

TERRITORIO DELLA RICERCA
SU INSEDIAMENTI E AMBIENTE

RIVISTA INTERNAZIONALE
DI CULTURA URBANISTICA

12



il mare e
la città

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

Vol. 7 n. 1 (Giugno 2014)

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 di acqua, Città di arte. La città e l'acqua nella produzione artistica / *Water Cities, Art Cities. The City and Water in the artistic production*

Mario COLETTA

Interventi/ Papers

- CoastScapes - il progetto di paesaggio costiero/ *CoastScapes - the coastal landscape project* Stefano DAN 25
- “Superporti” e contesti locali/ “*Superport*” and local contexts Chiara NIFOSÌ 39
- Un concorso di progettazione come occasione di rigenerazione urbana: il waterfront di Fregene/ *A Design competition as regeneration opportunity: the Fregene’s waterfront* Enrica GIALANELLA 59
- Parentesi: linee sul limite dell’acqua/ *Parenthesis: Lines on the water boundary* Claudio ZANIRATO 73
- Sostituzione di tessuto urbano. Progetto del lungomare di Viserba / *Replacement of the urban structure. Project of Viserba’s waterfront* Veronica GIACOMINI, Luca MORGAGNI 89
- Trieste ed il suo porto come paradigma di una rinnovata visione ispirata al mare/ *Trieste and its port as paradigm of a renewed sea-oriented vision?* Gabriella PULTRONE 103
- Venezia da città con porto a città-porto: proposta di rigenerazione urbana della Marittima/ *Venice transformed from a city with port to a port-city: urban regeneration proposal for the Marittima* Daniele CANNATELLA, Giuliano POLI, Sabrina SPOSITO 121
- Arsenali navali marittimi e Musei delle città portuali mediterranee/ *Naval maritime dockyards and Port Mediterranean City Museums* Teresa COLLETTA 135
- Margini di città e di mare. Il Marginal di Porto come scala e misura di nuovi spazi/ *City and sea margins. Porto’s Marginal as scale and measure of new spaces* Giuseppe PARITÀ 151
- Il ruolo delle aree di *waterfront* per la città storica ed il territorio urbano. Esperienze di rigenerazione in Inghilterra e in Francia/ *The role of waterfront areas for the historical city and the urban territory. Regeneration experiences in England and France* Candida CUTURI 167

Rubriche/ Sections

- Recensioni/ *Book reviews* 189

Mostre, Convegni, Eventi / <i>Exhibitions, Conferences, Event</i>	201
Studi, Piani e Progetti / <i>Studies, Plans and Projects</i>	211

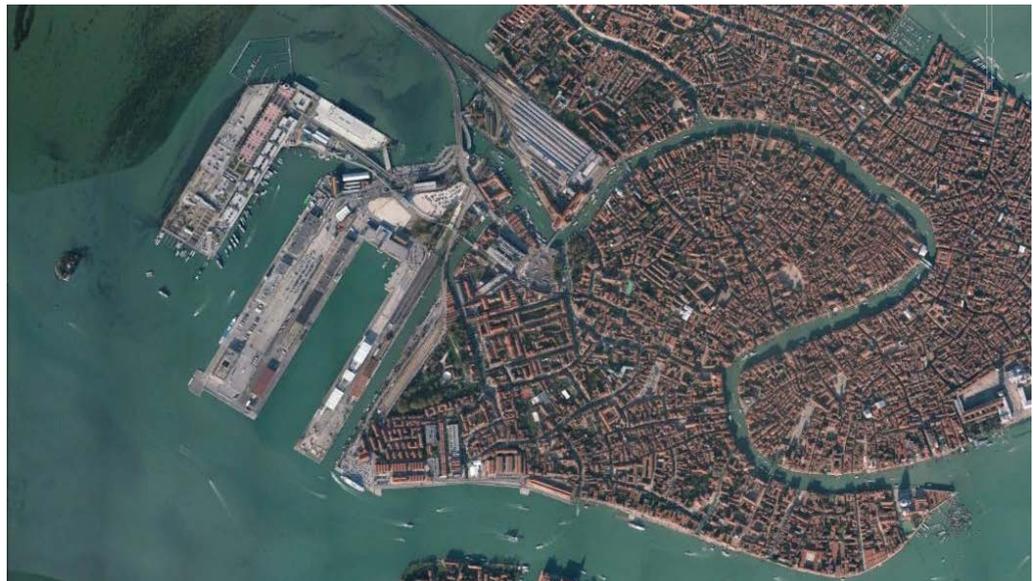
abstract

Venice transformed from a city with port to a port-city: urban regeneration proposal for the Marittima

Daniele Cannatella, Giuliano Poli, Sabrina Sposito

Abstract

The city of Venice, which takes part and is highly connected to the complex lagoon system it surrounds itself in, constitutes an interesting case of study with regard to the balance achieved in time between man and water, specifically, between anthropogenic processes and environmental dynamics. The traditional construction techniques in Venice are one of the obvious examples of how human genius has overcome the challenge of water, turning a hostile environment into a place with favorable conditions for life and economic development, mainly commercial one. This balance was based on the deep knowledge of the natural processes which characterize the lagoon. They derived from the constructive knowledge generated by continuous experimentation in the



Venezia - Marittima e centro storico

search of suitable backdrops, appropriate materials and techniques. These techniques meet with increasingly complex needs according to an extreme attention to the territory and its resources.

With the rise of the industrial age, in the nineteenth century, Venice reformulates its development strategies focusing on the construction of a new industrial site connected to the port and the touristic promotion of the island. The exceeding of the carrying capacity is definitely one of the most consistent break points of the weak balance that characterizes the city since its inception.

The paper explains a project proposal of the reconfiguration of the Venice Marittima based on the redistribution of touristic flows and on the growth of resilience in the economic, social and environmental city system, focusing on the port as an important strategic resource for the territory.

Venezia da città con porto a città-porto: proposta di rigenerazione urbana della Marittima

La città di Venezia, insieme al complesso sistema lagunare di cui fa parte e al quale è strettamente connessa, costituisce un interessante oggetto di studio per quanto riguarda l'equilibrio raggiunto nel tempo fra uomo e acqua, nello specifico, fra processi antropici e dinamiche ambientali. Le tradizionali tecniche costruttive veneziane sono uno degli esempi più evidenti di come l'ingegno umano abbia superato la sfida dell'acqua, riuscendo ad urbanizzare un ambiente inizialmente ostile e a creare le condizioni favorevoli all'abitabilità e ad uno sviluppo economico prevalentemente commerciale. Questo equilibrio era basato sulla profonda conoscenza dei processi naturali che caratterizzavano, e caratterizzano, la laguna e derivava dall'acquisizione di quella sapienza costruttiva generata dalle continue sperimentazioni nella ricerca di fondali idonei, di materiali adeguati e di tecniche rispondenti ad esigenze sempre più complesse, con un'estrema attenzione al territorio e alle sue risorse.

Con l'affermarsi dell'era industriale, nel corso del diciannovesimo secolo, Venezia riformula le sue strategie di sviluppo puntando sulla costruzione di una nuova base industriale connessa al porto e sulla promozione turistica dell'isola. Il superamento della capacità di carico è sicuramente uno dei più consistenti punti di rottura di quel delicato equilibrio su cui è stata fondata la città fin dalle sue origini.

L'articolo presenta una proposta progettuale di riconfigurazione della Marittima di Venezia basata sulla redistribuzione dei flussi turistici e sull'incremento di resilienza del sistema economico, sociale ed ambientale della città, puntando sul porto come importante risorsa strategica per il territorio.

Keywords:

Venice, lagoon, waterfront, port-city, urban regeneration

Venezia da città con porto a città-porto: proposta di rigenerazione urbana della Marittima

Daniele Cannatella, Giuliano Poli, Sabrina Sposito

Sistema portuale veneziano: i processi evolutivi della laguna, le tecniche costruttive tradizionali, i piani e progetti in atto.

Il passaggio dalla concezione storica di porto quale *portus conclusus* a quella moderna di sistema dinamico complesso, inteso come nucleo di reti infrastrutturali necessarie alla sua vitalità economica e sociale, genera una delle problematiche fondamentali legate alla pianificazione delle aree portuali: l'integrazione fra porto, città e territorio (*Pavia & di Venosa, 2012*). L'approccio sistemico, in tal senso, dà un contributo significativo nel cercare di fornire una risposta a tale istanza, dal momento che analizza la realtà nella sua complessità e in termini di integrazione fra le parti che compongono un sistema. Nella sua formulazione più generale, infatti, tale visione considera "il tutto come più della somma delle singole parti" (*Capra, 1996*) ed è secondo tale logica che un'area portuale deve essere considerata se si vuole cercare di superare i conflitti che derivano da esigenze morfologico-spaziali divergenti e da interessi spesso contrastanti. Il progetto di un'area portuale, quindi, non può prescindere da quello di città. Esso deve, infatti, potersi sviluppare a scale differenti e secondo una prospettiva multi-dimensionale che cerchi di superare i *trade-off* attraverso l'attivazione di meccanismi di "circolarizzazione" volti ad incrementare il livello di resilienza del sistema porto-città (*Fusco Girard, 2012*).

Pianificare un sistema di questo tipo diventa estremamente complesso nel momento in cui si considerano altri fattori, quali la presenza di un ambiente naturale peculiare e in continua trasformazione come quello della laguna di Venezia. Il sistema veneziano, infatti, è un arcipelago insulare immerso in un bacino lagunare di circa 57.000 ettari, disposto longitudinalmente tra la linea della costa occidentale dell'Alto Adriatico e la pianura veneta. Si tratta di una zona di transizione tra mare e terre emerse, nella quale confluiscono diversi corsi d'acqua provenienti dalla pianura, che si trasformano in canali prima di giungere al mare attraverso le tre bocche di Lido, Malamocco e Chioggia. L'ambiente lagunare si mostra come una sorta di filtro, modellato dalla continua interdipendenza tra i processi naturali e l'azione dell'uomo. L'interazione di questi elementi ha generato l'attuale conformazione della laguna che si presenta, verso la terraferma, con margini sfrangiati caratterizzati dalla coesistenza di barene e di aree umide, e verso il mare, con una lingua di terra costituita da cordoni litoranei e dune sabbiose. Il corpo centrale è un ecosistema ricco e articolato, che prende forma in bassi fondali, isole e motte, casse di colmata, valli da pesca, canali e ghebi, barene e velme, gronde. L'acqua svolge, in questo ecosistema, una molteplicità di funzioni, in quanto oltre ad essere una

via di comunicazione per gli spostamenti e i traffici, è anche la matrice all'origine degli insediamenti.

Lo sviluppo della civiltà veneziana si è fondato, infatti, su due fattori determinanti: la presenza di un bacino lagunare protetto e la collocazione strategica al crocevia dei più importanti assi del commercio. Le dinamiche idrauliche, dunque, hanno governato i modi e le tecniche di costruzione degli insediamenti e ne hanno regolato le trasformazioni, richiedendo continui interventi di adattamento alle oscillazioni nel livello medio delle acque. Questa particolare sensibilità per i luoghi, che ha sollecitato i veneziani ad acquisire una profonda conoscenza della geografia, idrologia e topografia e del clima del proprio territorio, ha consentito di costruire una città durevole in un ambiente fortemente variabile e transitorio. L'instabilità è, inoltre, alla base della varietà dei paesaggi lagunari di cui si compone questo prezioso mosaico territoriale (*Forman, 1995*).

L'uomo con il suo intervento ha cercato di governare tale instabilità, rendendo possibile l'equilibrio tra le forze dei fiumi e quella opposta del mare. Un equilibrio comunque labile, dipendente da fattori a scale molto diverse: dalla grandezza e dalla profondità delle bocche di porto alla presenza e all'articolazione delle *barene*, formazioni tabulari di terre affioranti nell'ambiente naturale, in grado di regolare l'afflusso e la circolazione dell'acqua di mare all'interno della laguna. E ancora dai canali che solcano i vasti specchi d'acqua lagunari. Questo equilibrio era ben compreso dai Veneziani, che non lasciavano niente al caso. Anche nell'edificazione delle *insule* che oggi formano la città, prima di procedere alla costruzione, verificavano che i rii e i canali non stagnassero. Questa attenzione si legge tutt'oggi nella toponomastica della città: le *scomenzere* non sono altro che i tentativi andati subito a buon fine.

Malgrado le difficoltà legate agli agenti naturali, quindi, l'ambiente naturale costituiva già in epoca romana un habitat favorevole all'insediamento umano. Le terre emerse al suo interno una volta arginate e bonificate, diventavano coltivabili e abitabili, naturalmente protette da specchi d'acqua. In queste condizioni, a partire dall'VIII secolo, nacquero e si svilupparono numerosi centri urbani sulle isole della laguna veneta, dando inizio ad un progressivo infittimento dei tessuti edilizi e urbanistici che ha determinato l'attuale conformazione del centro storico di Venezia (*Mancuso, 2009*). Questo processo era caratterizzato dalla difficoltà di doversi confrontare con la presenza di terreni paludosi e dell'acqua stessa. Per ovviare a questo problema i veneziani usavano pali di olmo, di ontano o di larice per le fondazioni, sufficientemente lunghi da raggiungere gli strati più profondi, all'altezza del *caranto*, che, una volta sommersi, subivano un processo di mineralizzazione che ne consolidava la struttura. Il legno e tutti gli altri materiali da costruzione erano portati dai territori della Repubblica di Venezia nella Laguna attraverso canali e mari, e la loro estrazione era fortemente regolamentata da leggi che denotavano una particolare attenzione riservata alle risorse ambientali e che risultano sorprendentemente attuali.

L'attenzione della Serenissima nei confronti delle tematiche ambientali si riflette soprattutto attraverso le numerose e profonde intromissioni nelle dinamiche proprie della laguna, che di fatto hanno reso quest'ultima un ambiente molto più antropizzato che

naturale.

Gli interventi di rafforzamento dei bordi delle isole, la costruzione di argini, la diversione dei fiumi e la modificazione delle bocche di porto hanno nel tempo regolamentato sia l'apporto in laguna di detriti e sabbie dovuto all'azione dei fiumi, che la modellazione e l'erosione dei suoli emersi legate all'azione del mare. L'aspetto morfologico attuale della laguna dipende, quindi, da questa reciproca influenza tra mare e fiumi, dai meccanismi di compattamento dei sedimenti (subsidenza) e di fluttuazione nel livello medio marino (eustatismo), e dalla loro variazione nel tempo indotta da processi naturali o antropici.

È dopo l'unificazione d'Italia che l'approccio al territorio lagunare si trasformò radicalmente, per via del cambiamento della situazione politica ed economica europea. L'accentuazione del declino della città iniziato con la scoperta dell'America culminò con l'affermazione di Venezia come città industriale e l'inizio della sua vocazione turistica.

L'economia e, in generale, la vita della comunità lagunare si legarono sempre più alle attività manifatturiere o portuali dipendenti dai mercati dell'entroterra oppure a quelle amministrative e di servizio svolte dai centri principali. Dalla metà del 1800, le trasformazioni più rilevanti della Laguna furono dovute alle nuove esigenze tecniche della navigazione a motore e alla necessità di riconvertire le attività portuali. Contestualmente, si attuò l'allacciamento ferroviario con Milano, affiancato attorno al 1930 dal ponte automobilistico. Questi interventi, insieme alla costruzione della stazione marittima, consolidarono il progressivo spostamento del baricentro funzionale di Venezia verso ovest e fecero maturare una volontà di riorganizzazione imperniata sull'industria e sul turismo. La comparsa di attività manifatturiere e di cantieristica navale lungo la gronda lagunare fecero dunque di Venezia una delle prime città industriali d'Italia, e l'estensione dei limiti amministrativi a Marghera sancì la nascita della "Grande Venezia". Questo processo portò ad un progressivo abbandono della Laguna, che cessò di essere una risorsa necessaria per la sussistenza degli insediamenti insulari o litoranei, diventando "terra di nessuno": un territorio non più considerato come ambiente unitario, soppiantato dalle sempre più rigide e univoche relazioni dirette su Venezia e verso la terraferma.

Le dinamiche che hanno portato al cambiamento di approccio nei confronti della laguna sono le stesse che hanno condotto alla trasformazione della Venezia città portuale. Le trasformazioni tecnologiche della navigazione iniziate nel secolo scorso, infatti, misero a dura prova la struttura portuale di Venezia, tradizionalmente in grado di rinnovarsi continuamente, al punto da costringerla ad adeguarvisi.

Fu la fine della Venezia città-porto, quella Venezia in cui durante il medioevo ogni porzione del suo territorio aveva una forte funzione portuale, grazie alla capillarità della rete di canali minori; la stessa Venezia in cui nel 1500 si formò un vero fronte portuale attorno al Bacino di San Marco, di cui il Bacino stesso ne era la grande piazza, in grado di evidenziare gli edifici e i luoghi che vi si affacciavano: la piazza, le cupole della Basilica e il campanile, il Palazzo ducale.

Le due anime della nuova città che si svilupparono nel corso del Novecento trovarono così allocazioni differenti e univoche nel territorio stesso. A partire dagli anni '70, infatti, il porto usa due distinti accessi dal mare: la bocca di Malamocco per i traffici de-

stinati a Marghera, porto commerciale, e la bocca di Lido per il traffico passeggeri, che fa capo alla stazione Marittima. Quest'ultimo accesso implica che le navi attraversino il bacino di San Marco, transitando per il canale della Giudecca. Alla vecchia e del tutto inadeguata stazione marittima di San Basilio sono stati aggiunti successivamente tre nuovi terminal lungo la banchina, in risposta ad un nuovo tipo di traffico che ha iniziato a prendere piede e che negli ultimi anni ha manifestato una crescita esponenziale: la crociera come forma di turismo di massa (Figure 1 e 2).

Le attività legate al porto turistico di Venezia, allo stato attuale, si sviluppano dunque prevalentemente nell'area della Marittima che, assieme a San Basilio e alla Riva dei Sette Martiri, si estende per oltre 260.000 mq di aree a terra. La Marittima ospita ben otto terminal passeggeri e dal 2010 è servita dalla omonima stazione del *people-mover*, baricentrica rispetto alle due stazioni di testa del Tronchetto e di Piazzale Roma, che insieme forniscono un collegamento veloce per oltre un milione e mezzo di crocieristi che in media arrivano in città ogni anno. L'autorità portuale di Venezia sta tuttora investendo nel potenziamento del ruolo della Marittima quale porto crocieristico, attraverso il recupero di un fabbricato da riconvertire a terminal; la riqualificazione delle aree di Santa Marta e San Basilio; la realizzazione in prossimità della Stazione Marittima di un progetto che prevede un centro direzionale con strutture ricettive, un'ampia piazza giardino e un parcheggio multi-piano.

Proposta di riconfigurazione della Marittima

Il centro storico di Venezia attualmente ospita meno di 60.000 abitanti, poco più dei 50.000 studenti e lavoratori che quotidianamente giungono sull'isola e circa un terzo dei 150.000 *city users* (F. Mancuso, 2009). A Venezia si attestano, in media, più di 21 milioni di turisti all'anno, i quali sono accolti sempre di più in edifici convertiti da residenze a strutture ricettive, generando disagi alla città in termini di congestione e di vivibilità. Diversi sono i motivi imputabili al sovraccarico turistico nel centro storico, fra i più significativi si annoverano la poca attrattività delle aree sulla terraferma, in particolare di Mestre e Marghera; la scarsità di offerta ricettiva al di fuori dell'isola; la decadenza di Lido, un tempo meta turistica nota, oggi quartiere residenziale della città; il turismo crocieristico che, secondo i dati dell'Autorità Portuale di Venezia, raggiunge ogni anno cifre esorbitanti, rendendo difatti la città il primo *home port* del Mediterra-

Figura 1 - Vista dei terminal sulla banchina Tagliamento



neo, il terzo porto passeggeri in Europa e l'undicesimo nel mondo. L'afflusso di turisti legati al traffico crocieristico contribuisce notevolmente a superare la soglia di capacità di carico turistica di Venezia. Questa soglia, calcolata da Paolo Costa, in quel periodo docente dell'Università Ca'Foscari, collocava intorno ai 22.000 turisti giornalieri il limite massimo che il centro storico poteva sopportare, mentre negli ultimi anni si è arrivati ad una media di circa tre volte superiore con punte di 100.000 presenze (Costa, 2001).

La pressione critica determinata dal superamento della capacità di carico produce impatti che coinvolgono l'intero territorio veneziano. Un ulteriore fattore di pressione è costituito dalla saturazione in termini di edificazione nel centro urbano dell'isola che non a caso rientra tra le ragioni dello sprofondamento delle terre emerse, con una velocità complessiva stimata di circa 2.5 mm all'anno. Se, d'altro canto, gli scenari predittivi sul mutamento climatico globale dovessero compiersi, Venezia si dissolverebbe nel volgere di qualche secolo, inabissata sotto il livello del mare. Il Comitato Intergovernativo sui Mutamenti del Clima (Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC) rende noto, infatti, che la crescita del livello del mare dovrebbe attestarsi fra 20 e 70 cm entro l'anno 2070 (Day, 1995).

Intanto, la museificazione e mercificazione del centro storico si affermano come modello predominante di progresso economico della città, a causa della mancanza di visioni di lungo periodo che sappiano interrogarsi sul destino della 'Grande Venezia' del futuro (Rinaldo, 1997). La Marittima e la laguna sono divenute appendici a servizio dell'opera di cristallizzazione del nucleo antico, relegate a luoghi di transito che non hanno lo slancio per trattenere a sé le ondate di turisti.

La costruzione di un quadro prefigurativo sullo sviluppo economico e sociale di Venezia, invece, non può prescindere dalla tutela del carattere identitario della città intesa come isola di un arcipelago lagunare, continuamente rimodellata dalle dinamiche idrauliche, e di cui il porto turistico è il primo approdo.

In risposta a questo insieme di problematiche, la proposta progettuale qui presentata considera Venezia come un sistema complesso costituito da isole, ambito lagunare e terraferma, all'interno del quale è possibile riequilibrare i flussi che gravano prevalentemente sul centro storico. Il porto della Marittima riveste un ruolo determinante come baricentro di tale sistema e diviene un potenziale fulcro per auspicare una rilevante inversione di rotta, in grado com'è di funzionare da regolatore dei flussi turistici e commerciali. Si tratta di un primo passo verso la diminuzione della pressione turistica e

Figura 2 - Aree parcheggio antistanti la nuova stazione marittima



verso la restituzione alla città di un'area considerata a tutti gli effetti periferia. La marginalità della Marittima, infatti, costituisce un paradosso per una città che storicamente ha visto sviluppare la sua periferia lontano da sé, sulla terraferma e lungo il cordone litoraneo della laguna.

Il progetto, inoltre, considera la questione relativa alla sproporzione delle navi da crociera che quasi quotidianamente attraversano il canale della Giudecca per attestarsi al porto turistico, e prova ad immaginare un nuovo assetto che consenta a Venezia di riappropriarsi della sua natura di città-porto.

L'area sulla quale insiste la proposta di riconfigurazione e rifunzionalizzazione della Marittima si spinge al di là dei limiti amministrativi e morfologici del porto, estendendosi alle aree limitrofe. Il risultato di tali considerazioni è l'individuazione, nell'*insula* della Marittima, di tre ambiti funzionali: l'area retro-portuale, il porto turistico e l'area di connessione porto-città.

Il primo di questi ambiti è costituito dall'area compresa tra la sponda nord dell'*insula* e la stazione Marittima. Dal punto di vista del trasporto su gomma, si può considerare l'ingresso al porto e all'isola dalla terraferma. L'accessibilità a questo ambito è garantita da via della Libertà, un collegamento cruciale tra il retroterra e l'isola, che, se da un lato garantisce un percorso carrabile fino alla Marittima e a Piazzale Roma, dall'altro genera un inestricabile groviglio infrastrutturale. Al contempo, la linea del *people-mover* costituisce un agevole collegamento trasversale con il Tronchetto e Piazzale Roma. Nell'area retro-portuale si localizzano, inoltre, spazi aperti e contenitori dismessi o sottoutilizzati, che possono fare da volano ad un progressivo processo di riqualificazione e sviluppo dell'ambito: la vecchia sede della capitaneria di Porto, le aree verdi residuali, i parcheggi sovradimensionati, i binari ferroviari dismessi.

L'area centrale è l'ambito del porto turistico che comprende le banchine destinate alle attività commerciali e crocieristiche con i relativi specchi acquei. Qui si ergono imponenti terminal crociere, terminal traghetti e magazzini, alcuni di recente costruzione, altri in pessimo stato di conservazione. Una porzione rilevante degli spazi aperti è destinata a viabilità, aree deposito container, aree bunkeraggio, e parcheggi. La consistente presenza di recinzioni e muretti riserva l'accesso esclusivamente agli addetti ai lavori e ai crocieristi.

L'ambito di interazione porto-città è attraversato dal Canale Scomenzera, di cui si considerano la sponda ricadente nella Marittima e quella ricadente nel centro storico. Entrambe si caratterizzano per la presenza di capannoni e magazzini ottocenteschi di pregio architettonico e di binari dismessi parzialmente intatti, anche se in alcuni punti ricoperti da vegetazione fitta. La prossimità alle sedi universitarie della Ca' Foscari e dello IAUUV, alla sede operativa dell'Autorità Portuale e all'area verde del Campo di Marte, proprietà dell'Italgas e attualmente in disuso, la rendono una zona filtro di particolare interesse dal punto di vista progettuale per il suo alto potenziale di trasformabilità.

L'approccio strategico per ambiti funzionali ha condotto ad un ridisegno complessivo del porto turistico in grado di garantire un dialogo sinergico con la città e di favorire l'incremento di resilienza sociale, economica ed ambientale del territorio. Il fulcro della

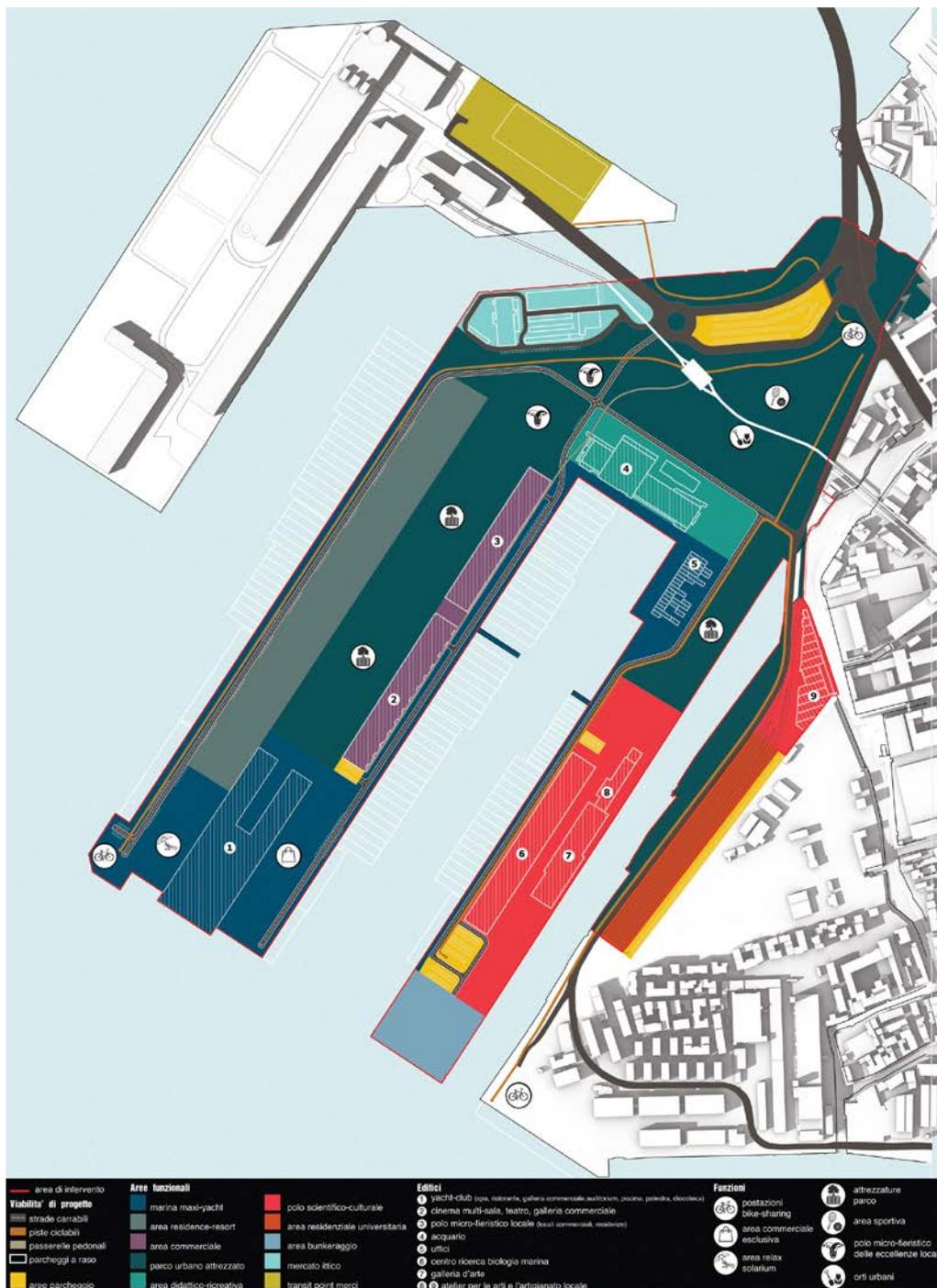
scelta progettuale consiste nella riconversione dell'attuale terminal-crociere di Venezia in porto turistico per maxi-yacht, delocalizzando a Marghera le funzioni logistiche e crocieristiche e utilizzando il canale Malamocco-Fusina quale via navigabile alternativa. Gli obiettivi alla base di questa scelta sono molteplici. In primo luogo, la volontà di integrare l'area portuale della Marittima al contesto di riferimento, aumentando la permeabilità e la fruibilità senza snaturarne l'originaria vocazione turistica. In secondo luogo, la necessità di restituire un forte valore identitario al porto, inteso come parte della città che, pur sacrificando in passato determinati aspetti ambientali, ne ha garantito lo sviluppo economico. Inoltre, la mitigazione degli impatti ecologici e paesaggistici prodotti dalle grandi navi. Infine, la redistribuzione dei flussi turistici attraverso l'ottimizzazione del sistema infrastrutturale e l'ideazione di nuovi attrattori forti.

Lo spostamento del porto crocieristico si andrebbe ad integrare con il ridisegno del sistema logistico-portuale contenuto nel Piano Triennale Operativo 2013-2015 dell'Autorità Portuale di Venezia. Il Piano prevede contestualmente la riconversione di Porto Marghera ad area ospitante funzioni terziarie e logistico-portuali; l'operatività del terminal Ro-Ro "Autostrade del mare" di Fusina, con la realizzazione di due darsene e quattro banchine e la creazione di una piattaforma logistica; la realizzazione di un terminal *off-shore*; il completamento della rete AC/AV nell'area di Venezia-Mestre; la conversione della tratta ferroviaria Mestre-Santa Lucia in linea metropolitana veloce.

In accordo con una visione sistemica del territorio e sulla base di un approccio multi-scalare, sono state effettuate delle scelte che hanno portato alla proposta di riorganizzazione spaziale della Marittima. Il presupposto del progetto è l'ottimizzazione della rete viaria, la limitazione del traffico su gomma nel porto turistico e la realizzazione di parcheggi di interscambio all'estremità nord dell'area di intervento. A seguito della demolizione di alcuni manufatti, nell'area retro-portuale, si svilupperà un grande parco urbano che avrà funzione di collegamento e filtro tra l'area portuale e l'entroterra. L'ambito del porto turistico sarà arricchito da molteplici funzioni per garantirne la continua vitalità, in particolare: residence, un polo micro-fieristico delle eccellenze locali, gallerie commerciali, strutture ludico-ricreative e culturali e uno *Yacht Club*. L'ambito di interazione porto-città, invece, sarà destinato alle arti e alle sperimentazioni scientifiche e tecnologiche. Nella parte più prossima alle sedi universitarie saranno realizzate le nuove abitazioni per studenti, mentre atelier per artisti e spazi espositivi verranno allestiti all'interno dei magazzini preesistenti. Infine, un'area verde ospiterà alcuni prototipi di case ecosostenibili mentre il terminal crocieristico verrà riconvertito a centro di ricerche di biologia lagunare, al fine di preservare e divulgare la ricchezza dell'ambiente lagunare veneziano (Figure 3 e 4).

Le regole edificatorie sulle quali si fonda il riassetto del porto turistico rispondono alla necessità di definire precisi rapporti morfologici tra le componenti dell'area portuale, atti da un lato a garantire l'efficienza, la sostenibilità e la multifunzionalità del disegno generale, dall'altro a consentire usi flessibili capaci di integrarsi e riadattarsi ai mutamenti del territorio circostante. In questo quadro si inseriscono gli elementi strutturanti del progetto: il mantenimento della maglia ortogonale originaria, che diviene struttura

Figura 3 - Schema funzionale del porto



relazionale tra oggetti nuovi e persistenze; l'utilizzo del container quale elemento modulare sul quale si costruisce l'impianto del sistema insediativo e degli spazi aperti; il riuso dei terminal crociere, opportunamente ristrutturati e destinati a nuove funzioni per il terziario e la diportistica; l'articolazione di un complesso sistema di parchi e aree-filtro; la delimitazione di un fronte continuo, interrotto in corrispondenza di due grandi aper-

Figura 4 - Masterplan



ture trasversali sulla cattedrale di San Marco e verso lo skyline di Marghera; il prolungamento di questi tagli trasversali verso le acque lagunari che, diventando fari e punti di riferimento, richiamano la tradizionale relazione tra la città e il suo porto (Figure 5,6,7).

Conclusioni

La proposta di riconfigurazione della Marittima da porto crocieristico a porto turistico per maxi-yacht cerca di fornire una risposta alle problematiche legate agli impatti che

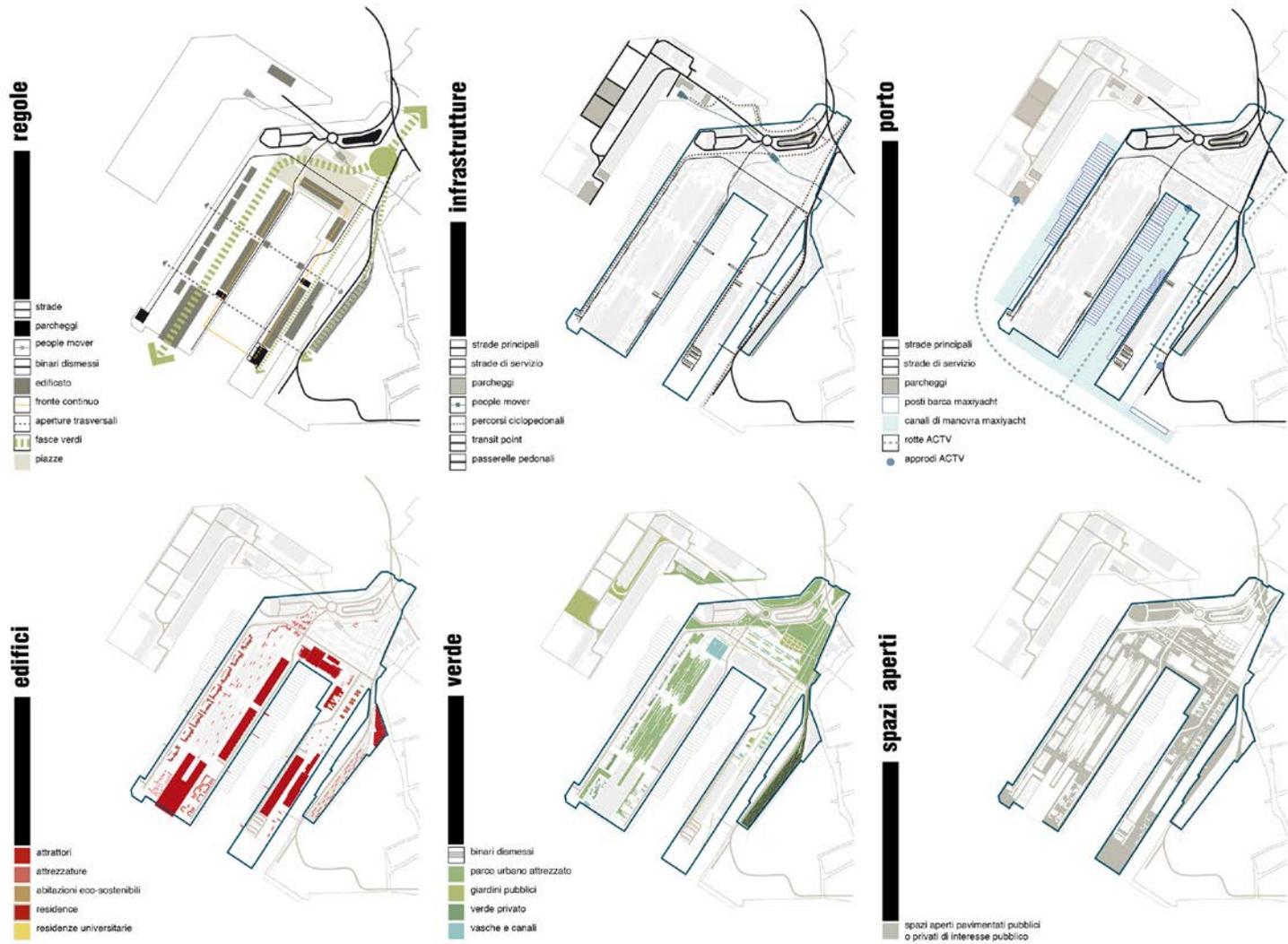
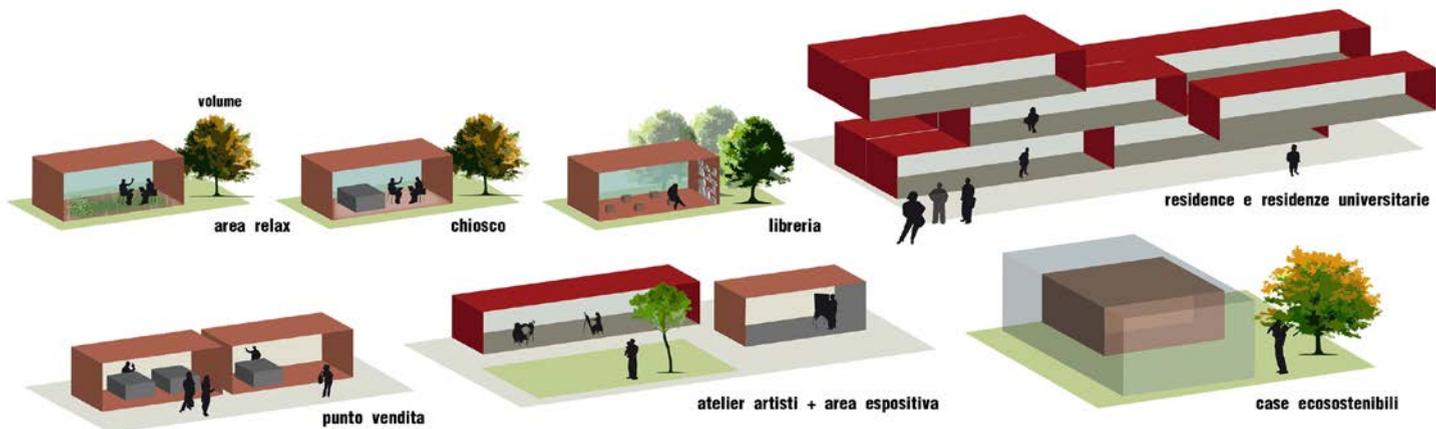


Figura 5 – Schemi di funzionamento dell'area portuale

Figura 6 - Possibili usi e configurazioni dei container



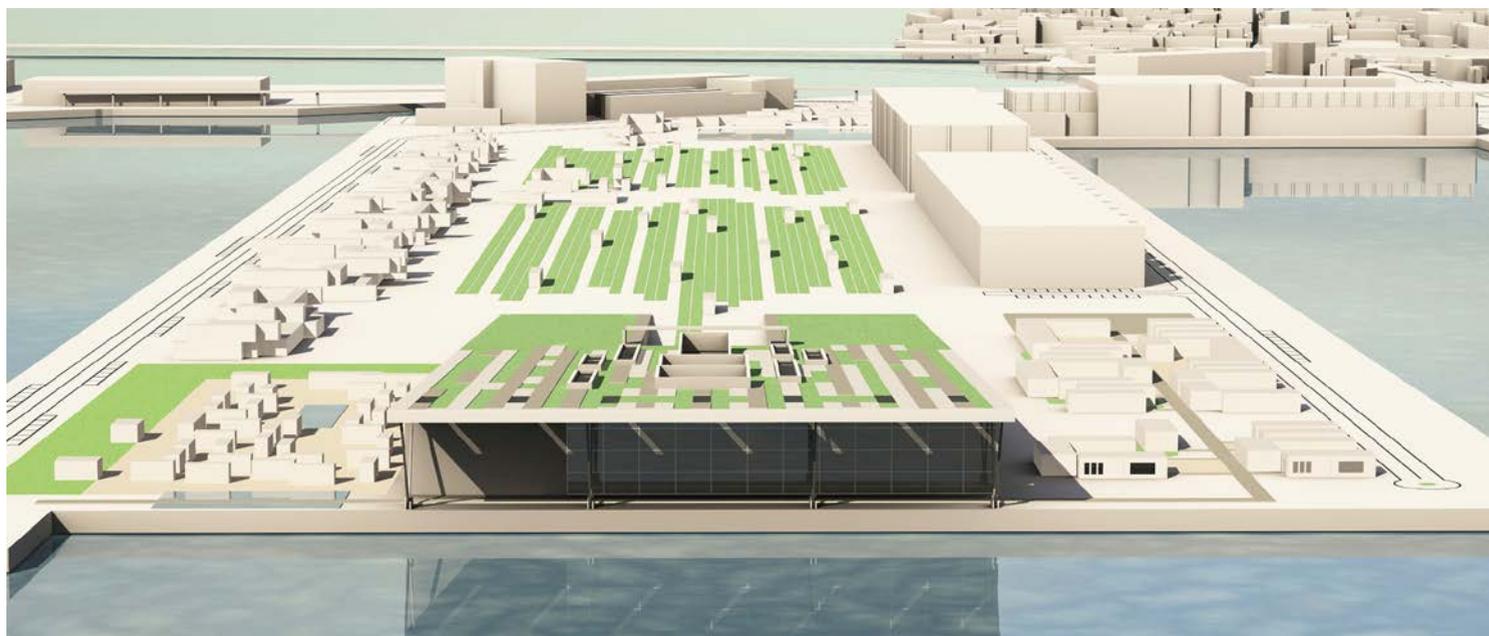


Figura 7 - Vista render

il turismo crocieristico esercita sul labile equilibrio del territorio veneziano. Il superamento della capacità di carico della città ha determinato il peggioramento delle condizioni di vivibilità e lo spopolamento del centro storico a causa della massimizzazione di un modello di sviluppo turistico che non è più sostenibile da tempo. Tale proposta naturalmente non è in grado di fornire da sola una soluzione definitiva alle criticità descritte, tuttavia, si pone come strumento preliminare volto alla decompressione di Venezia dallo stress quotidiano cui è soggetta ed utile all'attivazione di nuove politiche in questo settore.

La rigenerazione urbana della Marittima si pone gli obiettivi di mitigare gli impatti delle grandi navi da crociera, di integrare il porto alla città e al territorio valorizzando una parte di Venezia attualmente considerata periferica, di generare un nuovo polo attrattivo che agisca in sinergia con il centro storico e con gli ambiti lagunari. L'intervento, inoltre, mira ad incrementare il grado di resilienza di una città che quotidianamente si confronta con la variabilità dei processi naturali e con le trasformazioni antropiche, operando un rafforzamento dell'identità locale e delle componenti sociali, economiche ed ambientali attraverso la riconversione del porto secondo forme di turismo più sostenibili. La riconversione tende a riutilizzare in modo produttivo alcune preesistenze dell'area portuale, destinandole a nuovi usi compatibili con le scelte progettuali. In conclusione, si propone una nuova visione sistemica e strategica secondo la quale Venezia si riappropria della sua natura di città-porto.

REFERENCES

- Capra F., La rete della vita, Pordenone, Bur Rizzoli, 1996, 362 pp
- Costa P., “La carrying capacity. Il caso di Venezia” in AAVV Politica economica del turismo, a cura di Costa Paolo, Manente Mara, Furlan Maria Carla, Milano, Touring Club Italiano, 2001, pp.135-147- Day Jr J. W., “Risanamento e gestione. Alcune considerazioni sulla laguna di Venezia come ecosistema complesso”, in Quaderni Trimestrali Consorzio Venezia Nuova, 1995, Venezia, pp. 10-29
- Forman R. T. T., Land Mosaic. The Ecology of Landscape and Region, New York, Cambridge University Press, 1995, 632 pp
- Fusco Girard L., “Per uno sviluppo umano sostenibile nel Mezzogiorno: come gestire la transizione verso una nuova base economica urbana”, in AA.VV. Nord e Sud a 150 anni dall’Unità d’Italia, SVIMEZ, Roma, 2012, 759-779 pp
- Mancuso F., Venezia è una città. Come è stata costruita e come vive, “Voci sulla città”, Venezia, Corte del Fontego, 2009, 191 pp
- Pavia R., di Venosa M., Waterfront dal conflitto all’integrazione, Trento, ListLab, 2012, 77 pp
- Rinaldo A., Equilibrio fisico e idrogeologico della laguna, Venezia, Fondazione ENI Enrico Mattei, 1997, pp, 36 pp

IMAGES SOURCES

Le elaborazioni grafiche e le fotografie contenute nel testo sono di proprietà degli autori.

Daniele Cannatella

Università degli Studi di Napoli Federico II, DiARC – Dipartimento di Architettura

Email: daniele.cannatella@gmail.com

Daniele Cannatella is an architect and PhD student in Urbanism and Environmental Assessment at the Department of Architecture, University of Naples Federico II, Italy. The main subject of his research is the relationship between water and cities in coastal areas. Venice (the city, the lagoon and the port) was his case study for the Master in Sustainable Planning and Design of port-cities, attended in 2013.

Giuliano Poli

Università degli Studi di Napoli Federico II, Centro Interdipartimentale di Ricerca in Urbanistica Alberto Calza Bini

Email: giulianopoli84@gmail.com

Giuliano Poli is an architect, and he has a Degree in Architecture on Economics and Environmental Assessment at the University of Naples Federico II, Italy. His research interests are integrated assessment in decision-making processes with GIS interaction but he works also in strategic environmental assessment (SEA). Venice (the city, the lagoon and the port) was his case study for the Master in Sustainable Planning and Design of port-cities, attended in 2013.

Sabrina Sposito

Università degli Studi di Napoli Federico II, DiARC – Dipartimento di Architettura

Email: sposito.sabrina86@gmail.com

Sabrina Sposito is an architect and PhD student in Urbanism and Urban design at the Department of Architecture, University of Naples Federico II, Italy. Her main subject of studies is the role of resilience in contemporary urban regions planning, with a special focus on the relationship between water and cities. Her research has a multidimensional and cross-scale approach. Venice (the city, the lagoon and the port) was her case study for the Master in Sustainable Planning and Design of port-cities, attended in 2013.