

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·lo 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)*



Università degli Studi Federico II di Napoli

Centro Interdipartimentale di Ricerca L.U.P.T.
(Laboratorio di Urbanistica e Pianificazione Territoriale)

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

Direttore responsabile: Mario Coletta | print ISSN 1974-6849 | electronic ISSN 2281-4574 | © 2008 | Registrazione: Cancelleria del Tribunale di Napoli, n° 46, 08/05/2008 | Rivista cartacea edita dalle Edizioni Scientifiche Italiane e rivista on line realizzata con Open Journal System e pubblicata dal Centro di Ateneo per le Biblioteche dell'Università di Napoli Federico II.

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

Rinaturattivazione urbana nel Mediterraneo: nuove strategie da antichi genomi/*Urban rinaturactivation 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 the Seine in Paris: 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

Studi, Piani, Progetti

RICONQUISTARE IL MARE E GUARDARE AD ORIENTE. Un progetto per rigenerare Crotone

Michele MANIGRASSO¹

Il paesaggio di Crotone è da svelare: grandi orizzonti si aprono verso est inquadrando altopiani di grano e calanche argillose, spiagge di sabbie rosse confinano con il mare multicolore e colline aride popolate da ulivi tortili. Ovunque si incontrano resti di antiche mura, o di cave a cielo aperto; la mitica colonna del tempio di Hera Lacinia domina la linea di costa, marcata anche da comprensibili brutture edilizie, da caotiche urbanizzazioni e da alte ciminiere che testimoniano uno sviluppo industriale mai completamente raggiunto. Questa è Crotone: un paesaggio di forti coinvolgimenti emozionali e contraddizioni culturali; antico, tipicamente mediterraneo, “paesaggio del sud” nella sua accezione più convenzionale e profonda. E' una delle tante Calabrie, un'isola in un arcipelago di paesaggi e culture diverse (Giofrè 2004) tra profonda crisi e importanti potenzialità, da comprendere e mettere in valore.

Fig. 1 - Visione guida. Un progetto trasversale, dal mare al territorio



Il rapporto con il mare, specchio di un'economia

Questo suo essere realtà sospesa tra problematiche e grandi opportunità invita alla riflessione sul ruolo che la città, nella sua storia, ha riconosciuto al mare, ma non solo per volontà sentita e tradotta in forma urbana, quanto per naturale dipendenza. Ruolo che oggi sembra negato, per le politiche errate, per le trasformazioni economiche, per il ‘malessere sociale’ che purtroppo è nel territorio e che ne influenza le condizioni di vita di chi lo abita, per un'urbanistica poco attiva e scarsamente incisiva. Il rapporto con il mare è cambiato, un legame filologicamente ricostruibile rileggendo la forma della città, il suo evolversi, l'affacciarsi e poi l'allontanarsi dall'acqua. Un rapporto fortemente legato alla storia economica di una realtà oggi pesantemente in crisi, una delle più difficili città italiane in cui l'aver negato la propria natura di città costiera, sembra rappresentare uno dei principali motivi del declino. Le criticità che interessano gran parte del tessuto, diventano ancor più evidenti in quella fascia tra città e mare, semi-abbandonata. Crotone, allontanandosi dal mare, ha dimenticato quella linfa vitale che in passato l'aveva resa principale porta d'accesso della Magna Grecia: ciò ha costruito e sedimentato condizioni ambientali purtroppo in linea con le problematiche socio-economiche rilevabili.

¹ Dottore di ricerca presso il Dipartimento di Architettura di Pescara

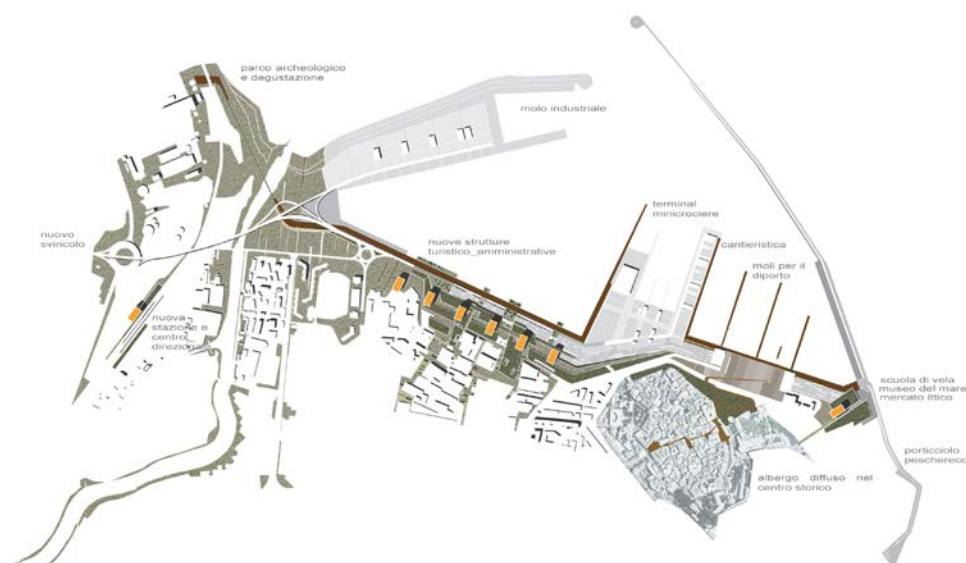


Fig. 2 - Planimetria generale. Nuova complessità e mixité funzionale, per rigenerare Crotone

Il rapporto tra Crotone e il suo mare può essere ripercorso e sintetizzato in 5 fasi principali, momenti storici che vedono, dall'antichità ad oggi, la trasformazione del suo waterfront.

(1) Anticamente un porto artificiale alla foce dell'Esaro permetteva la pesca e offriva un attracco strategico lungo la costa ionica. Con la formazione del tessuto urbano e delle mura di cinta, la città mostra due differenti atteggiamenti verso chi proviene dal mare. A nord un affaccio monumentale, disegnato da mura di fortificazione e dal castello in secondo piano, denuncia, chiaramente, la necessità di difendersi da eventuali attacchi dal mare. Il porto si sposta dalla foce dell'Esaro, verso sud, in un tratto di costa che per la sua naturale morfologia lo rende meno esposto, modificando la linea d'acqua: esso si configura come approdo privilegiato all'interno dei circuiti dei traffici mediterranei proiettando così, città ed economia al di là dei propri confini territoriali.

(2) Risulta significativa l'individuazione di un periodo che va dal medioevo alla fine dell'800 in cui l'economia della città si basava su attività molto semplici: agricoltura, pesca e commercio. In particolare, il porto, data la sua posizione strategica, era un approdo importante nel circuito dei traffici mediterranei, tappa per mercanti che si dirigevano verso sud e che trovavano qui la possibilità di scambi di bestiame e di legname. Crotone si connotava a quell'epoca come città del latifondo e l'infrastruttura che più di tutte contribuiva ad alimentare la circolazione dei prodotti era il porto commerciale. Nel secondo e terzo decennio del '900, oltre ai lavori per la costruzione della linea ferroviaria Crotone-Cutro, furono rilevanti i lavori infrastrutturali che interessarono lo scalo portuale per una sua drastica riconversione funzionale in senso spiccatamente industriale. Con l'entrata in funzione della Pertusola e dell'Ammonia, il porto diventò sostanzialmente una struttura a servizio delle grandi industrie per l'imbarco e lo sbarco dei loro output e input. Questo comportò la formazione di una fascia tra tessuto consolidato e linea di costa che allontana la città dallo specchio d'acqua contribuendo all'annullamento del rapporto visivo tra centro storico e mare.

(3) Nella seconda metà degli anni '20 il porto fu funzionalmente convertito in senso spiccatamente industriale: diventò sostanzialmente una struttura a servizio delle grandi industrie, ruolo che conserverà sino alla fine degli anni '70. Notevoli furono le opere di ricostruzione nel secondo dopoguerra visto che la città fu bersaglio di primaria importanza per l'avanzata dell'esercito angloamericano che attaccò ripetutamente le attrezzature portuali e aeroportuali. Nei primi anni '50, il baricentro economico si



Fig. 3 - Vista tridimensionale a volo d'uccello da nord

data la strategica posizione di affaccio sullo Ionio.

presentava già saldamente spostato verso una moderna struttura industriale-terziaria. I due grandi stabilimenti industriali (Montedison e Pertusola) incrementarono notevolmente le loro capacità produttive ed è negli anni '70 che venne realizzato il Nuovo Molo di sottoflutto alla foce dell'Esaro per servire direttamente le industrie vicine.

(4) Negli anni '70 Crotone si presentava come la città più industrializzata della Calabria e il suo porto era diventato una struttura a servizio delle grandi industrie.

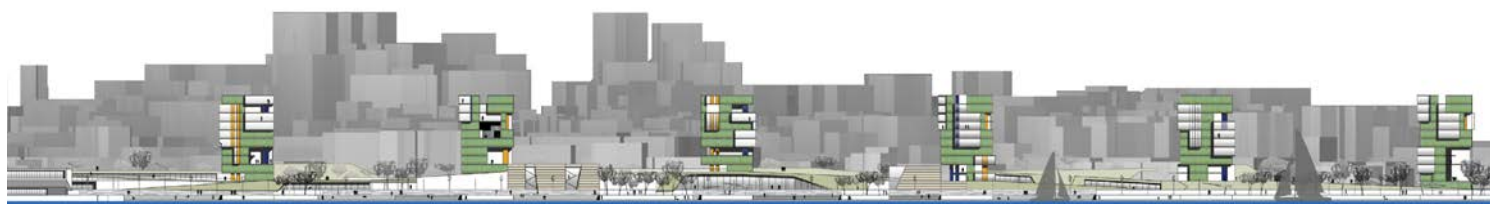
(5) Nel corso dell'ultimo ventennio Crotone subisce un drastico arresto del processo di sviluppo e una decisa riconversione economica verso modelli e sentieri di crescita tipici delle città meridionali, burocratiche e dipendenti, deludendo quelle false aspettative che il boom industriale aveva ottimisticamente generato. Sensibile a tutto ciò, il porto risulta parzialmente abbandonato per un evidente sottoutilizzo del molo industriale e del bacino mercantile ma, soprattutto, per la mancanza di relazione con la città. Restano attivi il settore turistico e la pesca,

Ripensare il waterfront per rigenerare la città

In risposta a questa condizione, il progetto di tesi di laurea dell'autore, vincitore di diversi premi nazionali sui temi della sostenibilità e del progetto di waterfront. Momento di riflessione sulle possibilità di ricostruire per la città di Crotone un rapporto nuovo con il mare, partendo dal territorio regionale, dalle sue risorse, dalle identità che lo rappresentano: il porto, come la foce di un fiume, diventa il luogo dove si depositano i materiali di un territorio attraversato. Il progetto proposto traduce in sintesi i contenuti di questo 'archivio', ridisegnando un nuovo volto alla città, vista dal mare.

Il vettore di progetto, chiaramente trasversale, realizza una costruttiva multiscalarità d'intervento e di relazioni: mare_porto_città_territorio. Il rapporto di trasversalità alla più larga scala si concretizza nel collegamento con il nuovo tracciato della S.S. 106 che verrà arretrata rispetto alla linea di costa, declassando l'attuale a strada di servizio all'industria: ciò permette di risolvere il legame tra Crotone e il sistema infrastrutturale territoriale, garantendo un accesso più fluido e strutturato gerarchicamente, alle diverse parti funzionali della città. La proposta progettuale, integrandosi ad una serie di interventi prescritti e attuati in parte dal POR Calabria, dal Pic Urban II, dal PIT13_Crotone, dal Contratto di quartiere Fondò Gesù e dal Programma di Recupero Urbano, interviene sul centro storico, sul quartiere Marinella, un tempo occupato dalle baracche dei pescatori, nel Parco Pignera, il Parco Pitagora, e nella zona industriale dismessa (Montedison e Pertusola), importante area archeologica, riqualificandole e

Fig. 4 - Un nuovo water-front a ridisegnare il volto della città sul mare.



relazionandole al porto come appendici di un progetto complesso che vede nel porto, nuova e principale polarità urbana: sostanzialmente scalo turistico per minicrociere e per il diporto con aree destinate alla cantieristica; il molo vecchio rimane a servizio dei pescherecci e quello di sottoflutto a servizio delle industrie in attività, collegato alla piattaforma logistica localizzata nell'area industriale dismessa, in parte parco archeologico con strutture recuperate per la degustazione dei prodotti tipici crotonesi.

Un nuovo skyline è necessario ad una città che deve risvegliarsi sul mare: un parco urbano, vera infrastruttura verde, riqualifica il tessuto esistente, diventando luogo di accumulazione e di incontro per chi arriva, per chi è in partenza, ma anche per chi è in città. Un suolo artificiale ipertestuale, abitato da un mix di funzioni, tra le più varie, a servizio del porto e della città, si fa vetrina di un territorio vasto. Vetrina che guarda il mare. Questa nuova infrastruttura ambientale, ecologicamente attiva, energeticamente autonoma, funzionalmente flessibile, si fa linea luminosa, a tratti si interrompe scivolando alla quota zero; a passo costante si fa verticale cristallizzandosi in edifici a torre, ricettivi e amministrativi che, con la loro presenza e scansione ritmica, ridisegnano il volto alla città.

Questa esperienza di ricerca e progetto, svolta nella facoltà di Architettura di Pescara, ha voluto testare e verificare le possibilità di ricostruire rapporti funzionali e spaziali nuovi tra mare, porto e città. Capacità di attivare oltre la linea di costa processi virtuosi di sponsorizzazione delle culture e delle economie, puntando su eccellenze radicate nella storia, e tradotte in forma contemporanea. Negli ultimi decenni i grandi porti si stanno trasformando rapidamente adeguandosi alle nuove esigenze di trasporto marittimo. Le nuove tecnologie di movimentazione delle merci, lo sviluppo del traffico container, le nuove dimensioni delle navi stanno letteralmente rivoluzionando le aree portuali. I porti si separano dalle città, acquistando un'autonomia che non troviamo nelle città del passato. Per questo, oggi, sembra più appropriato parlare di porti delle città piuttosto che di città porto (Pavia, 2002). E poi ci sono realtà come quella Crotonese in cui il porto è letteralmente un luogo dimenticato, poco attivo e che separa la città dal mare sedimentando nella distanza degrado e atopia.

Questa riflessione conferma la possibilità/necessità di riaffermare la natura costiera o portuale delle nostre città, ripartendo dal territorio e dalle sue risorse, abbandonando nostalgiche visioni storiche dei waterfront, costruendo contemporaneità nuove per chi, con sguardo curioso, arriva dal mare.

REFERENCES

- V. Giofrè, *Crotone, il Lungomare e i Giardino di Pitagora*, iiriti editore, Reggio Calabria 2004.
- M. di Venosa (a cura di), *Porti e Città*, Collana Ossimori. n.28. DAU- Pescara, 2002.
- M. Manigrasso, *Città e clima. Verso una nuova cultura del progetto*. SalaEditori, Pescara 2013
- F. Mazza (a cura di), *Crotone. Storia, cultura, economia*. Rubettino Editore, Cosenza 1992.



Fig. 1: Home page sito web www.eposbasilicata.it

Programma Epos della Regione Basilicata. Una rete per il cambiamento

Margherita SARLI

Programma strategico per l'Educazione e la Promozione della sostenibilità ambientale è la formula sintetizzata dall'acronimo EPOS, lo strumento di programmazione regionale 2010-2013 dedicato allo sviluppo sostenibile, di cui la Regione Basilicata si è dotata e che è attualmente in fase di ultimazione.

Il programma EPOS, approvato con delibera di giunta n. 2014/2010, è coordinato dal Dipartimento Ambiente Territorio e Politiche della Sostenibilità della Regione Basilicata che ha dedicato un team di risorse umane alla sua realizzazione. EPOS, come strumento regionale, favorisce la formazione permanente, mantiene alto l'interesse per la questione ambientale, richiama l'attenzione sul rapporto imprescindibile cittadino e territorio, offrendo linfe di idee ed occasioni per essere partecipi.

La programmazione dà attuazione al "Nuovo Quadro programmatico Stato-Regioni e Province autonome per l'educazione all'ambiente e alla sostenibilità" e al "Decennio per l'educazione allo sviluppo sostenibile" (DESS UNESCO Italia) e fa riferimento ai documenti internazionali che pongono anzitutto lo sviluppo sostenibile e la sedimentazione della cultura della sostenibilità quali priorità e, in secondo luogo, segnano l'evoluzione del significato e degli obiettivi dell'educazione ambientale verso un concetto più ampio. La stessa Strategia UNECE (United Nation Economic Commission for Europe) per l'educazione allo sviluppo sostenibile (Ess) del 2005, ad esempio, recita che "l'educazione (...) è un pre-requisito per raggiungere lo sviluppo sostenibile, e uno strumento essenziale per il buon governo, per i processi decisionali consapevoli e per la promozione della democrazia". In altri termini, la Strategia riconosce l'educazione ambientale come uno strumento fondamentale per la crescita di una società consapevole e democratica e segna altresì l'evoluzione da un'educazione naturalistica *strictu sensu* ad una disciplina trasversale, che mette in relazione varie tematiche da affrontare sia a livello locale che globale, come la cittadinanza attiva, la tutela della salute, le pari opportunità.

Il programma EPOS recepisce le indicazioni della strategia UNECE e trova il suo senso profondo nell'idea che l'educazione sia frutto di una relazione, che mette in comunicazione, in situazioni di scambio, di interazioni e di reciproche modificazioni più soggetti. EPOS dunque è un mezzo di confronto il cui obiettivo è la costruzione di una *visione della realtà* in un'ottica sostenibile e nasce dalla volontà di dare *un taglio educativo all'azione istituzionale*.

A questo scopo il Dipartimento Ambiente, nel triennio appena trascorso, ha lavorato in una direzione ben precisa: mettere a sistema gli *stakeholders* del territorio per condividere principi, strumenti e programmi, utili alla costruzione di una cultura "capace di futuro" (Carta dei principi di Fiuggi). In altri termini, il tentativo è stato quello di creare un modello di collaborazione con le altre istituzioni ed i cittadini, fino

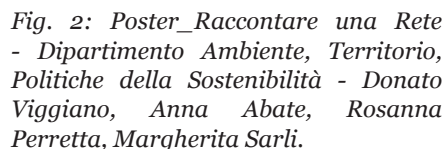
all'organizzazione di una rete territoriale che lavori insieme per far crescere la capacità di relazione dell'individuo e della comunità con l'ambiente, il territorio ed il paesaggio. Di questa rete fanno parte i Centri di educazione ambientale e alla sostenibilità (C.E.A.S.) e gli Osservatori Ambientali per la Sostenibilità (O.A.S) che costituiscono la REDUS, ossia la Rete di educazione alla sostenibilità della Regione Basilicata, alla quale il programma EPOS si rivolge e che è sostenuta con finanziamenti regionali, statali e del PO FESR 2007-2013.

Ciascun centro (CEAS-OAS) rappresenta una struttura integrata ed inscindibile rispetto ad un ente locale di riferimento, comune, provincia, parco, e si impegna a collaborare con scuole, associazioni e altri soggetti che, riconoscendo l'importanza della Rete e dichiarando di volerla sostenere, vengono formalmente riconosciuti come Amici della Rete (Adr). CEAS ed OAS hanno una diversa composizione giuridica: organizzazioni onlus/no profit, associazioni culturali e ambientaliste, cooperative e società, con una comprovata esperienza nelle tematiche inerenti l'educazione ambientale e alla sostenibilità. La REDUS è coordinata da una struttura organizzativa che funge da Centro di Coordinamento regionale e che, insieme alla Direzione scolastica, ai Centri e agli Amici della Rete costituisce un laboratorio di idee e proposte per promuovere la sostenibilità ambientale.

A partire dal 2010 sono stati messi in campo una serie di interventi per semplificare la REDUS e per ri-ammagiarla, con l'intento di ri-creare sinergie a favore della condivisione di un percorso e del perseguimento della stessa *mission*. Coerenza, complementarità, continuità ed integrazione sono state infatti le parole chiave che hanno guidato l'azione del Dipartimento Ambiente, Territorio e Politiche della Sostenibilità in materia di educazione. Il rinsaldamento o, in alcuni casi, la creazione dei legami tra i 32 nodi (CEAS e OAS) della Rete non è stato compito facile e ad oggi, sono ancora tanti gli interventi che il Centro di Coordinamento regionale vorrà realizzare per consolidare il loro agire sistemico e per armonizzazione una *vision della sostenibilità*, preservando al contempo, come un valore aggiunto, l'eterogeneità dei soggetti appartenenti alla Rete e la diversità del loro operato.

Tra le azioni proposte vanno annoverate senz'altro le occasioni formative, momenti anche residenziali, che oltre ad ampliare la *toolbox* degli educatori hanno favorito uno scambio di esperienze, un confronto sul lavoro svolto sui territori, e hanno innescato un processo empatico tra i CEAS. Riconoscere affinità o punti di distanza nell'operato dei vari Centri significa infatti, integrarne al meglio le competenze nella costruzione dei percorsi progettuali. D'altra parte invece, far emergere sul territorio le contraddizioni e i conflitti che il tema ambientale genera è un'azione di fondamentale importanza per i CEAS che devono saper leggere il contesto nel quale operano e indirizzare all'adozione di comportamenti congrui per lo sviluppo sostenibile.

Ma un'altra è stata l'iniziativa sulla quale il Centro di Coordinamento ha scommesso maggiormente, ritenendola utile strumento per il consolidamento di un fronte compatto tra i nodi che, va precisato, spesso operano in contesti territoriali anche molto distanti tra loro. Sin da subito pertanto, è stato attivato un progetto operativo denominato



Accanto al sito un altro passo in avanti per mettere a sistema la Rete e promuoverla, anche per connotarla come “un gruppo” catalizzatore di economie sul territorio, è stato fatto dedicandole una pubblicazione,

Il lavoro messo in campo ha sottolineato l'idea che la comunicazione nel campo dell'educazione per la sostenibilità non può essere qualcosa di distaccato rispetto alle attività progettuali ma piuttosto si configura come parte integrante delle stesse. Favorire la conoscenza di iniziative ha significato impegnarsi per la costruzione di una griglia valoriale nella quale i momenti di animazione territoriale siano letti come occasioni di riflessione, crescita della coscienza civica e più in generale di formazione umana, dalla quale lo sviluppo sostenibile transita. D'altronde è lo stesso Programma Epos a recitare che *“per contribuire allo sviluppo di percorsi virtuosi di educazione alla sostenibilità è*

fondamentale attivare un trasferimento di informazioni continuo e costante rivolto ai cittadini, amministratori e attori, organizzati e non, che hanno un interesse diretto o indiretto rispetto alle tematiche di gestione del territorio e dell'ambiente".

A conclusione del periodo di programmazione 2010-2013, EPOS, divenuto ormai etichetta riconoscibile e familiare sul territorio regionale, si è contraddistinto per gli sforzi attuati per il consolidamento della REDUS e per la sperimentazione di un modello di comunicazione/informazione ambientale, arma imprescindibile per la sostenibilità. Tutto quanto realizzato rappresenta un patrimonio di inestimabile valore per il Dipartimento che si è posto in una posizione di ascolto, dialogo e reciproco scambio con il territorio, da un lato affidando alla Rete tutti gli strumenti per arricchire le proprie competenze, dall'altro acquisendo da essa utili stimoli per pianificare strategie e cogliere le opportunità che la nuova programmazione saprà offrire.

Progetti di waterfront

Antonio ACIERNO

Di seguito si presentano alcune riqualificazioni di waterfront, realizzate o semplicemente progettate, riguardanti alcuni dei principali porti nazionali ed internazionali. Le schede sintetiche descrittive sono state oggetto di approfondimento di ricerca in ambito didattico¹ al fine di leggere ed interpretare i temi sostanziali presenti nei progetti di waterfront.

La scheda è stata strutturata in sezioni descrittive che interpretano gli aspetti salienti del progetto al fine di istituire un archivio utile per le comparazioni dei progetti in chiave di esercitazione didattico-progettuale.

Queste sono costituite dai *dati identificativi* riportanti la localizzazione, il nominativo dei progettisti, l'anno, la superficie e le caratteristiche dell'area d'intervento; la *descrizione del contesto con l'analisi dell'area urbana* finalizzate alla comprensione dello stato di fatto dell'area; gli strumenti della *pianificazione vigente* rappresentanti lo stato di diritto sull'area; le *criticità* principali emerse dall'analisi; gli *obiettivi e le proposte progettuali* che cercano di rimuovere le criticità e di valorizzare le vocazioni del sito.

Ciascuna scheda riporta le sezioni descrittive integrate da un ampio corredo iconografico atto ad illustrare il contesto e le soluzioni progettuali.

Il lavoro di censimento e compilazione delle schede ha costituito un interessante archivio di progetti che hanno rappresentato un valido supporto per l'attività progettuale sperimentata sul porto storico di Napoli, oltre ad affinare una metodologia analitico-progettuale composta da una sequenza di fasi che cercano di discretizzare e sintetizzare la



Fig. 1 - Il porto di Barcellona

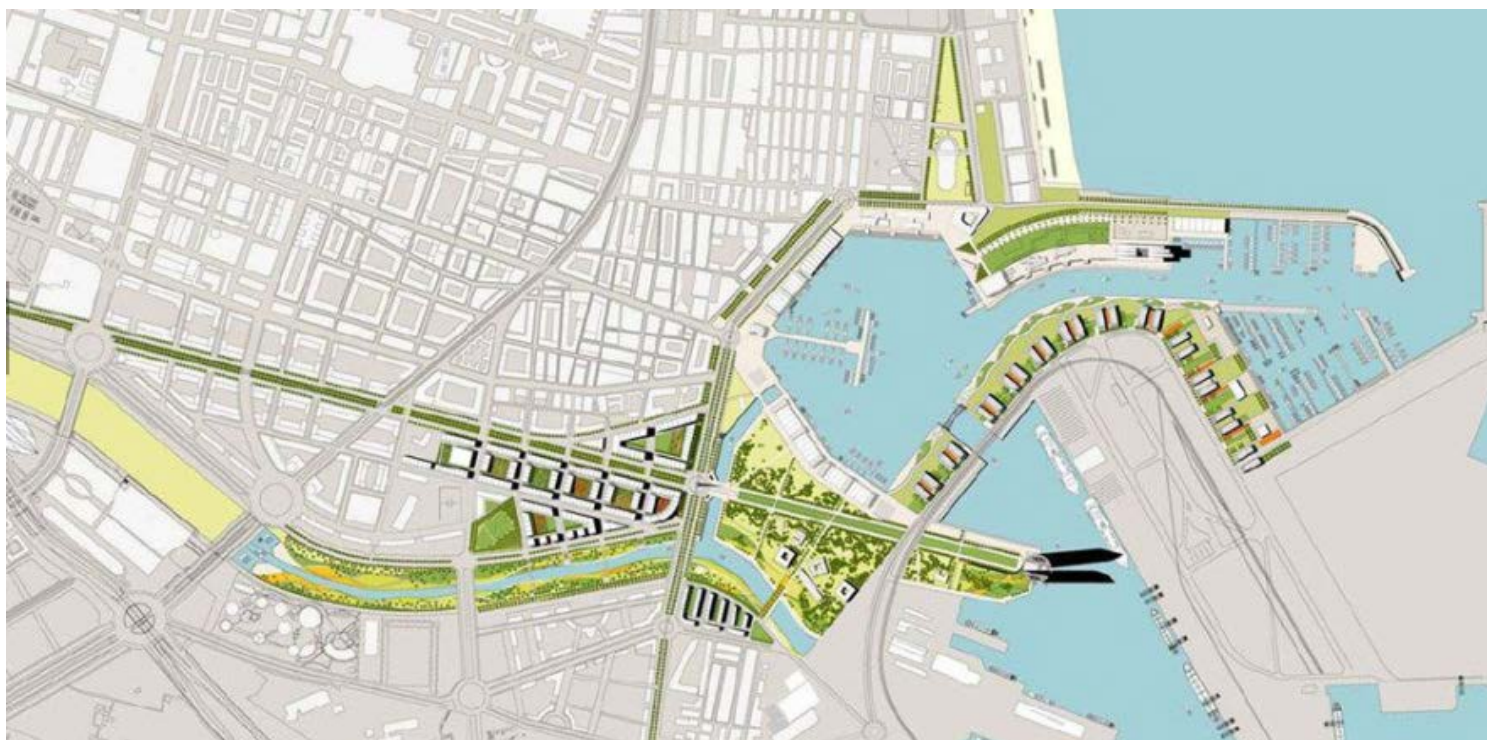
complessità dell'approccio al progetto delle aree portuali, anche alla luce della normativa vigente e delle *Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori Portuali* (ai sensi dell'art. 5 della legge n. 84/94). In particolare l'esplorazione dei progetti di waterfront affronta il tema del progetto del sotto-ambito di *interazione città-porto*, così come definito nelle Linee Guida, parte del più vasto ambito portuale, composto anche dal porto operativo legato principalmente alle attività cantieristiche, commerciali e di traffico delle merci.

Il sotto-ambito d'interazione città-porto richiede propensione pianificatoria e progettuale differente dall'ambito operativo perché si confronta molto spesso con il centro storico consolidato della città, con un contesto paesaggistico-culturale di notevole valore, con una domanda di spazi e beni pubblici che devono essere ampiamente fruibili ai cittadini e ai turisti. Si tratta di una parte tipicamente urbana con la stessa complessa articolazione del tessuto urbano storico richiedente spazi per la residenza, per le attività commerciali e direzionali, per le centralità culturali e i servizi al turismo, cui il piano regolatore portuale ed il connesso progetto urbano del waterfront devono dare risposta.

La schedatura ha riguardato più di 50 porti riferiti prevalentemente a città italiane ed europee con qualche esempio anche oltre oceano. Si riportano a titolo esemplificativo i waterfront relativi a tre città meridionali, che dialogano più di altre con il mare Mediterraneo, risorsa che costituirà progressivamente punto di riferimento per la portualità italiana nel prossimo futuro.

L'esiguità dello spazio a disposizione non ha permesso di pubblicare le schede integrali ma solo alcune parti, testuali e grafiche, sufficienti a far comprendere la metodologia applicata.

Fig. 2 - Il porto di Valencia



REGIUM WATERFRONT di Reggio Calabria

Progettisti	Architect _ ZAHA HADID ARCHITECTS
	Design _ Zaha Hadid with Patrik Schumacher
	Project Architect _ Filippo Innocenti
Localizzazione	Museo del Mediterraneo in zona porto Centro polifunzionale sulla costa tra stazione e villa comunale
Anno	2007
Superficie	Competition / Research: 25,000m ²
	Museum: 13,400m ²
	Performing Arts Centre: 8,000m ²

Caratteristiche dell'intervento

Il progetto risponde alle aspettative del bando di concorso attraverso l'integrazione nella città della fascia degradata oltre la linea ferroviaria ed attivando una mobilità urbana differenziata di collegamento tra i nuovi poli oggetto del concorso, e tra questi e le infrastrutture limitrofe.

In questo modo si innescherà una dinamica efficiente di trasformazione e valorizzazione di tutta l'area.

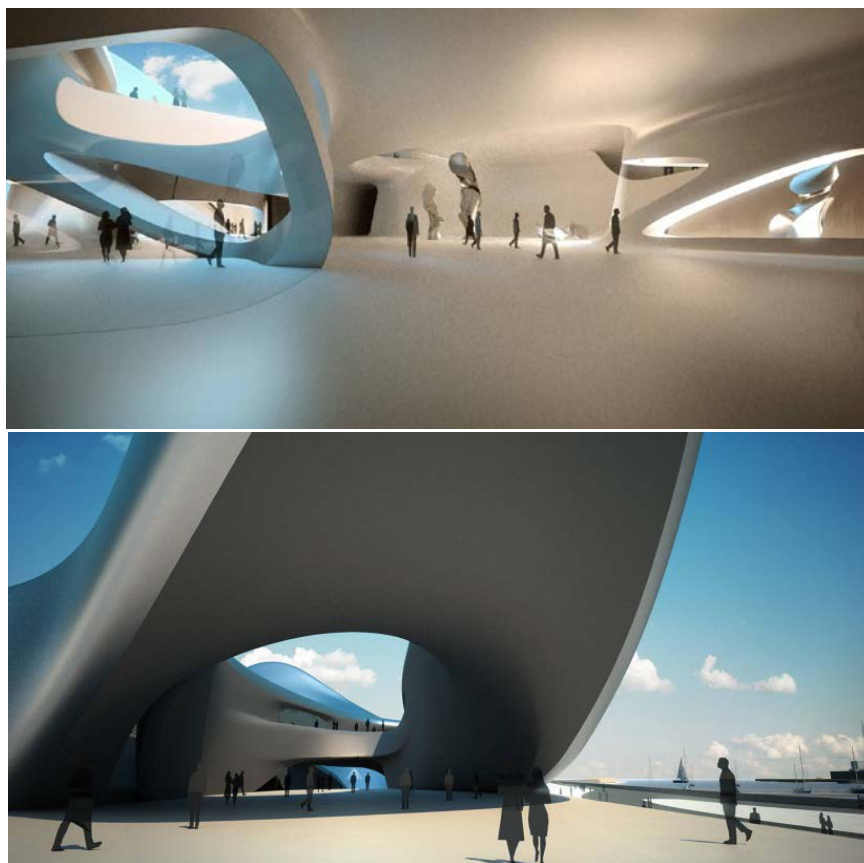
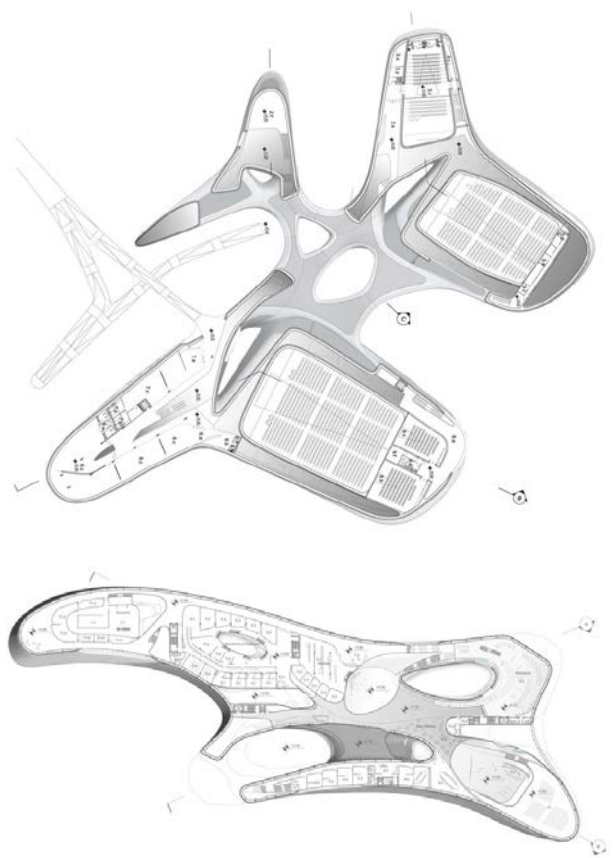
Analisi area urbana: l'area portuale sorge di fronte alla necropoli di Santa Caterina fondata nel periodo della dominazione greca, nell'attuale quartiere Santa Caterina a nord del centro storico che comprende il lungomare Falcomatà. La pianta a scacchiera termina su Corso Vittorio Emanuele III parallelo all'andamento della costa e a Via Giacomo Matteotti. Il centro storico in questione ha un impianto urbanistico ben definito e con una forte caratterizzazione morfologica e paesaggistica. I principali collegamenti sono garantiti a sud dall'aeroporto della città, ai due estremi dalle stazioni ferroviarie ed è attraversata nelle direzioni nord-sud ed est-ovest dalla maglia stradale. Le zone degradate sono le zone di espansione previste dal Piano De Nava del 1911: il porto a nord e nei pressi del torrente Calopinace a sud

Criticità: Degrado aree interessate, separazione città-mare, binari ferroviari come barriera, circolazione congestionata, parcheggi insufficienti

Obiettivi: Integrazione tra la città e la fascia degradata oltre la linea ferroviaria, Mobilità urbana differenziata di collegamento tra i nuovi poli oggetto del concorso, e tra questi e le infrastrutture limitrofe

Soluzioni progettuali: Liberare il lungomare dagli elementi di ostruzione, Attraversamento sopraelevato, Pedonalizzazione dell'area, Localizzazione parcheggi all'esterno delle aree, Attivazione navette per limitare il traffico





Il tema principale del progetto analizzato è la **CONNESSIONE**.

La riqualificazione dell'intera area è attuata tramite la fluidità degli spazi costruiti con quelli esterni e anche all'interno degli edifici stessi: piazze coperte, sopraelevate, collegate tramite diversi percorsi che garantiscono la circolazione continua tra interno ed esterno. La scelta architettonica vuole garantire la migliore connessione tra il nuovo distretto ricettivo nord, la spiaggia in continuità urbana con la città, il lido comunale e gli alberghi attualmente in costruzione sul lungomare.

L'inserimento nel **LANDSCAPE** è armonioso poiché le forme utilizzate si ispirano vagamente a forme organiche che sono volontariamente di grande impatto affinché l'intervento sia visibile dai vari punti di accesso, come l'autostrada, ferrovia e aeroporto. Il progetto sfrutta le potenzialità uniche della localizzazione, lungo il braccio di mare che separa l'Italia continentale dalla Sicilia. La morfologia del terreno artificiale, integrata alla darsena di attracco dei motoscafi e alle tre emergenze architettoniche del Centro, innescano una dinamica di percorsi diversi che consentono di attraversare il grande spazio pubblico in modo sempre diverso.

Per realizzare la **CONTINUITÀ** con la città non è stato ipotizzato l'interramento del percorso stradale bensì un attraversamento sopraelevato che consente lo scorrimento delle automobili lungo Via Matteotti e permette un nuovo punto di vista sull'area di progetto. Il traffico sarà alleviato tramite l'attivazione di navette che collegheranno ai parcheggi agli estremi del centro. In tal modo il centro storico sarà una grande area pedonale.

Le nuove **INFRASTRUTTURE**, il Museo del Mediterraneo e il Centro polifunzionale, saranno catalizzatori di eventi. Con una serie di spazi dedicati alle arti visive, allo sport e al commercio diventeranno la sede della fioritura culturale e artistica e incentiveranno la circolazione pedonale del lungomare. La localizzazione del Museo, al confine con il porto turistico, garantisce la conclusione ideale della passeggiata urbana. La **RIVITALIZZAZIONE** dell'area nella sua interezza avverrà se sarà realizzato l'intero progetto. La rinascita dal degrado in cui versa attualmente è possibile se le aree in questione diverranno centri attrattori ma anche luoghi di passaggio. Il progetto mira a riacquistare la scala umana e a diventare un faro ben visibile dall'entroterra e dalla costa.

Waterfront di Messina

Progettisti: Studio UFO e Favero e Milan Ingegneria

Localizzazione Museo del Mediterraneo in zona porto
Centro polifunzionale sulla costa tra stazione e villa comunale

Anno 2011

Superficie 300 ha

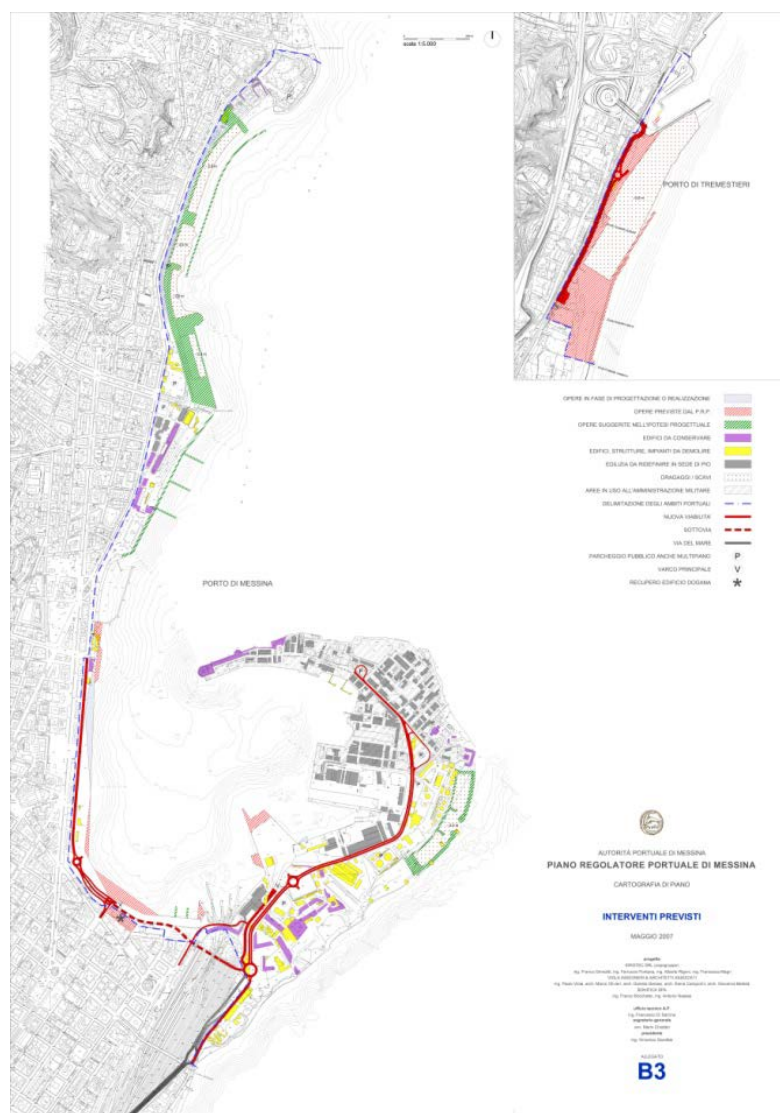
Caratteristiche

dell'intervento Ricucitura del rapporto tra waterfront e territorio urbano. Rifunionalizzazione di aree dismesse e/o degradate. Realizzazione di spazi e servizi sociali.

Analisi area urbana: Gli ambiti portuali sono due, ben distinti fra loro: quello storico, che si estende davanti alla città tra le foci dei torrenti Annunziata e Portalegni, e quello più isolato, a sud, in località Tremestieri. Il PRP disciplina gli ambiti suddividendoli in due tipologie di sottoambito, rispettivamente del Porto Operativo e dell'Interazione Città-Porto.

Il Piano prevede quattro diversi sottoambiti così identificati e denominati:

- Il Sottoambito del Porto Operativo di Messina (POM) allocato nella sua posizione storica all'interno della cosiddetta zona Falcata e a mezzogiorno della foce del torrente Boccetta, in un bacino naturalmente protetto e in un'area che in questo piano viene sostanzialmente riorganizzata sia per quanto riguarda le banchine che gli spazi a terra.
- Il Sottoambito del Porto Operativo di Tremestieri (POT), circa 7 chilometri a sud del primo, dove è prevista la riorganizzazione della darsena esistente e la formazione di una nuova darsena a mezzogiorno della prima.
- Il Sottoambito di Interazione Città-Porto denominato "Waterfront" (WAT), che comprende il litorale urbano che si sviluppa a nord della foce del Boccetta fino alla foce del torrente Annunziata, è dedicato precipuamente al diporto nautico.
- Il Sottoambito di Interazione Città-Porto denominato "La Falcata" (FAL), che impegna le aree affacciate sullo Stretto, e quindi all'esterno della omonima penisola, dedicato sostanzialmente al recupero di funzioni urbane e del rapporto della città con il mare.



Criticità: Degrado che caratterizza l'area compresa tra la "zona Falcata" e il porto Tremestieri, oggi occupata da fabbriche, impianti, depositi, magazzini, insediamenti abusivi e discariche, Netta separazione tra il tessuto urbano e l'area del waterfront, dovuta alla presenza del parco ferroviario che delimita le due aree, Assenza di aree finalizzate alla logistica delle attività industriali ed una conseguente inabitabilità di molti spazi e superfici spesso non accessibili o non utilizzabili, Assoluta mancanza di spazi e servizi sociali che consentano il recupero e l'assistenza alle utenze deboli insediate nei quartieri popolari.

Obiettivi: Ipotesi progettuale del PRG di Messina

Realizzazione di aree verdi (pubbliche, di rispetto e di arredo) e parcheggi (a raso interrati e pluripiano) per rendere compatibile l'area del porto con la sua vocazione turistica e le funzioni portuali.

Elaborazioni di piani settoriali: Piano del verde dei parcheggi; Piano dell'arredo urbano; dei colori e della segnaletica; Piano dell'illuminazione esterna; Piano dei rifiuti del rumore e della security.



Progetto vincitore del programma del PIAU "Porti e Stazioni"

Ricucitura del rapporto tra waterfront e territorio urbano superando la barriera della ferrovia, Riqualificazione dell'affaccio al mare e realizzazione di un parco urbano "frontemare" costituito di una una grande Marina e di un'Isola artificiale localizzata a Santa Cecilia, Riqualificazione delle zone ZIR e ZIS tramite il riutilizzo di molte aree industriali dismesse.

Il progetto prevede:

uffici e una struttura alberghiera

"una nuova città-paesaggio" con alloggi orientati verso Sud e con una vista privilegiata sullo Stretto.

un comparto abitativo in un'area oggi tagliata dai binari

una città-giardino con case di altezza contenuta, giardini esterni e terrazze pensili prevista tra via Santa Cecilia e via Cannizzaro

un centro servizi con una torre di 87 metri posto a 150 metri dal mare.

un centro di ricerca scientifica e tecnologica.

Waterfront di PALERMO

Progettisti: Roberto Cherubini e collaboratori- CSIAA

Localizzazione Palermo

Anno 2004

Superficie 8 ha

Caratteristiche

dell'intervento L'intervento sul fronte del porto di Palermo riguarda la progettazione del nuovo terminal crocieristico, del centro per la nautica da diporto della Cala Vecchia in immediata adiacenza al sito archeologico del Castello Normanno, e la stazione dei traghetti per le isole. Il tutto inserito in un sistema lineare di parco che interessa l'intero sedime in gran parte gravemente compromesso dell'attuale porto commerciale.

Analisi area urbana: Oltre al suo ruolo di centro economico-commerciale, Palermo è una città storica con un ricco patrimonio culturale ed un florido turismo. Quest'ultimo rappresenta un'importante risorsa con gli approdi favoriti dalle navi crociera, yachts e scafi da diporto. Palermo mostra una grande eterogeneità nel suo tessuto urbano. A partire dagli anni sessanta una gran colata di cemento ha invaso la Conca d'Oro occupando una vasta porzione di territorio posto fra il mare e le montagne.

Attualmente la zona del porto ospita nuclei amministrativi e commerciali che consentono di vivere questa parte della città soprattutto nelle ore diurne lasciandola, invece, spopolata in quelle serali.

Criticità: La questione del rapporto di scala tra gli edifici esistenti sul fronte porto e la sagoma delle grandi navi da crociera stazionanti, la relazione tra ragioni dell'indagine archeologica e ragioni della gestione delle attività diportistiche, i fattori trasportistici del disimpegno del traffico traghetti in area urbana.



Obiettivi e proposte progettuali: l'Autorità Portuale, cosciente della strategicità di un' accorta politica di recupero e rivitalizzazione dell' area del waterfront urbano-portuale, ha steso il nuovo Piano Regolatore Portuale che prevede interventi di sistemazione delle aree, di recupero del porto storico della Cala e del porticciolo di Sant'Erasmo, del restauro della Stazione Marittima per soddisfare sempre di più le esigenze di passeggeri in costante aumento.

Proposte progettuali: il progetto presentato dal CSIAA mira a risolvere le criticità localizzate nell'area in esame creando un sistema lineare di parco urbano che interessa l'intero sedime in gran parte gravemente compromesso dell'attuale porto commerciale. Si intende realizzare una continuità fisica e dove non è possibile per la presenza del mare, una continuità di visuali, tramite un sistema costruito che si snoda lungo la linea di costa:

A. Una parte del progetto riguarda l'ambito del porto storico della Cala dell'interfaccia 2: Foro Italico-Sant'Erasmo costituito dal prato del Foro Italico come area per il tempo libero e servizi legati al potenziamento della nautica da diporto della Cala e di Sant'Erasmo e alla localizzazione di servizi al turismo e al tempo libero.

B. Una seconda parte si riferisce all'interfaccia 1: Castello a Mare-Cala, costituita dalla grande area del parco archeologico del Castello a mare in corso di progressivo scavo e valorizzazione

C. Una terza prospiciente l'interfaccia 4: area Crociere costituita dal nuovo fronte su via Crispi, come area di filtro tra la città e il porto.

L'architettura dei tre edifici del progetto presentato dal Prof.Arch. Cherubini e dal suo team, risponde con le sue forme alle tre modalità di imbarco connesse alla crociera, al traffico delle linee di navigazione vicinali, al diportismo nautico. Si tratta di modalità dipendenti dalle diverse temporalità di trasferimento da terra al mezzo marittimo, capaci di connotare fortemente spazi di diversa qualità e funzione.



Footnotes

¹ Le schede sono state realizzate dagli studenti frequentati il corso di Progettazione Urbanistica tenuto dall'autore nell'ambito del Laboratorio di Sintesi finale nel corso di studi di Architettura 5UE del Dipartimento di Architettura dell'Università degli Studi Federico II di Napoli. Agli studenti, chiamati a progettare l'ambito del porto storico di Napoli, è stato richiesto di approfondire un caso studio in ambito nazionale o internazionale.

Le schede riportate sono solo una minima parte di quelle realizzate e gli studenti coinvolti partecipanti sono: Sara Gemignani, Silvia Massa, Iole Nocerino (Reggio Calabria); Maria Esposito, Miriam Ferrentino (Messina); Amato Ilaria, Antonia Angelone, Claudia Catena (Palermo).

La riqualificazione del lungosenna parigino: le *Projet des berges de Seine*

Candida CUTURI

Le aree di *waterfront urbano*, sedi privilegiate di flussi e di scambio, dispiegano un enorme potenziale in termini di contributo allo sviluppo economico e al rafforzamento della identità delle città europee.

In seguito ai cambiamenti post-bellici, le città hanno dovuto affrontare varie problematiche, sotto il profilo fisico-spaziale e socio-economico, in termini di siti derelitti/contaminati, strutture industriali dismesse, edifici degradati/obsoleti, disoccupazione ed alienazione (Cuturi, 2010).

In particolare, la rigenerazione delle aree lungo mare, fiumi e canali si è rivelata una significativa opportunità di rinascita per le città, avviatesi ad una nuova stagione di prosperità, soprattutto laddove, alla luce del ruolo chiave (autorevole e non autoritario) degli enti pubblici locali, si è attivata una solida *partnership* tra istituzioni pubbliche, settore privato, organizzazioni per la comunità, insieme ad una sempre più attiva partecipazione dei cittadini (e non mera consultazione superficiale) ai processi decisionali.

La città è diventata il focus di politiche tendenti a migliorare la *performance* urbana e territoriale, con una riduzione del ruolo dei governi nazionali ed una maggiore attribuzione di responsabilità alle istituzioni locali. La stessa Comunità Europea ha promosso e indirizzato politiche focalizzate sulle aree urbane, per la riqualificazione, la crescita e la competitività economica, l'occupazione, la coesione economica e sociale.

Negli anni '70 dello scorso secolo il Comune di Parigi aveva iniziato a perimetrare aree urbane da riqualificare, degradate o da completare, con il supporto di Stato e privati, istituendo *Zones d'Aménagement Concerté* (con relativo piano attuativo d'area).

Tra le ZAC si annoverano Citroën-Cevénnes, Bercy e Seine Rive Gauche, istituita nel 1991.

Il processo di riqualificazione della zona successivamente ridenominata "*Paris Rive Gauche*" interessa il tredicesimo *arrondissement*, un'area discontinua e parzialmente dismessa di circa 130 ettari, tra le strade ferrate della stazione di Parigi-Austerlitz e la Senna, fino al *boulevard périphérique*. Condotta dalla società SEMAPA¹ (oggi Société d'Étude, de Maitrise d'Ouvrage et d'Aménagement Parisienne), l'operazione, tra le più rilevanti dagli interventi haussmaniani del XIX secolo, afferisce ai quartieri Austerlitz, Tolbiac, Masséna e Bruneseau, articolati rispettivamente intorno ai centri nevralgici della stazione Austerlitz, Bibliothèque Nationale de France², Université Denis Diderot-Paris 7, *périphérique*/boulevard Général Jean Simon. Persegue mixité urbana e sociale tramite integrazione delle funzioni universitarie ed imprenditoriali, promuove conservazione del patrimonio, connessioni nel tessuto cittadino³, spazi verdi di quartiere, modalità di trasporto leggero e collettivo. Inoltre, è stata pioniera nella applicazione della Carta della Concertazione del Ministero dell'Ambiente (del 1996), con istituzione di un comitato di concertazione (nel 1997), operante sulla base di gruppi di lavoro te-

matici.

L'area delle rive parigine della Senna è iscritta nella *Lista del Patrimonio Mondiale UNESCO* dal 1991⁴ (*Paris, rives de la Seine*). La zona designata corrisponde al paesaggio fluviale che si estende dal Pont de Sully al Pont d'Iéna sulla riva destra e al Pont de Bir-Hakeim sulla riva sinistra, ivi compresi i grandi complessi monumentali, le prospettive e le cortine prospettanti sul fiume.

I criteri che hanno ispirato la nomina afferiscono al valore storico del sito, al valore esemplificativo delle sue costruzioni, all'uso del fiume e delle sue sponde: l'insieme urbano quale esempio ragguardevole di architettura, con le sue stratificazioni storiche; la successione di capolavori lungo le rive della Senna (Notre Dame e la Sainte Chapelle, il Louvre, l'Hôtel des Invalides, Place de la Concorde, l'École Militaire, Le Grand Palais des Champs-Élysées, la Tour Eiffel), rivelatisi riferimenti per le costruzioni gotiche o per l'impianto urbanistico delle capitali europee; la città storica dei secoli XVI-XVII, fino al XX, che attesta le relazioni dell'uomo con il fiume (difesa, scambio, passeggio).

Il *Projet des berges de Seine en 2012*, condotto dal Comune di Parigi, focalizza le sponde della Senna quale bene di valore eccezionale.

Si tratta di un progetto di riqualificazione del lungosenna da circa 35 milioni di Euro, promosso dal sindaco Bertrand Delanoë, per una visione più sostenibile del paesaggio urbano fluviale, in termini di riduzione di traffico ed inquinamento, ricorrendo a modalità di trasporto "dolci", nonché migliorandone la biodiversità⁵; inoltre, se ne promuovono usi rispettosi della morfologia, adatti a tutte le generazioni e classi sociali.

Il progetto intende valorizzare il paesaggio urbano storico, i ponti e i monumenti, le grandi prospettive e nuovi punti di vista per contemplare il sito.

Lo studio del dicembre 2011⁶ prevedeva la realizzazione dei lavori, lungo le rive destra e sinistra, nel corso del 2012. Gli interventi relativi alla sponda destra si sono conclusi nel settembre 2012; per l'estate 2013 è stata riaperta al pubblico la riva sinistra.

Il progetto punta ad una riconnessione delle persone (sia Parigini che turisti) con la Senna, attraverso incremento della pedonalizzazione lungo le sponde, miglioramento della accessibilità alle zone di bordo fiume e dei collegamenti tra le rive, continuità dei percorsi per pedoni e ciclisti, sicurezza dei luoghi.

Lungo la riva destra, la strada a scorrimento veloce Georges Pompidou si trasforma in un *boulevard* urbano, con una *promenade* tra l'Hôtel de Ville e il bacino dell'Arsenal, i nuovi attraversamenti pedonali dei ponti Debilly e Léopold Sedar Senghor⁷, per facilitare la connessione tra le sponde, e la valorizzazione dei porti des Célestins e de l'Hôtel de Ville.

In corrispondenza della parte bassa della riva sinistra la circolazione automobilistica è stata soppressa, lungo un percorso di 2,3 km, dal Musée d'Orsay al Musée du quai Branly: la banchina tra Pont Royal e Pont de l'Alma è stata interdetta al traffico veicolare per diventare una passeggiata di 4,5 ettari, dedicata a pedoni e ciclisti.

La comunità locale è stata coinvolta nella proposta di idee progettuali per le nove aree di riqualificazione lungo la Senna, nella prospettiva di creare un ambiente diversificato, creativo, sicuro e verde, attraverso un connubio tra natura, cultura, sport e tempo libero.

Figg. 1 - Le rive parigine della Senna: Musée du quai Branly, su progetto di Jean Nouvel, con il Mur Végétal (di Patrick Blanc);



In particolare lungo la riva sinistra, l'area estesa dalla Tour Eiffel al Musée d'Orsay, passando per Port du Gros Caillon, Port des Invalides e Port de Solferino⁸, è stata riqualificata quale spazio culturale flessibile, con ricco programma di eventi stagionali, nonché oasi di sport e relax; sul lungofiume è possibile correre, giocare, riposarsi, mangiare⁹, contemplare la Senna.

I giardini galleggianti del Gros-Caillou Port offrono un punto di osservazione unico, prospettante sulle acque, immerso nella vegetazione; il Verger è un giardino/frutteto con circa 120 specie vegetali; sulla piattaforma Zen (Mikado, 142 mq) si praticano Yoga, Pilates o Tai chi.

Nell'area di Port des Invalides, al di sotto del ponte Alexandre III, è ubicato il Faust, un originale luogo di intrattenimento di circa 2.100 mq – costituito da spazio per rappresentazioni con annesso bar/ristorante – dedicato a recitazione, musica, lettura e varie forme artistiche.

A Port de Solférino, l'Emmarchement è una struttura a gradoni discendente dalla banchina superiore, laddove prospetta il Musée d'Orsay, verso quella inferiore lungo la Senna; progettata per 600 posti, consente una straordinaria visione della città e degli eventi organizzati sul fiume (Foto n. 4); inoltre, lungo questo tratto della riva sinistra è possibile prenotare gratuitamente cabine ZZZ¹⁰, per rilassarsi o mangiare.

Lungo la riva sinistra, luogo di sperimentazioni urbane, si trovano, altresì, parco skate, parete per arrampicata bambini, giardino edibile con verdure stagionali, scuola di *performing arts*, spazi per mostre temporanee. L'area offre varie attività culturali e sportive, al mutare delle stagioni e per tutte le età, programmate da un talentuoso gruppo



*Fig. 2 - Le rive parigine della Senna: Port des Invalides, con il Pont Alexandre III sullo sfondo.
(Foto dell'autore, 2013)*

multidisciplinare.

Si è prestata grande attenzione alla natura e alla biodiversità, con scelta oculata delle piante, lungo le sponde, per favorire la presenza di flora e di fauna tipiche della Senna; fiori selvatici ed erba si estendono per circa 1,800 mq¹¹.

Inoltre, sono state aggiunte nuove fermate lungo la Senna per condurre i passeggeri verso taverne, ristoranti e varie sedi di attività.

Tra l'altro, è stata riqualificata Place de la République, con interdizione al traffico motorizzato lungo la parte settentrionale, piantumazione di alberi, progettazione di fontane e panchine.

La *gestione del sito* vede collaborare il Comune di Parigi con gli Architectes des Bâtiments de France e Ports de Paris, nonché con Stato, Prefettura, VNF, ma anche con i Parigini ed altri attori metropolitani, nell'ottica di una reversibilità delle funzioni.

La riqualificazione del Lungosenna parigino denota riconoscibilità e senso del luogo, diversamente da interventi che sembrano trasmettere un senso di spiazzamento, con edifici iconici e prorompenti non adeguatamente integrati nel contesto.

Il *processo di rigenerazione delle aree portuali e di lungofiume* esercita molteplici impatti positivi, sotto il profilo della riqualificazione fisica e ambientale e della rigenerazione socio-economica, favorendo bonifica del suolo e delle acque, riduzione di traffico e inquinamento, accessibilità e mobilità, conservazione e valorizzazione del patrimonio costruito, e in particolare delle testimonianze di notevole/eccezionale valore storico-architettonico, sviluppi ad usi misti nelle aree urbane a densità medio-alta, diversificazio-



Figg. 3-4 Le rive parigine della Senna: Pont Alexandre III; Port de Solférino, con il Musée d'Orsay a destra, sullo sfondo Pont Royal con il Louvre a sinistra. (Foto dell'autore, 2013)

ne delle attività e della forza lavoro, incremento di flussi turistici, percezione di sicurezza urbana.

REFERENCES

- Atelier Parisien d'Urbanisme (2011), "Paris, rives de la Seine. Le projet des berges de Seine en 2012", Mairie de Paris, APUR;
- Cuturi C. (2010), "The revival of urban waterfront areas: evaluation of British and Irish experiences", *Int. J. Sustainable Development*, Vol. 13, Nos. 1/2, 2010;
- lesberges.paris.fr;
- www.whc.unesco.org

FOOTNOTES

1 Nata nel 1985 su iniziativa della municipalità parigina quale società ad economia mista, nel 2012 ha acquisito status di SPLA, società pubblica di sviluppo locale. È certificata ISO 14001 per l'operazione Paris Rive Gauche e nel 2000 ha ricevuto il certificato ECOPASS, rinnovato nel 2003. Cfr. <http://www.parisrivegauche.com/>

2 La Biblioteca nazionale François Mitterrand (su progetto di Dominique Perrault) era uno dei *grands projets* che il presidente francese iniziò a promuovere negli anni '80, in termini di edifici singoli (in acciaio e vetro), ma anche progettazione urbana di parti periferiche della città.

3 Sono stati realizzati, tra l'altro, il nuovo asse principale Avenue de France e la Passerelle Simone de Beauvoir.

4 Numerosi centri urbani europei sviluppatisi lungo corsi d'acqua sono annoverati quali *Siti del Patrimonio Mondiale* (WHS) nella *World Heritage List* UNESCO; in Francia, oltre le rive della Senna a Parigi, Le Havre, la città ricostruita da August Perret, Bordeaux e il Porto della Luna, Mont-Saint-Michel e la sua baia. Cfr. <http://www.whc.unesco.org/>

5 Nel corso del suo mandato, iniziato nel 2001, Delanoë ha favorito percorsi e infrastrutture ciclabili, promosso schemi di condivisione delle biciclette, introdotto l'auto elettrica a breve termine, riqualificato gli spazi pubblici. Il *Projet des berges de Seine* non è stato appoggiato da alcuni di quegli automobilisti (circa 40.000) che percorrevano quotidianamente le rive della Senna.

6 Cfr. Atelier Parisien d'Urbanisme (2011), "Paris, rives de la Seine. Le projet des berges de Seine en 2012", Mairie de Paris, APUR (Étude réalisée par Jean-Christophe Choblet, Patricia Pelloux, Katya Samardzic; www.apur.org).

7 La passerella Debilly connette la zona del Musée du quai Branly (riva sinistra) con Palais de Tokyo e Musée d'Art Moderne (riva destra); la passerella Senghor mette in comunicazione il Musée d'Orsay (riva sinistra) con Jardin des Tuileries (riva destra).

8 Fino a guardare verso le suggestive Ile de la Cité e Ile St. Louis.

9 Facendo un picnic sulle terrazze attrezzate (anche con giochi da tavolo) lungo la Senna, ricorrendo alla "trattoria mobile", oppure in un ristorante sul fiume (ad esempio quello allestito in un vaporetto veneziano anni '20, di fronte al Musée d'Orsay). Cfr. <http://lesberges.paris.fr/>

10 Si tratta di *containers* in stile marinaro, da cui si guarda verso la Senna, immersi in un giardino ispirato a Monet, Picasso, Kandinskij o Seurat, dove leggere o meditare, fare un pisolino o una proposta di matrimonio. La prenotazione è valida per un arco temporale di un'ora e mezza, per un numero massimo di otto persone, con la presenza di almeno un adulto e divieto di consumo alcolico. Cfr. <http://lesberges.paris.fr/>

11 In City Hall Square, installata una composizione vegetale di 400 mq, con salici, viti, arbusti e vari tipi di erba. Cfr. <http://lesberges.paris.fr/>