

TERRITORY OF RESEARCH ON
SETTLEMENTS AND ENVIRONMENT
INTERNATIONAL JOURNAL
OF URBAN PLANNING

20

Inclusive coastal landscapes

green and blue infrastructure for
the urban-land interface

2



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

Federico II University Press



fedOA Press

Vol.11 n.1 (JUNE 2018)
e-ISSN 2281-4574

Table of contents/Sommario

Editorial/Editoriale

- Inclusive landscapes and ecological urbanism: green infrastructure and ecosystem services/*Paesaggi inclusivi e urbanistica ecologica: infrastrutture verdi e servizi ecosistemici*
Antonio ACIERNO 7

Papers/Interventi

- Reshaping the sea-land interface through sustainable mobility: a project for a greenway in western Sicily/*Rimodellare l'interfaccia terra-mare attraverso la mobilità sostenibile: un progetto per una greenway nella Sicilia occidentale*
Ignazio VINCI, Fabio CUTAIA 21
- Competing land uses and sustainable development: regional planning and natural resources uses in some vulnerable areas of South of Italy/*Conflitti d'uso del territorio e sviluppo locale: la pianificazione di area vasta e lo sfruttamento delle risorse energetiche in alcune aree vulnerabili del Sud Italia*
Saverio SANTANGELO, Carmela IANNOTTI, Clara MUSACCHIO 39
- For an inclusive coastal landscape northwest of Rome/*Per un paesaggio di costa inclusivo a nord-ovest di Roma*
Maria Teresa CUTRÌ 59
- Informals Bathing linearity/*Linearità balneari informi*
Claudio ZANIRATO 75
- Regenerating with the green: a proposal for the coastal landscape of Senigallia/*Rigenerare con il verde: una proposta per il paesaggio costiero di Senigallia*
Elisa CONTICELLI, Simona TONDELLI 91
- New perspectives for the 'Barcelona model' and proposals for the regeneration of the waterfront of Naples/*Nuove prospettive per il 'modello Barcellona' e proposte per la rigenerazione del waterfront di Napoli*
Maria Fabrizia CLEMENTE 105
- Natural and man-made landscape in the Phlegraean Fields: linking identity and potentials for sustainable development/*Paesaggi naturali ed antropici nei Campi Flegrei: relazioni tra identità e potenzialità per lo sviluppo sostenibile*
Paolo CAMILLETI, Gianluca LANZI 119
- A sustainable strategy for the port area of San Giovanni a Teduccio/*Una strategia sostenibile per l'area portuale di San Giovanni a Teduccio*
Irina DI RUOCCO, Salvatore POLVERINO, Silvia SIVO, Stefania REGALBUTO 141

Sections/Rubriche

- Book reviews 155
- Events, conferences, exhibitions/*Eventi, conferenze, mostre* 159

Abstract

New perspectives for the 'Barcelona model' and proposals for the regeneration of the waterfront of Naples

Maria Fabrizia Clemente

Abstract

The redevelopment of Barcelona's waterfront has been among the most studied and acclaimed in the last 30 years.

It can be referred to as the "Barcelona model" and to this day it still influences debate and urban practice in the planning of coastal cities and in the urban renewal of the port areas.

After 30 years the first dissenting opinions have arisen, highlighting some negative aspects: gentrification, loss of identity, anonymous public spaces and globalized architectural language. Port Vell, one of the first cases of redevelopment, shows the ravages of time.

We propose to consider a vaster vision of the Catalan experience, starting with the



La stratificazione dei piani urbanistici di Barcellona (elaborazione dell'autrice)

development policies of the 1970s, which brought to the fore the public private partnerships that made Barcelona a center for tourism and congresses.

After years of immobility and compulsory administration, the port of Naples is undergoing an interesting phase of planning and a renewed bond with the city, based on the implementation of the D.lgs. 169/2016 and on the institution of a single Port System Authority for the port-cities of Naples, Salerno and Castellammare di Stabia.

This renewal has brought our attention once more to unresolved issues in the urban debate: historic port, waterfront, city-port relationship, urban regeneration.

The comparative analysis of these two case studies aims to determine which elements of the “Barcelona model” are still valid and can apply to the case of Naples.

KEY WORDS

Waterfront - urban regeneration - historic port - Barcelona - Naples

Nuove prospettive per il ‘modello Barcellona’ e proposte per la rigenerazione del waterfront di Napoli

La rigenerazione del waterfront di Barcellona è tra i casi più studiati e apprezzati sin dagli anni Novanta. Si può parlare di un “modello Barcellona” che ancora oggi ispira il dibattito e la pratica urbanistica nella pianificazione per le città di mare e negli interventi di riqualificazione delle aree portuali.

A distanza di 30 anni, però, si registrano le prime voci dissenzienti che sottolineano alcuni aspetti negativi: gentrificazione, perdita d’identità, spazi pubblici anonimi e linguaggio architettonico globalizzato. Il Port Vell, tra i primi interventi di riqualificazione, mostra i segni del tempo.

Si propone di riflettere sull’esperienza catalana in una visione più ampia, partendo dalle politiche di sviluppo urbano degli anni Settanta che diedero spazio alle collaborazioni pubblico-privato per fare di Barcellona una città del turismo e dei congressi.

Il porto di Napoli, dopo anni di immobilismo e commissariamenti, sta vivendo una interessante fase di progettualità e rinnovato rapporto con la città, anche grazie all’attuazione del D.lgs. 169/2016 e l’istituzione dell’Autorità di Sistema Portuale unica di Napoli, Salerno, Castellammare di Stabia. La ripresa del porto ha richiamato l’attenzione del dibattito urbanistico su temi mai risolti: Porto Storico, waterfront, relazione tra porto-città, rigenerazione urbana.

La comparazione tra i due casi studio è finalizzata a mettere a fuoco quali elementi del “modello Barcellona” sono ancora validi e applicabili alla realtà napoletana.

PAROLE CHIAVE

Waterfront, rigenerazione urbana, porto storico, Barcellona, Napoli

Nuove prospettive per il 'modello Barcellona' e proposte per la rigenerazione del waterfront di Napoli

Maria Fabrizia Clemente

1. Inquadramento del tema e approccio metodologico

Città di mare, porti e waterfront sono temi ampiamente dibattuti sin dagli anni Cinquanta del secolo scorso ma si rinnovano costantemente sia per i continui cambiamenti sociali, economici e culturali nei contesti regionali, sia per l'evoluzione dello scenario marittimo globale.

Il tema del recupero dei waterfront registra un rinnovato interesse, in Italia, per il potenziale impatto positivo delle nuove governance portuali definite dal D.lgs. 169/2016 con l'istituzione delle 15 Autorità di Sistema Portuale che hanno accorpato le preesistenti 24 Autorità portuali. Si tratta di organismi più efficienti con un Presidente forte e una Comitato di gestione snello, rapidi ed efficaci sia nel rispondere alle sfide poste dalla competizione marittima globale sia nel relazionarsi alle comunità urbane e alle autorità locali per rilanciare le relazioni città-porto.

Napoli, in particolare, attraversa una fase di grande vitalità con la ripartenza di progetti bloccati per anni come, per esempio, quello del concorso internazionale per la riqualificazione del waterfront storico, vinto nel lontano 2004 dal gruppo guidato dall'architetto francese Michel Euvé. Per evitare che questa fase positiva si esaurisca, come accaduto in passato nel nostro Paese, non solo a Napoli, si potrebbero adottare modelli innovativi di governo delle trasformazioni urbano-portuali, ispirandosi a buone pratiche internazionali come quella di Barcellona. (Solà-Morales, 2008)

Per lunghi anni, Barcellona ha rappresentato un modello di valore assoluto a cui fare riferimento, l'archetipo della via mediterranea al recupero dei waterfront portuali nelle città storiche, in alternativa ai modelli americani di Baltimora e Boston. (Capel, 2005) Negli ultimi anni, questo modello è stato messo in discussione, soprattutto in Catalogna, probabilmente sull'onda culturale e politica dei movimenti politici come Podemos, attualmente maggioritario e al governo della città.

Il primo aspetto che si vuole sottolineare nel "modello Barcellona" è la capacità di relazionarsi non solo al porto ed alla città storica ma alla città metropolitana. La visione della "grande Barcellona" trova le sue radici negli anni Settanta del Novecento, nella fase finale e di indebolimento della dittatura franchista, quando la borghesia produttiva inizia a rivendicare il ruolo della città come capitale della regione autonoma della Catalogna, con l'ambizione di primeggiare sulle altre comunità spagnole come la Castiglia e sull'eterna rivale Madrid.

In tal senso, furono anticipatrici le prospettive politiche del Sindaco Josep Maria de

Porcioles i Colomer, in carica dal 1957 al 1973, non benvoluto per il suo legame con Franco, ma che seppe interpretare la naturale vocazione della comunità urbana verso un futuro metropolitano.

Se nel periodo franchista si ragionava in termini di crescita edilizia, dal 1974 in poi iniziano a trovare spazio le ipotesi urbanistiche fondate sul recupero e sulla riqualificazione della città esistente. Nei decenni successivi, una rinnovata governance fortemente radicata nella comunità urbana, esprime una visione strategica di lungo periodo, programmi urbanistici sostenibili di medio termine, progetti di buona architettura realizzati in tempi rapidi. (Montaner et al. 2012; Borja, 2010)

Barcellona si è così trasformata, modificando la propria struttura urbana e la propria immagine, diventando una primaria realtà per le imprese e per la qualità della vita dei cittadini, fortemente attrattiva per il turismo internazionale.

La fascia costiera, fino ad allora, era stata considerata una barriera alla continuità spaziale della città (Lynch, 1960) anche perché fortemente degradata. Il waterfront del Port Vell e la spiaggia di Barceloneta, attraverso gli interventi di riqualificazione, sono diventati una cerniera del rapporto tra città e mare, un'apertura verso l'orizzonte e verso l'indefinito. Oggi, la città si proietta continuamente sul mare con le sue passeggiate, le scogliere, le banchine e le spiagge urbane. (Ridolfi e Valdevira, 2011)

A distanza di 30 anni, si registrano le prime voci dissenzienti di alcuni giornalisti e studiosi, in particolare antropologi e sociologi. Si individuano, quali aspetti negativi del modello Barcellona, la gentrification, la perdita d'identità, l'anonimato degli spazi pubblici e il linguaggio architettonico globalizzato. (LLop, 2015; Dalmau e Martí-Costa, 2013; Quagliari e Russo, 2010).

Il rischio di queste visioni, forse troppo ideologiche, è perdere di vista il valore e l'attualità del modello Barcellona, pur riconoscendo la necessità di una attualizzazione e revisione critica delle pratiche urbanistiche e architettoniche che, nell'arco di 20 anni, hanno trasformato la città catalana.

All'estremo opposto, Napoli potrebbe essere proposta come modello negativo per tutto quello che è stato pianificato e progettato ma non realizzato, per incapacità amministrativa, sterili contrapposizioni pubbliche e private, debolezza e discontinuità della politica. (Gasparrini, 2014)

Napoli è caratterizzata dal binomio città-porto sin dalla fondazione greca, anche se con dialettiche diverse durante i secoli, fino alla prima metà del Novecento (Colletta, 2006). Come per le altre città portuali, la trasformazione dei trasporti marittimi e dell'organizzazione portuale, ha comportato la progressiva separazione del porto dalla città.

A partire dagli anni Sessanta, il tema del recupero del waterfront si sviluppò sulla costa orientale degli Stati Uniti attraverso un processo evolutivo che va dagli interventi di Baltimora nell'Inner Harbour fino al waterfront di Lower Manhattan negli anni Novanta. (Wallace, 2004). In Italia, il dibattito teorico fu vivace ma tardivo e le realizzazioni furono poche, fatta eccezione per Genova che, per le Colombiadi del 1992, trasformò il

suo waterfront ricollegando la città al porto e al mare. (Savino, 2010)

Negli anni Novanta, Napoli sembrava pronta a recuperare il tempo perduto (Amirante, 2001; Adriani e Gravagnuolo, 1994), ma oggi abbiamo tanti progetti, nessuna opera portata a compimento e molte aspettative. (Russo, 2014)

Sulla base dei riferimenti teorici su esposti, questo contributo vuole approfondire il "modello Barcellona" senza giudizi predeterminati ma con spirito critico, per capire quali elementi siano ancora attuali e applicabili nonostante i mutati scenari, sia locali sia internazionali. Inoltre, attraverso la comparazione tra Barcellona e Napoli, si vuole individuare quali delle buone pratiche che si sono rivelate efficaci per il recupero del waterfront nella città catalana possano essere applicate alla complicata realtà partenopea per superare l'inerzia al cambiamento che blocca ogni progetto.

Nella lettura dei due casi studio e nella fase propositiva si è privilegiata la dimensione identitaria marittima, individuando nel mare una risorsa primaria per innescare fenomeni di rigenerazione urbana e sviluppo territoriale, a Barcellona e Napoli come in tutte le città di mare. (Clemente, 2011)

La comparazione tra Barcellona e Napoli è stata sviluppata seguendo il seguente schema:

- Elementi caratteristici della storia urbanistica e marittima delle due città
- Analogie e differenze dei modelli di governance dei porti di Barcellona e Napoli
- Analogie e differenze degli approcci al tema della rigenerazione del waterfront
- Riflessione su alcuni aspetti del "modello Barcellona" con attenzione agli sviluppi recenti
- Riflessione su alcuni elementi che caratterizzano lo stato dell'arte del rapporto tra mare, porto e città e sulla stasi dei progetti per il waterfront a Napoli
- Alcune ipotesi su possibili strategie innovative da attivare nella città partenopea per sbloccare i processi di rigenerazione urbana sulla fascia costiera

2. Focus su Barcellona

Barcellona è una città portuale giovane rispetto ad altre città euro-mediterranee e solo dal XVI si dotò di un vero e proprio porto mentre, in precedenza, l'approdo avveniva, di fatto, sulla spiaggia.

Tralasciando, per adesso, la pur interessante storia della relazione tra città e porto nei secoli dal XVI alla prima metà del XX, in funzione degli obiettivi di questo contributo, si vuole richiamare l'attenzione su quanto avvenne nella seconda metà del Novecento e fino ai nostri giorni.

Dopo il periodo di immobilismo determinato dai conflitti bellici e dalla dittatura franchista, la ritrovata democrazia diede slancio alle ambizioni della comunità catalana e i

grandi eventi diedero l'opportunità di riorganizzare la struttura urbana dell'intera città e, in particolare, della fascia costiera nonché di rilanciare l'immagine di Barcellona a livello internazionale. (Montaner et al., 2012)

Passaggio fondamentale fu la delocalizzazione del porto logistico-commerciale, nell'ambito del progetto del Delta de Llobregat, che aprì una straordinaria stagione di riqualificazione della fascia costiera del Port Vell, il porto vecchio, trasformandolo non solo in un porto turistico ma in un luogo urbano vivo e capace di polarizzare flussi di persone e attività.

Il processo di trasformazione iniziò nel 1981 quando il Consiglio di amministrazione del Puerto Autónomo de Barcelona decise di trasformare il molo Bosch i Alsina, conosciuto come Moll de la Fusta, da area portuale industriale in area ad uso turistico-ricettivo. Il progetto di riqualificazione e recupero fu affidato a Manuel de Solà-Morales che concretizzò questo primo episodio della riconfigurazione del waterfront.

Nel 1985 fu istituita la Gerencia Urbanística Port 2000 de Port Vell, ente sotto tutela del Puerto Autonomo de Barcelona, con lo specifico compito di riqualificare l'area più prossima al centro urbano integrando gli spazi portuali e l'intorno cittadino. Fu attuato un piano speciale strategico (I Pla Estratègic) con la creazione di nuove centralità urbane, di verde e spazi pubblici nell'area ex portuale, compensando le carenze del distretto Ciutat Vella caratterizzato da una forte densità.

Nel 1992, la selezione di Barcellona come città ospitante per le Olimpiadi permise la rigenerazione e il consolidamento dell'intera città. I settori privati, con l'appoggio economico del governo centrale, realizzarono un piano che, oltre alla creazione dei centri sportivi, prevedeva la riorganizzazione di quattro aree della città: Montjuic, il waterfront, Val d'Hebron e la Diagonal. Privilegiando la localizzazione territoriale dei giochi in aree di margine urbano, si costruì anche un'estesa rete di infrastrutture, progettate già da tempo, ma che furono realizzate come soluzione per la mobilità legata all'evento.

Sul tratto marittimo l'esperienza del Moll de la Fusta inglobato nel Cinturòn Litoral fu il riferimento, per l'estensione su tutta la linea di costa, della riqualificazione del waterfront, non come lungomare tradizionale ma come area strutturalmente complessa.

Attualmente l'area dispone di un gran ventaglio di servizi culturali, sportivi, commerciali e per il tempo libero ma presenta elementi di criticità. Infatti, iniziano a verificarsi fenomeni come la diminuzione della capacità attrattiva e la perdita di centralità che potrebbero causare lo spopolamento. I "chiringuitos" storici (tipici bar spagnoli) hanno lasciato spazio ai fast food dei centri commerciali, il cinema Imax realizzato dagli architetti Garcés - Sòria a una moderna e standardizzata multisala, un turismo sempre più di massa e sempre meno colto minaccia la città. Si apre una nuova stagione in cui si combatte l'aumento degli affitti, l'espulsione dei residenti dal centro, la distruzione del piccolo commercio, la vendita ambulante abusiva e la perdita di identità degli spazi pubblici.

Andando oltre questi punti critici, l'aspetto che si vuole sottolineare nel caso di Barcel-

lona è il modello di governance del porto che, si ritiene, abbia garantito una maggiore efficacia nel passaggio dai progetti alle realizzazioni.

In Spagna, fino 1992, coesistevano tre modelli di gestione portuale: da un lato, c'erano i porti di Barcellona, Bilbao, Huelva e Valencia denominati Puertos Autónomos, governati con un regime autonomo e gestiti da organismi pubblici; dall'altro lato, c'erano altri 23 porti, di carattere secondario, gestiti in una forma più centralizzata attraverso la Juntas de Obras de los Puertos che dipendeva dal Ministerio de Obras Públicas; infine, a Madrid, un organo centralizzato aveva competenza sui porti privi di propria personalità giuridica.

Successivamente, il sistema portuale spagnolo fu riorganizzato e oggi conta 44 porti di interesse generale gestiti da 28 Autorità portuali, tra cui quella di Barcellona, dipendenti dal Ministerio de Fomento. I porti di carattere secondario dipendono, invece, dai governi delle Comunità autonome in cui sono ubicati. (Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante).

La Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) è un organismo pubblico con personalità giuridica e finanziariamente autonomo, dipendente dallo Stato centrale ma con piena capacità di operare per compiere i propri fini. Gestisce il porto e l'area costiera, ha competenza sulla pianificazione e sulla progettazione dello sviluppo dell'ambito portuale e il principale strumento di cui si avvale è il Plà strategic.

Attualmente è in vigore il terzo Piano strategico (2015-2020) che si articola in 13 obiettivi sviluppati sulla base di tre fattori chiave: la crescita (non solo del traffico merci e passeggeri ma anche dell'intorno), la competitività dell'offerta logistica e l'attenzione alla sostenibilità economica, sociale e ambientale.

L'approccio strategico consente una visione di medio e lungo periodo, andando oltre l'approccio operativo di breve termine che spesso caratterizza l'impostazione italiana non solo nella pianificazione portuale ma, più in generale, nella pianificazione territoriale e urbanistica. Inoltre, la dimensione strategica consente alla governance portuale di interagire in modo costruttivo con le altre istituzioni locali e nazionali nonché con gli stakeholder e con tutta la comunità urbana, migliorando l'efficacia della propria azione.

3. Focus su Napoli

Napoli ha una fascia costiera con grandi potenzialità che comprende tratti di porto commerciale, porto turistico crocieristico, approdi diportistici e sportivi, aree militari, lungomare urbano storico, aree protette di grande pregio ambientale e aree industriali dismesse contaminate.

Sin dalla sua nascita, Neapolis ha sempre trovato nel mare un elemento fondativo e identitario. Nel corso dei secoli è possibile distinguere diverse fasi della relazione porto-città, caratterizzate da un'iniziale crescita e sviluppo congiunto fino ad un progressi-

vo allontanamento per cui ciascuna entità si sviluppò in modo distinto. (Colletta, 2010 e 2006)

Incuneato nel centro storico della città (riconosciuto come patrimonio Unesco), il porto continuò ad evolversi costantemente nei secoli. Napoli si mantenne in prima linea tra le città marittime europee: nel 1100 faceva parte della Lega Anseatica, nell'epoca angioina il porto si ampliò notevolmente e la città divenne tra le più popolose e ammirate d'Europa, nell'Ottocento fece da scenario al varo della prima nave a vapore del Mediterraneo, la Ferdinando I, alla costruzione del primo fare lenticolare e del primo bacino di carenaggio. Città simbolo delle migrazioni verso le Americhe, dalla seconda metà del Novecento, iniziò il declino e la progressiva separazione del porto dalla città stessa e della comunità marittima da quella urbana.

Negli anni '90, si ebbero numerose iniziative per il rilancio del porto e per l'integrazione tra porto e città. Gli esiti non furono positivi, il porto perse di competitività subendo la concorrenza del vicino porto di Salerno. Le prove di dialogo tra porto e città fallirono anche per il susseguirsi di governance deboli e commissariamenti.

Nella fase più recente si possono individuare 3 episodi emblematici: il mancato recupero del Molo San Vincenzo (mero restauro conservativo del muro borbonico), il progetto del gruppo Euvè per il recupero del waterfront storico (approvato e mai realizzato) e il progetto di Piazza Municipio (i cui lavori durano da più di un decennio).

Nel 1999 fu firmato un Protocollo d'intesa tra l'Autorità portuale di Napoli ed il Ministero per i Beni e le Attività Culturali (Soprintendenza per i Beni Ambientali Architettonici di Napoli e Provincia) per il "Recupero e Risanamento del Molo San Vincenzo". I lavori iniziarono nel marzo 2004 e durarono due anni. Gli interventi proposti miravano ad una riqualificazione architettonica ed ambientale dell'intorno non solo dal punto di vista materico ma anche funzionale. Parte di questi lavori furono completati ma la totale mancanza di manutenzione e il mancato utilizzo, anche per problemi di fondale, hanno riportato il molo al degrado iniziale.

Passando al waterfront monumentale, nel 2004, il gruppo guidato dall'architetto francese Michel Euvé vinse la gara internazionale bandita dalla società Nausicaa per il progetto di riorganizzazione di tutta l'area. La proposta del gruppo vincitore prevedeva una filtering line che voleva trasformare la separazione tra porto e città in interazione in modo che il "margine" del porto diventasse un luogo urbano. Nel 2010 la società fu sciolta, il progetto approvato fu acquisito dall'Autorità Portuale ed è ancora in attesa di realizzazione.

Dopo anni di immobilismo, attualmente, qualcosa si sta muovendo e un impulso positivo è venuto dal Decreto Legislativo n.169, 4 agosto 2016, con l'istituzione dell'Autorità di Sistema Portuale unica di Napoli, Salerno, Castellammare di Stabia. Tra le aspirazioni del nuovo mandato dell'Autorità di sistema Portuale e del nuovo Presidente Spirito c'è la volontà di riprendere il tema mai risolto e ampiamente dibattuto del waterfront portuale storico e del rapporto con la città.

Per le proprie attività, l'Autorità si avvale del Piano Regolatore Portuale (PRP), risalente al 1958 e oggi nuovamente in corso di elaborazione. L'attività di programmazione, invece, si esplica nel Piano Operativo Triennale (POT) e nell'elenco annuale delle opere.

Nel piano Operativo Triennale (2017-19 con proiezione al 2020), oltre a puntare sull'incremento del traffico merci e passeggeri, allo sviluppo della cantieristica e all'espansione meridionale, con il completamento della Darsena di Levante, sono previsti gli interventi per il recupero del waterfront storico.

Il progetto di recupero si estende tra il Molo San Vincenzo al Molo dell'Immacolata Vecchia e punta alla risoluzione del problema delle attività portuali che creano una barriera fisica e visiva tra mare e città, in una frangia di spessore variabile tra i 40m e i 150m. È un'occasione unica di ricucitura e di riqualificazione paesaggistica, architettonica e funzionale e, seppur con qualche modifica, l'idea progettuale è quella di Euvé.

Si possono distinguere tre ambiti prioritari: Piliero, Stazione Marittima e Beverello connessi dalla filtering line, infrastruttura lineare con attività di servizio per il sistema urbano e per l'ambito portuale.

In prospettiva dell'allontanamento della Marina Militare dalla Darsena Acton e della riqualificazione prevista dal POT con destinazione ad uso turistico-ricettivo, la filtering dovrebbe estendersi su tutto il Molo San Vincenzo. Si prevede il restauro delle volumetrie esistenti e il recupero dell'antico bacino di raddobbo borbonico. Il progetto prevede più fasi per la realizzazione: il primo periodo dovrebbe concludersi nel 2020 con l'obiettivo della messa a gara e della realizzazione dei lavori del nuovo molo Beverello e la ristrutturazione degli ex-Magazzini generali.

Il molo Beverello rappresenta il principale hub del porto di Napoli, i lavori previsti puntano ad una riqualificazione delle infrastrutture esistenti attraverso la valorizzazione

Fig. 1 - Progetto di riqualificazione del Porto Storico, vista verso il Molo Beverello (fonte: Adsp)



ne architettonica e il miglioramento dell'offerta trasportistica.

Per gli ex-Magazzini Generali progettati dall'architetto Canino (Euvè ne aveva previsto la demolizione, poi impedita dal vincolo della Soprintendenza) è previsto il restauro dell'esistente e, forse, il raddoppio volumetrico per ospitare il Museo del Mare e delle Migrazioni, l'Università Parthenope e altre funzioni culturali.

Dovrebbero a breve iniziare anche i lavori di restauro e risanamento conservativo dell'Immacolatella Vecchia, immobile settecentesco di Domenico Vaccaro, di grande valore storico, architettonico e identitario.

4. Comparazione tra i due casi studio

La comparazione tra i due casi studio è finalizzata a mettere a fuoco quali elementi del "modello Barcellona" siano ancora validi e applicabili alla realtà napoletana.

La scelta delle due città deriva dalla storia comune che lega la Catalogna e il Napoletano, la prima regione con un forte individualità e competitività legata al mare, la seconda un tempo capitale di regno e oggi capitale marittima.

Il Port Vell di Barcellona e il Porto Storico di Napoli sono caratterizzati da fattori comuni tra cui l'interesse storico, il valore ambientale, il diretto contatto con il centro città. In entrambi i casi, la rigenerazione urbana sulla linea di costa interessa non solo il waterfront ma anche la fascia retrostante, area sensibile sul piano ambientale, sociale, economico.

La comparazione tra i due casi può aiutare a comprendere il perché del ritardo accumulato da Napoli e se la buona pratica di Barcellona possa essere trasferita nella principale città porto del Sud Italia.

Napoli fu importante città portuale già ai tempi dei Greci e poi dei Romani ed ebbe una progressiva trasformazione nella continuità delle relazioni tra porto e città, tra comunità marittima e comunità urbana, vivendo le diverse fasi evolutive del Mar Mediterraneo.

Fig. 2 - Napoli dal mare nel XV secolo, il porto è parte integrante della città (Tavola Strozzi, 1472)





Fig. 3 - Barcellona dal mare nel XVI secolo, prima della costruzione del porto (A.Wyngaerde, 1563)

Barcellona conquistò un ruolo primario sullo scenario Mediterraneo molto più tardi, grazie anche ai lavori portuali del XVI secolo nel periodo Aragonese.

Nei secoli successivi le due città porto si svilupparono parallelamente anche se fu Napoli a prevalere per l'importanza strategica negli equilibri marittimi del Mediterraneo. Anche nel '900, il porto di Napoli crebbe perché fu scelto dal Fascismo come principale porto del regno verso le colonie d'oltremare. Viceversa, Barcellona e il suo porto con tutta la Catalogna furono penalizzate dal Franchismo.

La svolta si ebbe a partire dagli anni Settanta, quando Barcellona iniziò a svilupparsi, spinta dalle ambizioni della comunità catalana che si era affrancata dalla dittatura, mentre Napoli si involveva con il suo porto che progressivamente perdeva competitività.

Gli anni '80 sono quelli del cambio di passo nel segno del "modello Barcellona" ampiamente studiato, richiamato e replicato con esiti più o meno felici.

Nel frattempo, Napoli con il suo porto rallenta e si ferma, per molteplici cause, tra cui la crisi del sistema economico-produttivo, il propagarsi della criminalità organizzata, la debolezza della politica e della classe dirigente.

Si sono individuate due grandi differenze tra i modelli di governance di Barcellona e Napoli che, probabilmente, hanno avuto un ruolo chiave nella positiva evoluzione della prima e nella negativa involuzione della seconda e riguardano la città metropolitana e l'autorità portuale.

Il primo punto su cui si vuole richiamare l'attenzione è la visione metropolitana che a Barcellona si è tradotta in azione politica e amministrativa già da molti anni mentre a Napoli è ancora una chimera, manca un approccio marittimo alla dimensione metropolitana. (Acierno, 2013)

L'Área Metropolitana de Barcelona fu istituita nel 2011 (AMB Ley 31/2010 l'AM) e all'interno di questo nuovo soggetto sono maturati tutti i grandi progetti degli ultimi anni come l'espansione del sistema porto-aeroporto, la creazione di nuove linee metropolitane e i progetti di espansione urbana nell'area Settentrionale della città. Gli ambiti in cui opera l'AMB sono la coesione sociale, la pianificazione territoriale e urbanistica, il sistema della mobilità e dei trasporti, il sistema dei rifiuti e dell'acqua, la sostenibilità, le case popolari, le infrastrutture e la promozione economica del territorio metropolitano.

Il processo per Napoli è ancora lungo e, sebbene sia stata istituita formalmente la Città Metropolitana, la politica continua a riferirsi ai Comuni e alla Regione. Sul piano sostanziale, pur avendo assunto una denominazione più ambiziosa, di fatto, la nuova istituzione ha un minor peso politico della ex Provincia. Analogamente, la governance portuale ha subito una profonda positiva evoluzione in Spagna con la riforma del 1992 basata sull'approccio di sistema e di messa in rete. La riforma ha reso i porti iberici sempre più competitivi sul piano marittimo e più efficaci nelle relazioni con la città e con la comunità urbana favorendo le operazioni di trasformazione del waterfront che hanno fatto scuola, a Barcellona come a Valencia.

In Italia, la riforma del 1994 si è rivelata poco efficace e, alla lunga, ha bloccato sia la crescita dei porti sia le trasformazioni dei waterfront. Unica eccezione, probabilmente, la buona pratica del porto antico di Genova che, però, ha una sua ragione d'essere legata alle Colombiadi in una logica di straordinarietà.

LO SCENARIO MEDITERRANEO	NAPOLI	BARCELLONA
SECOLI VIII - IV A.C. LE CIVILTÀ DEL MEDITERRANEO A ORIENTE E LA MAGNA GRECIA	FONDAZIONE DI NEAPOLIS NEL MITO DELLA SIRENA PARTHENOPE, MARE ELEMENTO IDENTITARIO E FONDATIVO	FONDAZIONE DI BARCINO - BARCELÒ
SECOLI III A.C. - V D.C. IL MARE NOSTRUM UNISCE LE COSTE DEL MEDITERRANEO	CITTÀ ROMANA CON PORTO NELL'INTEGRAZIONE TRA MARE E CITTÀ	APPRODO DI BARCINO AI PIEDI DI MONTJUIC
SECOLI V - XI L'INVOLUZIONE MEDIOEVALE COLPISCE ANCHE LE CITTÀ PORTUALI	CONTRAZIONE DELLA DIMENSIONE MARITTIMA DELLA CITTÀ E DELLA COMUNITÀ URBANA	APPRODO DI BARCINO AI PIEDI DI MONTJUIC
SECOLI XII - XV D.C. LA RIPRESA DEI TRAFFICI MARITTIMI E DELLE CITTÀ PORTO	RIPRESA DEI TRAFFICI MARITTIMI, NAPOLI NELLA LEGA ANSEATICA, RIDISEGNO DEL WATERFRONT	BARCELLONA CAPITALE DEL REGNO ARAGONESE INIZIANO I LAVORI PER UN VERO E PROPRIO PORTO
SECOLI XVI - XVII D.C. OLTRE LE COLONNE D'ERCOLE LE GRANDI SCOPERTE	SVILUPPO INTEGRATO DELLA CITTÀ E DEL SUO PORTO	COSTRUZIONE DEL NUOVO PORTO
SECOLI XVIII - XIX D.C. LA PERDITA DI CENTRALITÀ DEL MEDITERRANEO	ESPANSIONE A OCCIDENTE E ALLONTANAMENTO PORTO CITTÀ	CRESCITA DELLA CITTÀ E DEL SUO PORTO
PRIMA METÀ DEL SECOLO XX MIGRAZIONI E COLONIALISMO	PORTO D'IMBARCO VERSO LE AMERICHE PORTO DEL REGIME FASCISTA	ESPANSIONE DELLA CITTÀ A SETTENTRIONE E DEL PORTO A MERIDIONE
SECONDA METÀ DEL SECOLO XX LA RIVOLUZIONE DEI TRASPORTI MARITTIMI E I CONTAINER	DAGLI ANNI '50 AGLI ANNI '80: PROGRESSIVA SEPARAZIONE DEL PORTO DALLA CITTÀ E DELLA COMUNITÀ MARITTIMA DALLA COMUNITÀ URBANA ANNI '90: PROVE (FALLITE) DI DIALOGO PORTO-CITTÀ	DAGLI ANNI '80 AGLI ANNI 2000: AFFERMAZIONE DEL "MODELLO BARCELLONA", RIQUALIFICAZIONE DEL WATERFRONT STORICO E RECUPERO DEI QUARTIERI MARITTIMI 1988: ISTITUZIONE DEL PORT 2000 1992: RIFORMA DEL SISTEMA PORTUALE
SEC. XXI D.C. LA GLOBALIZZAZIONE DEI MARI IL RADDOPPIO DEL CANALE DI SUEZ	ANNI 2000: INDEBOLIMENTO DELLA GOVERNANCE PORTUALE E PERDITA DI COMPETITIVITÀ MARITTIMA 2016: RIFORMA DEL SISTEMA PORTUALE 2017-19: PIANO OPERATIVO TRIENNALE ADSP 2017: AVVIO MACRO-PROGETTO RIQUALIFICAZIONE DEL PORTO STORICO	2000 - OGGI: ESPANSIONE DELLA CITTÀ A NORD E DEL PORTO A SUD, CREAZIONE DEL SISTEMA PORTO - AEROPORTO PROGRESSIVA PERDITA DI CENTRALITÀ DEL PORTO STORICO 2015-2020: PIANO STRATEGICO APB

Fig. 4 - Lo scenario mediterraneo e le fasi salienti della relazione tra porto e città a Napoli e Barcellona

5. Conclusioni

Barcellona è considerata una delle best practice di trasformazione del waterfront e di integrazione mare-porto-città anche se nell'ultimo biennio si iniziano a registrare delle voci critiche, soprattutto da parte di antropologi e sociologi catalani.

Pur ribadendo il giudizio positivo, è giusto riflettere sui limiti del "modello Barcellona", soprattutto per quanto riguarda i fenomeni di gentrification e perdita d'identità urbana causati, rispettivamente, dall'espulsione delle classi sociali deboli e dall'uso di un linguaggio architettonico globalizzato.

Peraltro il "modello Barcellona" rimane un esempio da seguire, non solo e non tanto per quanto si è fatto, ma per il modello di governance adottato nella città metropolitana, nel porto e nel dialogo tra le due istituzioni convergenti su comuni obiettivi e strategie.

La nuova Autorità di Sistema Portuale Napoli, Salerno Castellammare di Stabia sta svolgendo il suo ruolo con determinazione, la Città Metropolitana di Napoli è in grande ritardo.

Guardando al futuro, bisogna auspicare un'accelerazione nel processo costitutivo della città metropolitana come soggetto politico forte che dialoghi con l'Autorità di Sistema Portuale.

L'obiettivo è una visione unitaria per la grande Napoli e il suo mare, in cui una governance collaborativa esprima obiettivi condivisi dalla comunità marittima e da quella urbana-metropolitana da perseguire attraverso processi di pianificazione strategica.

REFERENCES

- Acierno A. (2014), “Linea di costa e pianificazione metropolitana di Napoli”, *TRIA*, 13, 07/2014, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli, pp 307-324.
- Adriani F., Gravagnuolo B. (1994) , *Napoli il porto e la città: storia e progetti*, Edizioni scientifiche italiane, Napoli.
- Amirante R. (2001) , *Il porto di Napoli. Studi per la redazione del piano regolatore*, Liguori Editore, Napoli.
- Borja J. (2010), *Luces y sombras del urbanismo de Barcelona*, UOC (Universitat oberta de Catalunya), Barcellona (ES).
- Capel H. (2005), *El modelo Barcelona: un examen crítico*, Ediciones del Serbal, Barcellona (ES).
- Clemente M. (2011), *Città dal mare. L'arte di navigare e l'arte di costruire le città*, Editoriale Scientifica, Napoli.
- Colletta T. (2010), “Tra Storia e Recupero. Le città portuali dell'impero spagnolo nell'età di Filippo II. l'età del confronto e la riqualificazione dei fronti a mare storici”, *Storia dell'Urbanistica-Campania*, 9, 2010, Edizioni Kappa, Roma.
- Colletta T. (2006), *Napoli città portuale e mercantile: la città bassa, il porto, il mercato dall'VIII al XVII secolo*, Kappa edizioni, Roma.
- Gasparrini C. (2014), “Porto, Spazio Pubblico e Città Metropolitana”, *TRIA*, 13, 07/2014, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli, pp 251-267.
- Lynch K. (1960), *The image of the city*, Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts (USA).
- Llop C. (2015), “Barcelona's urban planning project 2011-2015: in search of a new city model?”, *Urbanistica*, 155, 11/2016, INU edizioni, Roma, pp 34-53.
- Montaner J.M., Álvarez F. e Muxí Z. (2012), *Archivo crítico modelo Barcelona, 1973-2004*, Ajuntament de Barcelona, Barcellona (ES).
- Quagliari A., Russo A. P. (2010), “Paisajes urbanos en la época post-turística. Propuesta de un marco analítico”, *Scripta Nova*, Vol. XIV n. 323, 05/2010, Universidad de Barcelona, Barcellona (ES).
- Ridolfi E., Valdevira M. (2011), “Evoluzione e prospettive per il waterfront di Barcellona”, *Portus plus* 1, 2011, RETE, Venezia.
- Marti-Costa M., Dalmau M. (2013) , “Can Batlló: Sustaining an insurgent urbanism”, *Planning Theory and Practice*, 14 issue n. 4, 12/2013, Taylor & Francis online, pp. 534-538.
- Russo M. (2014), “Waterfront portuale. Paesaggi e potenzialità di uno spazio conteso”, *TRIA*, 13, 07/2014, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli, pp 235-251.
- Savino M. (2010), *Waterfront d'Italia. Piani Politiche Progetti*, Franco Angeli, Milano.
- Solà-Morales M. (2008), “Ten Lessons on Barcelona. Deu lliçons sobre Barcelona”, COAC (Col.legi d'Arquitectes de Catalunya), Barcellona (ES).
- Wallace D.A. (2004), *Urban planning/my way: from Baltimore's inner harbor to Lower Manhattan and Beyond*, Planners Press, American Planning Association, Chicago (USA).

Maria Fabrizia Clemente

fabriziaclemente@hotmail.it

Laureata con lode in Architettura presso l'Università degli Studi di Napoli Federico II (2017), durante il percorso formativo ha fruito delle borse di studio Erasmus presso l'Universidad de Sevilla (2012-13) ed Erasmus+ presso l'Universitat Politècnica de Catalunya (2016-17). A Barcellona ha svolto il tirocinio e ha poi collaborato con lo studio Garcés-de Seta-Bonet arquitectes (2017). Ha vinto la borsa di studio post-laurea Erasmus start-up Campania (2017-18) svolgendo il progetto HUB Naples.