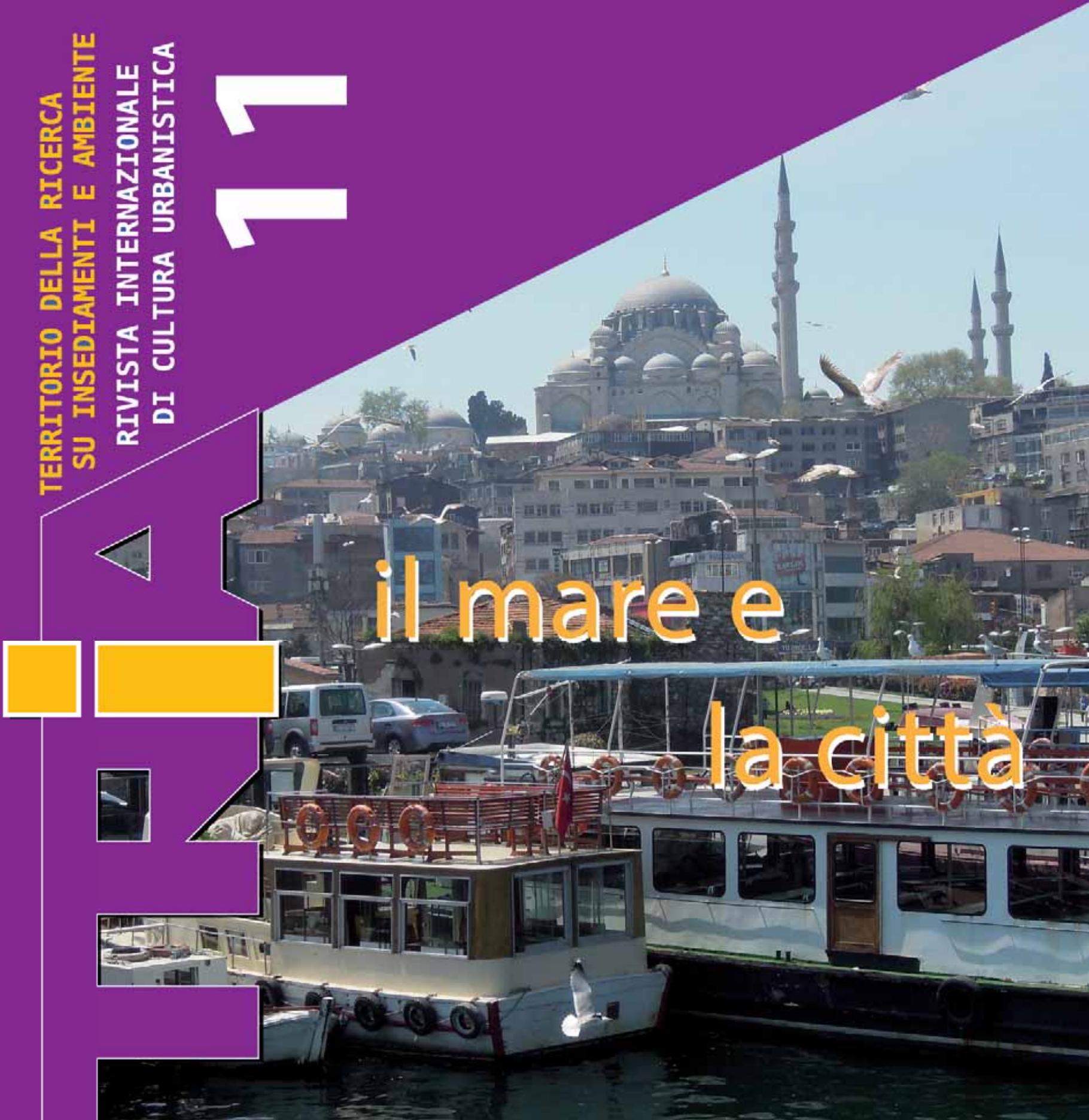


TERRITORIO DELLA RICERCA  
SU INSEDIAMENTI E AMBIENTE

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

<b>Recensioni/Book reviews</b>	255
<b>Studi, Piani e Progetti/Studies, Plans and Projects</b>	
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
<b>Dibattiti, convegni, interviste e conferenze/Debates, meetings, interviews and conferences</b>	
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
<b>Rassegna legislativa/ Legislative review</b>	
Il Piano Regolatore Portuale nella L. 84/94 / <i>The Port Master Plan in the Law 84/94</i> Antonio ACIERNO	297

## THE CITY- THE PORT-THE SEA The evolutive features of a complex relation

The balanced relation between the city and the sea was at the centre of the Greek philosophy. During the flourishing of the Hellenic civilization, Plato began wondering about the appropriate characteristics of a site for an urban settlement near the sea. An ideal-type of urban settlement model resulted, based on accessibility, safety, hygienism, productivity, proximity to energy sources, prosperity.

Renaissance artists appealed to the ancient knowledge in order to renew the treatises about architecture and town planning, in the perspective of building new models aiming at making perfect the structure and the soul of the city through a strictly geometric form.

The harbour rose with open arms, towards the sea; a hug aiming at showing the pleasure of meeting, guaranteeing shelter, protection, safety and friendly welcome.

On the contrary, the harbour turns its back to the city and sometimes it moves the city away, in order to keep a certain distance.

Physical and institutional barriers intervene between the city and the sea, claiming autonomous political-administrative and planning roles, often hindering, instead of fostering, natural osmotic processes, debasing functions, roles and social, economic, political and cultural interests of reciprocal belonging.

Almost everywhere the legislative evolution has followed, and not preceded, the territorial devastation of settlements along the coasts – especially the devastation spontaneously risen – and only later has tried to hold in check a phenomenon sadly fallen in the ways of doing and the emptiness of thinking, letting the “habit of doing” prevail the conservative legislation based on placing pickets to the “not to do” approach; that situation in the light of an economic power become the director of political power, conditioned at opening eyes on doing for half-closing eyes on business.

The new city-sea relation has to be studied as a valorisation, not as mere protective measures prescribed by ordinary landscape/town planning tools, or as design interventions for the aesthetic renewal of waterfront building facade. We need to go further, allowing the city to demolish definitely the port barriers which still deprive it of the fruition of its sea, acting consistently with the intervention designed and implemented by Hippodamus of Miletus in Athens during the Age of Pericles, so that the city could join its port (Piraeus), thought with some mediation: a protective wall which would sanction a right of reciprocal belonging, physically and institutionally, between the city and the sea.

*Istanbul, la rocca dominante il Corno d'Oro*

## **CITTÀ - PORTO - MARE**

### **I caratteri evolutivi di un rapporto complesso**

L'equilibrato rapporto tra città e mare fu alla prioritaria attenzione del pensiero greco, in particolare di Platone, che nel pieno fiorire della civiltà ellenica si interrogò su quali caratteri dovesse avere il sito per accogliere confortevolmente un insediamento urbano in prossimità del mare.

Ne derivò un idealtipo di modello insediativo urbano fondato su presupposti di "accessibilità", di "sicurezza", di "igienicità", di "produttività", di "prossimità" a fonti energetiche e di "prosperità".

Gli artisti rinascimentali attingono alle fonti del sapere antico per dar vita ad un rinnovo della trattatistica architettonica ed urbanistica idealmente indirizzata alla costruzione di nuovi modelli tesi a perfezionare, attraverso la forma, rigorosamente geometrica, la struttura e l'anima della città.

Il porto nasce con le braccia aperte, divaricate in direzione del mare; un abbraccio teso a manifestare il piacere dell'incontro, a garantire riparo, protezione, sicurezza ed amicale accoglienza. Volge viceversa le spalle alla città, talvolta allontanandola anche considerevolmente da sé, una misura tesa a "mantenere le distanze".

Barriere fisiche ed istituzionali si frappongono tra città e mare rivendicando autonomi ruoli politico amministrativi e pianificatori che spesso finiscono con l'ostacolare anziché favorire i naturali processi osmotici, svilendo di significato funzioni, ruoli ed interessi sociali, economici, politici e culturali di reciproca appartenenza.

L'evoluzione legislativa ha quasi ovunque seguito e non preceduto la devastazione territoriale degli insediamenti lungo i litorali, specie quella "spontaneamente" andatasi a determinare, e solo tardivamente ha preso a porre argini ad un fenomeno rientrato tristemente nelle costumanze dell' "operare" nei vuoti del "pensare", lasciando che la consuetudine al "fare" prevalesse sulla legislazione conservativa fondata sul porre picchetti al "non fare"; il tutto all'ombra o, peggio ancora, alla luce di un potentato economico erettosi a regista del potentato politico, condizionato ad aprire gli occhi sul "fare" per socchiuderli sull'"affare".

Il nuovo rapporto città-mare va studiato in termini "valorizzativi", non certo limitabili alle sole misure cautelative prescritte dagli strumenti di pianificazione ordinaria, paesistica ed urbanistica, o agli interventi progettuali interessanti il rinnovo estetico delle palazzate di fronte mare; occorre procedere oltre, consentendo alla città di abbattere definitivamente le barriere portuali che ancora la privano della fruizione del suo mare, operando in coerenza con l'intervento che Ippodamo da Mileto progettò e realizzò nell'Atene dell'età di Pericle, facendo sì che la città si congiungesse al suo porto (il Pireo), sia pure con gli strumenti che le circostanze imponevano: un muro protettivo che fisicamente ed istituzionalmente sancisse il diritto di reciproca appartenenza: città - mare.

## **CITTÀ - PORTO - MARE**

### ***I caratteri evolutivi di un rapporto complesso***

*Editoriale di Mario Coletta*

L'equilibrato rapporto tra città e mare fu alla prioritaria attenzione del pensiero greco, in particolare di Platone, che nel pieno fiorire della civiltà ellenica si interrogò su quali caratteri dovesse avere il sito per accogliere confortevolmente un insediamento urbano in prossimità del mare.

Ne derivò un idealtipo di modello insediativo urbano fondato su presupposti di “*accessibilità*”, di “*sicurezza*”, di “*igienicità*”, di “*produttività*”, di “*prossimità*” a fonti energetiche e di “*prosperità*”.

L'*accessibilità* derivante dalla presenza di aree portuali naturali favorevoli la facilità degli approdi; la *sicurezza* garantita dalla configurazione orografica del sito, privilegiante le emergenze collinari naturalmente protette o comunque agevolmente proteggibili con opere murarie sapientemente raccordabili alle caratteristiche topiche ed aperte al controllo sia dei traffici marittimi che di quelli terrestri; la *igienicità* intesa come l'insieme delle condizioni ambientali atte a salvaguardare la salute, a principiarsi dai requisiti ecologici di più remota conoscenza: la ventilazione, il soleggiamento, la debita distanza dalle anse vallive profonde e superficiali interessate dalla nebbia e dai rischi e pericoli idrogeologici (impaludamenti, smottamenti, frane, esondazioni, alluvioni, dilavamenti, tracimazioni ecc.); la *produttività* riferita alla minima distanza da aree ad elevata fertilità, atte a garantire abbondanza di alimentazioni ed a consistente dotazione di risorse ittiche e vegetazionali (boschi e radure prative) atte a favorire il prosperare di attività lavorative nei settori primari della pesca, della pastorizia e della caccia; la *prosperità* derivante da una attitudine vocazionale alla crescita, intesa come sede di felice incontro tra le attività primarie, secondarie e terziarie che concentrandosi in un sito di agevole accessibilità viene a caratterizzarlo come sede privilegiata di scambi variamente relazionali.

Tali riflessioni nascevano dalla esigenza di interpretare e conseguentemente di razionalizzare i comportamenti colonizzativi che avevano informato le fondazioni urbane lungo le coste della Jonia Orientale (Asia Minore) e di quella Occidentale (Mezzogiorno peninsulare d'Italia e Sicilia) a decorrere dal XVIII secolo A.C.; agli assunti teorici di Platone si aggiungono quelli anche operativi di Ippodamo da Mileto, impropriamente ritenuto, da una parte della letteratura storico - architettonica contemporanea, l'inventore della città “a scacchiera” (definizione tipologica derivata dalla orditura ortogonale dei suoi tracciati viari), più propriamente presentato da Aristotele come il pensatore e l'operatore che aveva posto ordine (fisico ed istituzionale) alla “città nuova”, facendola assurgere a modello del corretto pianificare, progettare e governare.

Teorie e prassi relative ai processi di corretta urbanizzazione si trasferiscono anche nella trattatistica antica greca e romana, che le codifica in norme comportamentali dotate di quella indispensabile flessibilità che lo spazio geografico e le circostanze ambien-



*Fig. 1 Ischia, Sant'Angelo*

tali richiede nel passaggio dal modello teorico a quello operativo, lasciando immutati ed immutabili i principi etici, religiosi e culturali che informano, peculiarizzandoli, i comportamenti del costruire, dell'abitare, del frequentare e del vivere la città.

Gli artisti rinascimentali attingono alle fonti del sapere antico per dar vita ad un rinnovo della trattativa architettonica ed urbanistica idealmente indirizzata alla costruzione di nuovi modelli tesi a perfezionare, attraverso la forma rigorosamente geometrica, la struttura e l'anima della città, tenendo in debita considerazione quanto Platone aveva teorizzato nel fornire risposta ai tanti interrogativi che la sua curiosità poneva in essere, soprattutto riferiti ai caratteri dei siti più vocazionati a recepire insediamenti urbani, specie se rapportati alla prossimità del mare.

Ragioni di sicurezza e di salvaguardia della salute allontanavano la città dal mare, favorendone la ubicazione in siti più confortevoli, su altipiani o nelle compagini di sistemi collinari di misurata acclività, serviti da corsi d'acqua o da fonti sorgive (che garantissero ai suoi abitanti il soddisfacimento del prioritario fabbisogno di alimentazione: l'approvvigionamento idrico), ben distanti dagli approdi costieri e dai porti naturali fasciati da territori impaludati esposti alle infestazioni malariche, la cui desertificazione era in-



Fig 2 Marina di Camerota, Porto degli Infreschi area protetta del Parco Nazionale del Cilento e del Vallo di Diano

terrotta dagli episodici e primordiali insediamenti delle piccole comunità di pescatori.

Sull'argomento hanno ragionato filosofi antichi (Platone, Ippodamo da Mileto, Aristotele) ed artisti rinascimentali (Leon Battista Alberti) fautori di teorie di matrice naturalistico ambientale, oltre che di deduzioni ed ipotesi progettuali orbitanti nell'universo delle utopie idealistiche che hanno conferito alla cultura rinascimentale il merito di avere promosso il felice incontro dei saperi scientifici ed umanistici, culturali ed artistici, teorici ed applicativi, fissati negli scritti trattatistici come nelle materiche sperimentazioni architettoniche ed urbanistiche.

*L'homo sapiens* rinascimentale, *magister fortunae suae*, ha fissato i canoni del corretto operare nell'arte del costruire come in quella del pianificare, applicandosi in tutti i campi della conoscenza, sia essa derivante dalla "bottega" che dalla "corte", coniugando il sapere del pensare con il sapere dell'operare.

Leon Battista Alberti ripropone nel suo trattato l'approfondimento delle medesime considerazioni, preannunciando la indispensabilità di trasferire il rapporto città – mare nel contesto ambientale che oggi più specificamente definiamo "ecologico". La sua città ideale deve sorgere su un promontorio, con caratteristiche di terrazzamenti, visitata

dai venti, dalle brezze marine, ma coronata da murazioni che la rendano protetta dai pericoli derivanti da aggressioni belliche, aperta al godimento paesaggistico ed al controllo visivo delle accessibilità terrestri e marittime, sapientemente equilibrata nella ripartizione delle funzioni dirigenziali, sociali, commerciali, produttive ed abitative, curata nell'estetica del suo edificato e geometricamente ordinata nella tessitura delle sue reti infrastrutturali; il tutto mirato a perseguire, come obiettivo fondamentale, la "felicità", quella armonia del vivere insieme che riduttivamente oggi appelliamo "sostenibilità", "sussidiarietà", o più sinteticamente "vivibilità".

La cultura del Rinascimento italiano ed europeo pone in dialettico confronto il pensiero teorico-ideologico dell'Alberti a quello scientifico – sperimentale di Leonardo da Vinci, che affronta con geniali soluzioni il rapporto di città – acqua, proponendo il dirottamento del percorso dell'Arno e la delocalizzazione della foce non tanto per declassare Pisa quanto per potenziare Firenze, conferendole il carattere di "città portuale" resa possibile dalla navigazione lungo entrambi i sensi direzionali del fiume. Il suo modello urbanistico, fondato sulla differenziazione dei traffici pedonali, carrabili e navigabili, si ispira alle qualità positive di Venezia, città aperta, espressione sublime di bellezza, operosità e ricchezza, dove arte e cultura colloquiano creando o incentivando i presupposti del "buon governo", nella quale peraltro è chiamato ad intervenire per elaborare proposte solutive della sua più preoccupante vulnerabilità: scongiurare il pericolo delle incursioni saracene derivante dalla sua indifesa accessibilità, per ovviare al quale mette in campo una flotta di zattere attrezzate alla difesa militare ma flessibilmente convertibile al trasporto di persone e di merci in tempi di recuperata tranquillità.

Il colloquio tra città e mare ha avuto come intermediario "il porto", il sito dell'approdo dei traffici marittimi; le prime migrazioni, puniche, egizie e soprattutto greche, si sono orientate alla ricerca di porti naturali, a ridosso dei quali si sono insediate le principali città ed hanno prosperato le principali civiltà grazie alla rete di scambi resi possibili dalla sempre aperta "via del mare". La prima arcaica guerra mondiale esaltata dai poemi omerici, consumatasi nella terra di Ilio (Troia), ci ha fatto conoscere la molteplicità degli aspetti derivanti, positivi e negativi, dell'abitare, operare, difendersi e vivere in prospicenza del mare. Le avventurose vicende incorse ad Ulisse nel suo travagliato viaggio di ritorno ad Itaca costituiscono una sorta di abaco delle insidie che la navigazione può riservare a quanti ardiscano affrontare le forze della natura e, tra queste, le violenze del mare, utilizzando il proprio sapere e volere come una sfida tesa a superare le paure messe in campo dal conservatorismo frenante dei poteri politico-religiosi disciplinanti



Fig 3 Ischia, porto di Casamicciola

i comportamenti sociali. Le “Colonne di Ercole” costituivano il limite insuperabile della navigazione mediterranea antica, la barriera inviolabile che segnava la conclusione del mondo da esplorare, conoscere e vivere; una barriera destinata a consolidarsi nella successiva “età di mezzo”, per essere definitivamente demolita solo con l’avvento della civiltà rinascimentale che spalancò le porte alla scienza, alla cultura ed all’arte rendendo possibili le avventurose navigazioni transoceaniche che hanno segnato il passaggio della storia dal Medioevo all’ “Era moderna”.

L’arte e la letteratura rinascimentale hanno visivamente e contenutisticamente esaltato il rapporto città-mare, cogliendone le valenze estetiche e rievocando i caratteri edonistici che le ha rese non solo visivamente attraibili ma anche globalmente fruibili. Vengono conseguentemente riproposte le trilogie antiche del “bello”, del “piacevole” e del “godibile” che condussero alla riscoperta dei “luoghi delle delizie” ove trascorrere in ozio i tempi del non lavoro, riproponendo in una nuova dimensione elevatamente percettiva il rapporto città-mare.

Il contesto urbano e quello marino, nella promozione vacanziera della società opulenta, si intersecano in una reciproca sublimazione paesaggistica là dove il bello naturale

*Fig 4 Ischia Porto, insediamento antistante il castello*



Fig 5 Porto di Genova, la Biosfera di Renzo Piano



gareggia ad armi pari col bello antropico, dove il costruito ritrova un sapiente equilibrio con la linea di costa, magari intervallato dalla ricchezza vegetazionale o dalla particolare configurazione geomorfologica dei siti.

Il litorale flegreo ed il suo entroterra, eretto alla dignità di “Campania Felix” viene, nella ripartizione amministrativa augustea aggregata al Lazio nella “Regio I” e l’isola di Capri sarà eletta a sede privilegiata di due imperatori: Augusto e Tiberio, mentre sul litorale dalmato la dimora imperiale di Diocleziano darà vita alla città di Spalato. Ben altro significato avrà l’insediamento imperiale urbano di Ravenna, sul litorale adriatico prossimo alla delta del Po, che assumerà il ruolo di una capitale provvisoria sorretto da emergenti esigenze di sicurezza, una città – ponte destinata a trasferire la propria sede nel più strategico sito dell’antica Byzantium, sul Bosforo, convertita nel 330 d.C. in Costantinopoli ed eletta a capitale cristiana dell’Impero, in voluto contrasto con la Roma pagana.

Sulla scia degli imperatori le famiglie patrizie distribuiscono le loro dimore vacanze lungo i litorali più ameni del “Mare Nostrum” realizzando aggregazioni insediative meno compatte di quelle urbane col risultato di favorire i primi processi conurbativi lungo le strade carrabili costiere interessate dai più intensi volumi di traffico. Le classi nobiliari, di sangue e di doge, a decorrere dall’età rinascimentale saranno attratte dal fascino dei ruderi delle antiche dimore patrizie e tenderanno a ristabilire, attraverso essi, il colloquio insediamento - mare con le loro torri, i loro castelli e le loro ville, fasciate dal verde dei giardini, aperte a pittoresche suggestioni. La società borghese emergente, affermata con la cosiddetta “rivoluzione industriale” tenderà a sua volta ad imitare i comportamenti nobiliari nel conferire alla residenza sul mare un significato economico- sociale che tenderà progressivamente a privilegiarla; di qui la realizzazione di palaz-

zate fronte mare, e di insediamenti residenziali urbani collinari anche di seconda e terza fila resi più prestigiosi e quindi più costosi se dotati dell'affaccio al mare.

Con l'avvento della civiltà industriale la città diviene sede di promiscui insediamenti specie nelle aree marginali al centro storico, con edifici produttivi anche ecologicamente non compatibili serpeggianti tra i quartieri residenziali ubicati nelle zone di maggiore accessibilità ferroviaria e marittima il cui successivo riordino ha preso a concentrarli a ridosso delle aree portuali o al loro interno, sicché il porto, crescendo in espansione lineare ed in densità edificatoria, ha finito con il creare una sconcertante barriera visiva alle città, sottraendo ai suoi abitanti il piacere di contemplare il mare. E' il caso di Genova, di Livorno, di Mestre, di Napoli, di Taranto, città che hanno accolto, nell'area portuale, infrastrutture e strutture produttive a forte potenziale inquinante che, anche se in larga parte dismesse, attendono interventi di recupero e riqualificazione urbanistica ed ambientale.

Il Porto, si potrebbe configurare come una "porta" al maschile, una porta che si apre e si chiude in ragione dell'arrivo e della partenza di persone, merci, relazioni, scambi, incroci di interessi, opportunità, traffici, conoscenze, affari, culture e civiltà; il tutto separante e nel contempo unificante città e mare.

*Fig 6 Porto di Genova, interventi per la celebrazione delle Colombiadi*



*Fig 7 Il ritiro del mare a Mont-Saint-Michel*



Nasce con le braccia aperte, divaricate in direzione del mare; un abbraccio teso a manifestare il piacere dell'incontro, a garantire riparo, protezione, sicurezza ed amicale accoglienza.

Volge viceversa le spalle alla città, talvolta allontanandola anche considerevolmente da sé; una misura tesa a "mantenere le distanze", quasi ad assumere un atteggiamento altezzoso, improntato a manifesta rivalità competitiva, impedendole di procedere oltre, di valicare il limite del dovuto, investendo spazi destinati ad altro, a scandire specificazioni e diversificazioni di ruoli, mansioni ed attività professabili.

Barriere fisiche ed istituzionali si frappongono tra città e mare rivendicando autonomi ruoli politico amministrativi e pianificatori che spesso finiscono con l'ostacolare anziché favorire i naturali processi osmotici, svilendo di significato funzioni, ruoli ed interessi sociali, economici, politici e culturali di reciproca appartenenza.

Il porto e la città hanno come comune denominatore il mercato, il luogo dell'incontro, dello scambio di prodotti, idee, credenze fideistiche, costumanze, consuetudini, tradizioni, conoscenze, culture e civiltà. Il primo si configura come l'anticamera della seconda; i suoi spazi sono di transizione contro quelli di sosta e permanenza anche definitiva dell'altra.

L'intervallo spaziale che li separa è talora inversamente proporzionale alle reciproche dignità, favorendo opportunità pianificatorie che in un passato remoto rivestivano caratteri di presidi militari garanti di sicurezza e che in un passato prossimo e nel presente hanno rivestito e rivestono caratteri di presidi civili garanti di prosperità economica,

*Fig 8 Mont-Saint-Michel, veduta paesaggistica dell'insediamento storico*



sociale e culturale.

Città e mare, oltre le aree portuali, si confrontano oggi lungo fasce costiere che sembrano avere pressochè definitivamente dismesso l'abito originario, configurandosi talora senza interruzione di continuità, sino a definire la prima linea di una trama urbanizzativa che ha teso a sottrarre ai litorali quelle connotazioni segniche che la natura aveva loro impresso nel corso dei millenni, destinate a sopravvivere solo nelle aree di più difficoltosa accessibilità o di più precaria persistenza e recuperabilità.

La città lungo tali itinerari ha teso progressivamente a perdere i suoi requisiti di luogo di concentrazione per acquisire quelli meno significativi di area della dispersione insediativa, impegnando risorse ed energie a vantaggio dei meno ed a spese dei più, nell'altalenante equilibrio dei poteri che si costruiscono per separare più che per unire, per dividere più che per moltiplicare, per sottrarre più che per aggiungere; una impari lotta contro il sociale, il culturale, il paesistico e l'ambientale destinata ad una sconfitta che, sia pure indirettamente e con diversità di peso, viene a colpire gli stessi vincitori.

La crescita "a nastro" delle città lungo i litorali, venutasi ad intensificare nell'ultimo cinquantennio ha acquisito maggiore spessore in continuità delle aree urbane a maggiore densità insediativa per affievolirsi in rapporto diretto alle distanze dalle stesse, mortificando la condizione del vivere con le dissonanze edilizie non disciplinate da normative urbanistiche e tantomeno "paesistiche", aperte ad esibizionistiche espressioni di malintese manifestazioni di arricchimenti misurati in quantità, più che di ricchezze, misurabili in qualità.

I litorali urbanizzati, allorché esauriscono i ruoli e gli spazi per una progressiva espansione della città, cedono il passo ad altre forme insediative, ad uso discontinuo, e quindi caratterizzato da più consistente precarietà manutentiva che le espone ai rischi di un progressivo degrado. Degrado fisico, paesistico ed ambientale che si accompagna sovente a degrado economico, sociale e culturale, sotto livellato persino alle condizioni di indigenza in cui versano le estreme periferie urbane dove persistono forme insediative poco più che baraccali.

La tendenza della conquista di *“un posto al mare”* presenta analogie con quella più nefanda manifestatasi nel passato regime fascista, che condusse a giustificare, e conseguentemente a legittimare, le oppressive guerre coloniali intraprese contro le popolazioni africane non ancora soggiogate dagli altri Paesi europei, all’insegna di una conquista di *“un posto al sole”*.

Entrambe le *“conquiste”* sono sottese dalla perversa logica di sottrarre ad altri *“il necessario”* e talvolta *“l’indispensabile”* per avocare a sé *“il superfluo”* e *“l’effimero”*.

L’abnorme insediamento vacanziero che mortifica oggi larga parte dei litoranei *“spontaneamente”* sottratti al pubblico godimento, privandolo delle sue naturalistiche, paesaggistiche ed ambientali caratterizzazioni, è rapportabile all’indebita acquisizione di patrimoni, diritti e libertà, sancita da conflitti che hanno capovolto la matrice etica che li doveva sottendere, lasciando che la difesa cedesse il passo all’offesa, la barbarie alla civiltà.

La pianificazione territoriale, sorta e sviluppatasi altrove, ha raggiunto il Mediterraneo con notevole ritardo, quando già i processi degenerativi degli insediamenti vacanzieri lungo i litorali costieri avevano posto in essere le loro devastanti radici, anche se l’apparato legislativo italiano riguardante la problematica della tutela del corretto utilizzo della risorsa *“territorio”* era stato lungimirante al punto da assurgere a quadro di riferimento per gli altri Paesi del continente europeo.

La legge quadro dell’urbanistica italiana pur essendo erogata in anticipo rispetto a quelle europee, ha segnato un ritardo di tre anni rispetto alla legislazione di tutela, anche se entrambe hanno risentito, nel muovere i primi passi, dell’arrovellato clima del secondo conflitto mondiale destinato a concludersi con i devastanti effetti di una guerra anche civile che avrebbe lasciato sul campo macerie, vittime, miserie e rovine.

I cosiddetti *“piani di ricostruzione”* che sono seguiti, là dove sono stati redatti, hanno avuto il sopravvento sulla pianificazione ordinaria, operando all’insegna di quella *“emergenza”* che detterà l’avvio ad un nuovo corso dei comportamenti progettuali e gestionali della pianificazione urbanistica, svilendo di significato il dettato delle stesse normative disciplinanti l’edificazione e l’infrastrutturazione degli strumenti il cui iter burocratico avevano tagliato il traguardo della *“regolare”* definitiva approvazione. Ha conseguentemente inizio quel fare ricorso alle *“varianti al piano”* la cui logica oscilla tra necessità e opportunità, tra interesse pubblico e profitto privato, tra investimento produttivo e speculazione parassitaria, consentendo alla bilancia di pendere in rispondenza delle seconde anziché delle prime.

L’evoluzione legislativa ha quasi ovunque seguito e non preceduto la devastazione ter-

ritoriale, specie quella “spontaneamente” andatasi a determinare, e solo tardivamente ha preso a porre argini ad un fenomeno rientrato tristemente nelle costumanze dell’ “operare” nei vuoti del “pensare”, nel risolvere in proprio quanto non contemplato nel codice comportamentale sotteso dalle incertezze normative, per cui la consuetudine al “fare” ha prevalso sulla legislazione conservativa ritenuta fondata sul porre semplicisticamente i picchetti al “non fare”, il tutto all’ombra o, peggio ancora, alla luce di un potentato economico erettosi a regista del potentato politico, condizionato ad aprire gli occhi sul “fare” per socchiuderli sull’ “affare” .

La legge Galasso, il Testo Unico dei Beni Culturali ed Ambientali ed il Codice Urbani hanno segnato le tappe evolutive di una pianificazione di tutela che attende ancora di essere rivisitata e coordinata con tutti gli strumenti ordinari e straordinari che operano sul territorio fisico, insediativo, produttivo, sociale, culturale e politico, nella conservazione come nella trasformazione , finalizzati alla definizione di un più avanzato equilibrio nell’impiego delle risorse naturali ed antropiche in sede di “governo del territorio.

Il nuovo rapporto città-mare va studiato in termini effettivamente “valorizzativi”, non certo limitabili alle sole misure cautelative, sorrette da una logica esclusivamente quantitativa (distanze dalle battigie dei corsi d’acqua e dalle linee di costa) prescritte dagli strumenti di pianificazione ordinaria, paesistica ed urbanistica , o agli interventi progettuali interessanti il rinnovo estetico delle palazzate di fronte mare ; occorre procedere oltre, consentendo alla città di abbattere definitivamente le barriere portuali che ancora la privano della fruizione pienamente contemplativa del suo mare, operando contro ogni forma di separazione, in coerenza con l’intervento che Ippodamo da Mileto progettò e realizzò nell’ Atene dell’età di Pericle , facendo sì che la città si congiungesse al suo porto (il Pireo), sia pure con gli strumenti che le circostanze imponevano: un muro protettivo che fisicamente ed istituzionalmente sancisse il diritto di reciproca appartenenza: città - mare .



*Fig. 9 La costa del Cilento in territorio di Marina di Camerota*