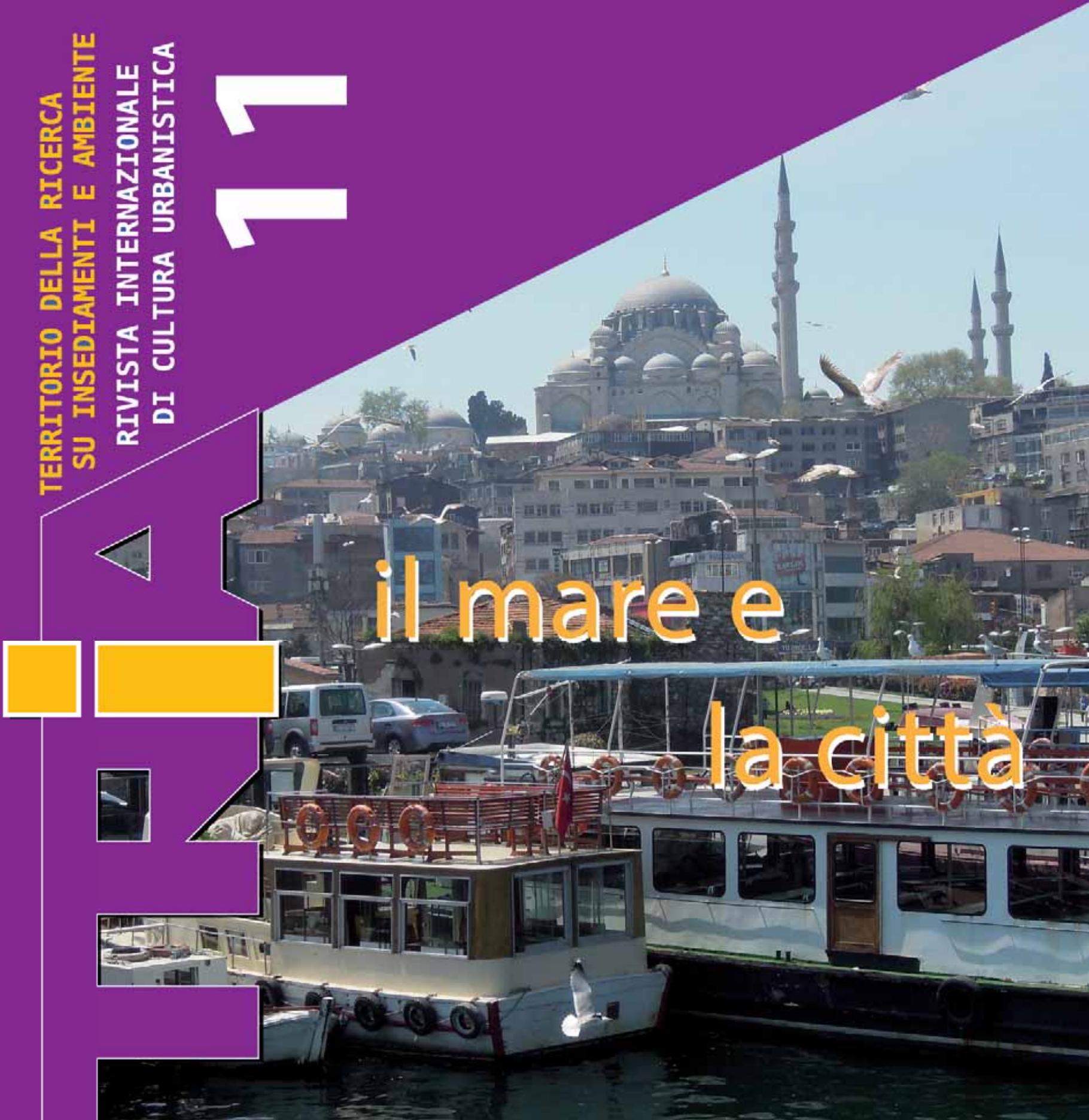


TERRITORIO DELLA RICERCA
SU INSEDIAMENTI E AMBIENTE

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

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

Francesco Forte

Abstract

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



Le coste campane, Ischia

abstract

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

Tra regole e misteri, del mare e dell'urbano

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

KEYWORDS:

sea-lands, darkness - values

Tra regole e misteri, del mare e dell'urbano

Francesco Forte

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

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

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

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

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

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

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

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

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

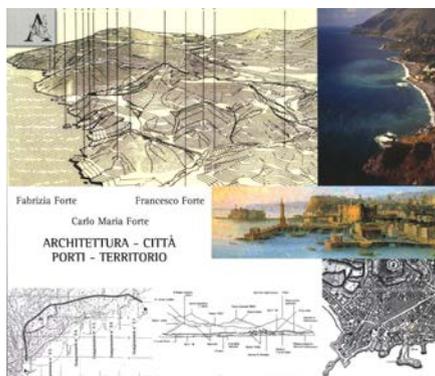


Fig. 1 - Il volume edito da Aracne nel 2013.

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

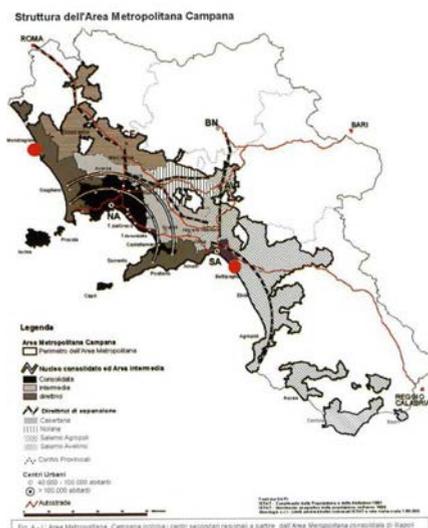


Fig. 2 - Ipotesi di nuove città porto esplorate nel volume

impegno politico e scientifico.

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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



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

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

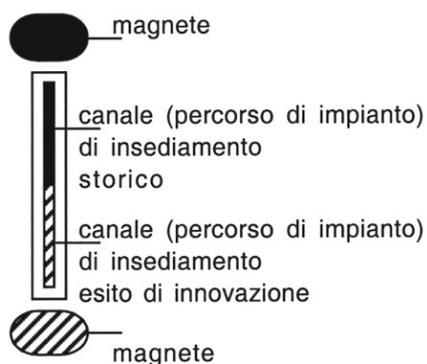
Si riteneva che i luoghi per edifici pubblici di tutti i tipi avrebbero dovuto essere fisicamente preminenti e facilmente accessibili, distribuiti in modo tale da non generare sovrapposizioni di servizi. Le attività pubbliche integrantisi avrebbero dovuto essere ospitate in edifici localizzati in uno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

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

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

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

Fig. 6 - Baltimora



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

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

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

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

impianto centrali.

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

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

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

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

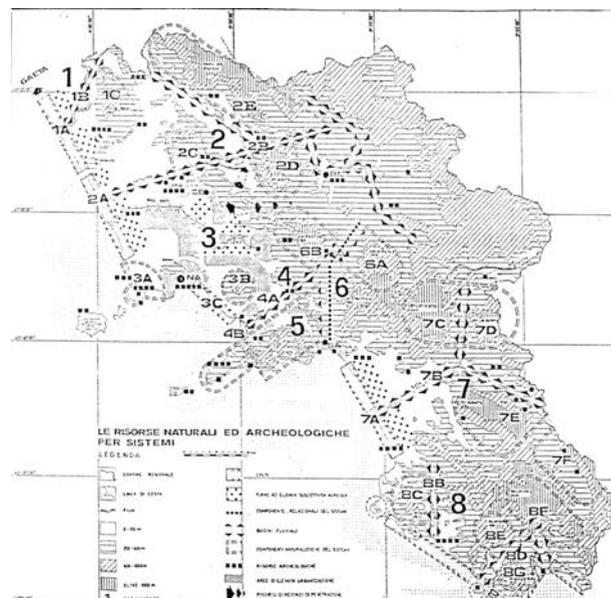


Fig. 7 - Se si tutelano i fiumi dall'inquinamento si tutela altresì il mare e la balneazione. La tesi ispirava la graficizzazione di congrue politiche regionali da noi suggerite negli anni ottanta del secolo trascorso



fig. 8 - terra-mare-antropizzazione:
Capri

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

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

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

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



FOOTNOTES

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

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

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

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

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

REFERENCES

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

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

Francesco Forte

fforteprof@libero.it

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