

TERRITORY OF RESEARCH ON
SETTLEMENTS AND ENVIRONMENT

INTERNATIONAL JOURNAL
OF URBAN PLANNING

19

Inclusive coastal landscapes

green and blue infrastructure for
the urban-land interface

1



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

Federico II University Press



fedOA Press

Vol.10 n.2 (DECEMBER 2017)
e-ISSN 2281-4574

TERRITORIO DELLA RICERCA SU INSEDIAMENTI E AMBIENTE

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

WoS (Web of Science) indexed journal <http://www.tria.unina.it>

Editors-in-Chief

Mario Coletta, *Federico II University of Naples, Italy*

Antonio Acierno, *Federico II University of Naples, Italy*

Scientific Committee

Rob Atkinson, *University of the West of England, UK*

Teresa Boccia, *Federico II University of Naples, Italy*

Giulia Bonafede, *University of Palermo, Italy*

Lori Brown, *Syracuse University, USA*

Maurizio Carta, *University of Palermo, Italy*

Claudia Cassatella, *Polytechnic of Turin, Italy*

Maria Cerreta, *Federico II University of Naples, Italy*

Massimo Clemente, *CNR, Italy*

Juan Ignacio del Cueto, *National University of Mexico, Mexico*

Pasquale De Toro, *Federico II University of Naples, Italy*

Matteo di Venosa, *University of Chieti Pescara, Italy*

Concetta Fallanca, *Mediterranean University of Reggio Calabria, Italy*

Ana Falù, *National University of Cordoba, Argentina*

Isidoro Fasolino, *University of Salerno, Italy*

José Fariña Tojo, *ETSAM Universidad Politecnica de Madrid, Spain*

Francesco Forte, *Federico II University of Naples, Italy*

Gianluca Frediani, *University of Ferrara, Italy*

Giuseppe Ls Casas, *University of Basilicata, Italy*

Francesco Lo Piccolo, *University of Palermo, Italy*

Liudmila Makarova, *Siberian Federal University, Russia*

Elena Marchigiani, *University of Trieste, Italy*

Oriol Nel-lo Colom, *Universitat Autònoma de Barcelona, Spain*

Gabriel Pascariu, *UAUIM Bucharest, Romania*

Domenico Passarelli, *Mediterranean University of Reggio Calabria, Italy*

Piero Pedrocco, *University of Udine, Italy*

Michèle Pezzagno, *University of Brescia, Italy*

Piergiuseppe Pontrandolfi, *University of Matera, Italy*

Mosé Ricci, *University of Trento, Italy*

Samuel Robert, *CNRS Aix-Marseille University, France*

Michelangelo Russo, *Federico II University of Naples, Italy*

Inés Sánchez de Madariaga, *ETSAM Universidad de Madrid, Spain*

Paula Santana, *University of Coimbra Portugal*

Saverio Santangelo, *La Sapienza University of Rome, Italy*

Ingrid Schegk, *HSWT University of Freising, Germany*

Guglielmo Trupiano, *Federico II University of Naples, Italy*

Franziska Ullmann, *University of Stuttgart, Germany*

Michele Zazzi, *University of Parma, Italy*



Università degli Studi Federico II di Napoli
Centro Interdipartimentale di Ricerca L.U.P.T. (Laboratorio
di Urbanistica e Pianificazione Territoriale) “R. d’Ambrosio”

Managing Editor

Alessandra Pagliano, *Federico II University of Naples, Italy*

Corresponding Editors

Josep A. Bàguena Latorre, *Universitat de Barcelona, Spain*

Gianpiero Coletta, *University of the Campania L. Vanvitelli, Italy*

Michele Ercolini, *University of Florence, Italy*

Maurizio Francesco Errigo, *University Kore of Enna, Italy*

Adriana Louriero, *Coimbra University, Portugal*

Claudia Trillo, *University of Salford, SOBE, Manchester, UK*

Technical Staff

Tiziana Coletta, Ferdinando Maria Musto, Francesca Pirozzi,

Ivan Pistone, Luca Scaffidi

Responsible Editor in chief: Mario Coletta | electronic ISSN 2281-4574 | ©
2008 | Registration: Cancelleria del Tribunale di Napoli, n° 46, 08/05/2008 |
On line journal edited by Open Journal System and published by FedOA (Fe-
derico II Open Access) of the Federico II University of Naples

Inclusive coastal landscapes

**green and blue infrastructure for
the urban-land interface**

1

Table of contents/Sommario

Editorial/Editoriale

Inclusive coastal landscapes in Europe/ <i>Paesaggi costieri inclusivi in Europa</i> Antonio ACIERNO	7
---	---

Papers/Interventi

Waterfront reorganization processes: the cases of Savona and La Spezia/ <i>Percorsi di riorganizzazione dei waterfront: i casi di Savona e La Spezia</i> Francesco GASTALDI, Federico CAMERIN	23
The value of viewshed analysis in the planning of lake territories/ <i>Il valore delle letture di intervibilità nella pianificazione dei territori lacuali</i> Filippo Carlo PAVESI, Gabriele BONZI, Michèle PEZZAGNO	37
The coastal port landscape: new opportunities for tourism and challenges for clean energy/ <i>Il paesaggio costiero portuale: nuove opportunità turistiche e sfide per un'energia pulita.</i> Celestina FAZIA, Maurizio Francesco ERRIGO	57
Participatory planning experience in Calabrian ionic coast: endogenous regeneration process in Crotona/ <i>Esperienza di pianificazione partecipata nella costa ionica calabrese: processo endogeno di rigenerazione a Crotona</i> Domenico PASSARELLI, Andrea PELLEGRINO, Ferdinando VERARDI	75
Coast: remakes/ <i>Coste: rifacimenti</i> Claudio ZANIRATO	91
Coastal territory, intermediate landscape . Territorial Visions, guidelines and pilot projects for the Albanian coast in the region of Divjakë/ <i>Territorio costiero, paesaggio di intermediazione . Visioni territoriali, linee guida e progetti pilota per il territorio costiero albanese nella regione lagunare di Karavasta.</i> Chiara NIFOSÌ, Marialessandra SECCHI	107
Napoli, il caso emblematico di Bagnoli: cosa c'era, cosa c'è e cosa si pensa ci debba essere / <i>The emblematic case of Bagnoli: what was there, what is and what we think there would be</i> Mario COLETTA	125

Sections/Rubriche

Book reviews	143
Events, conferences, exhibitions/ <i>Eventi, conferenze, mostre</i>	149



Paesaggi costieri *inclusivi* in Europa

Antonio Acierno

1. I paesaggi costieri nelle strategie integrate europee

I paesaggi costieri sono oggetto di crescente interesse negli ultimi anni, più di quanto non lo fossero già in passato, in ragione soprattutto delle emergenti crisi ambientali legate al cambiamento climatico che impongono rinnovata attenzione circa l'innalzamento del livello dei mari che procurerebbe ingenti danni agli insediamenti costieri. L'Unione Europea a tal proposito ha svolto indagini conoscitive a partire dalla fine del secolo scorso, confluite in un report¹ del 2000, dei circa 89.000 km di coste europee abitate dalla metà della sua popolazione, se consideriamo una fascia di 50 km dal mare. Il report evidenzia le principali criticità interessanti le aree costiere: alta concentrazione di popolazione, elevato sfruttamento delle risorse, erosione costiera, degrado ambientale, distruzione degli habitat, concentrazione di reti infrastrutturali ed insediative, degrado del patrimonio culturale, ecc. (EEA, 2006).

Le aree costiere hanno costituito e costituiscono² il luogo privilegiato di concentrazione delle società umane in virtù delle opportunità fornite dalla navigazione, dalla presenza di risorse ittiche, dei ricchi habitat naturali, della mitigazione climatica dovuta agli effetti meteomarinari, della vicinanza di foci fluviali e pertanto si sono sviluppati sin dall'antichità conflitti d'uso dello spazio tra attività portuali, commerciali, residenziali, militari e infrastrutturali.

Oggi gli usi in competizione sulla costa sono aumentati: alle tradizionali attività quali pesca, agricoltura, trasporto marittimo e, più tardi, industriale si è aggiunto nell'ultimo secolo anche il turismo balneare, così come quello culturale organizzato sulle tracce archeologiche e storiche presenti (Vallega, 2003). Una delle criticità più evidenti è costituita dalla pressione insediativa turistica mal pianificata che determina squilibri nella concentrazione di popolazione nella stagione estiva portando il numero degli abitanti a dieci, venti volte quella residente. Gli effetti sono spesso la mancanza di acqua potabile, l'insufficienza della rete fognaria con la proliferazione di discariche abusive, l'inquinamento atmosferico ed acustico dovuta al traffico motorizzato e delle imbarcazioni. Inoltre, le opportunità occupazionali nel settore turistico hanno determinato l'abbandono

delle attività tradizionali dell'agricoltura e pesca facendo impoverire e degradare i paesaggi locali. In dettaglio, la pesca è stato il settore maggiormente influenzato dalle trasformazioni economiche ed insediative, aggravando i problemi di cui già essa soffre. La pesca intensiva ha infatti depauperato gli habitat costringendo i governi ad adottare politiche di limitazione e riduzione delle attività, con conseguenti negativi effetti occupazionali, ma quando si è sviluppato il turismo balneare con urbanizzazione delle coste, sviluppo della nautica da diporto e dei porticcioli turistici la crisi si è acuita, in maniera spesso irreversibile, impedendo di fatto la pesca tradizionale ed anche l'acquacoltura.

L'urbanizzazione delle coste, costituita spesso da insediamenti residenziali di seconde case sviluppatasi senza alcuna regola, rappresenta la principale minaccia per gli ecosistemi e per le risorse ambientali poiché gli scarichi liquidi e solidi inquinano le falde freatiche, i suoli e la vegetazione.

Le fragilità ambientali delle coste sono inoltre caratterizzate dalla costante minaccia dell'erosione costiera dovuta alle correnti e alle dinamiche meteomarine, per far fronte alla quale l'uomo ha provveduto costruendo dighe foranee, argini, barriere frangiflutto, talvolta contribuendo anche ad aggravare la situazione. Da considerare che i costi di tali interventi sono ingenti e spesso le opere si rivelano inefficaci dopo pochi mesi/anni vanificando gli investimenti finanziari. Negli ultimi decenni, con la constatazione degli evidenti effetti del cambiamento climatico, l'innalzamento del livello dei mari minaccia interi insediamenti sorti storicamente sulle coste. Il problema è di tale portata che non si può pensare di risolverlo costruendo barriere ed argini ma si tratta invece di avviare politiche di abbandono graduale, o meglio definite di "ritiro controllato", delle attività e della popolazione da alcune aree costiere particolarmente a rischio. Tuttavia, in molti casi questo ritiro non è praticabile ed allora si continua a costruire barriere, sebbene leggere e di tipo naturale, attuate là dove le condizioni ambientali lo consentono.

Sono gli habitat costieri, caratterizzati da paesaggi multiformi quali dune, spiagge, falesie, scogliere, foci fluviali, boschi e macchie mediterranee, nei quali si sono concentra-



Fig. 1 - La costa dei Campi Flegrei e l'isola di Nisida (foto dell'autore)

te nel tempo una considerevole varietà di specie animali che li rendono particolarmente ricchi di biodiversità, ad essere in grave pericolo sotto la pressione dell'urbanizzazione. Le amministrazioni locali nella maggioranza dei casi si mostrano miopi nel definire le direzioni di sviluppo del territorio propendendo per attività economiche immediatamente redditizie costituite da insediamenti residenziali, villaggi turistici, centri commerciali e porticcioli turistici a discapito degli habitat e del paesaggio, che costituiscono piuttosto le reali risorse dei luoghi e che una volta compromesse sono molto difficilmente recuperabili. La perdita delle risorse naturali e dei paesaggi costieri si ripercuote nel medio e lungo periodo sull'economia locale, determinando gravi crisi occupazionali, e sarebbe invece opportuno orientare le politiche locali verso l'ecoturismo e la salvaguardia degli spazi aperti per lo sviluppo di attività all'area aperta.

Infine, gli incidenti marittimi e le gravi conseguenze per l'ambiente dovute all'immissione di sostanze tossiche³ in mare costituiscono un ulteriore problema per le aree costiere, già interessate dagli sversamenti di sostanze nocive da parte delle attività agricole ed industriali. La direttiva sulla qualità delle acque dell'UE (Direttiva 2000/60/CE) tenta di affrontare tali criticità affidando la tutela delle acque comunitarie ai singoli enti di gestione dei bacini idrografici.

Di fronte a questo allarmante contesto di criticità e di pressioni sulle aree costiere, l'UE ha ritenuto opportuno definire, a valle della stesura dell'approfondito rapporto del 2000, una strategia unitaria ed integrata, considerando la varietà delle problematiche ambientali, sociali ed economiche che investono tali territori, fondata su misure comunitarie da integrarsi con necessarie strategie nazionali. La Gestione Integrata delle Zone Costiere (GIZC) messa in campo dall'UE con la Comunicazione 547 (COM(2000) 547) prevede l'attuazione di politiche coordinate ed integrate. L'obiettivo è quello di armonizzare gli interventi messi in campo ai diversi livelli di amministrazione del territorio, affidando al livello locale gli aspetti decisionali ed attuativi, in quanto si riconosce l'importanza della fondamentale conoscenza diretta dei fenomeni e la partecipazione diretta delle comunità, entro un quadro di coordinamento guidato dagli enti regionali e nel rispetto degli indirizzi legislativi predisposti a livello nazionale. L'UE si riserva di fornire indirizzi unitari per tutto il territorio europeo favorendo la collaborazione interistituzionale e soprattutto internazionale, in particolare negli ambiti costieri naturalmente omogenei dove la frammentazione amministrativa impedisce e vanifica spesso l'implementazione delle politiche.

I principi fondamentali su cui è stata costruita la GIZC sono:

a) Ampia prospettiva olistica

Una prospettiva ampia, tematica e geografica, che riconosce l'interconnessione delle forze presenti nelle zone costiere che interessano i caratteri idrologici, geomorfologici, socioeconomici, istituzionali e culturali. Sulla base di questa consapevolezza si suggerisce un approccio conoscitivo e d'azione il più ampio possibile indagando le numerose variabili naturali ed antropiche presenti e allargando il campo di esplorazione anche a territori distanti dalla costa poiché esistono interconnessioni strette da mare e terraferma.

b) Prospettiva di lungo termine e una gestione capace di adattarsi

La pianificazione e la gestione degli interventi devono essere attuate adottando il principio di precauzione nel rispetto delle esigenze delle comunità locali. Le politiche devono sapersi adattare alla dinamicità di queste aree e far fronte agli imprevisti che riserva il futuro. In altre parole, si propone un approccio *resiliente* alle trasformazioni che metta in campo strumenti flessibili da adottare con la massima cautela.

c) Tener conto delle specificità locali

Le aree costiere europee presentano caratteristiche differenti e molto variegate con condizioni naturali, ambientali, insediative, economiche e sociali peculiari per ciascuna regione. Pertanto, è necessario raccogliere dati approfonditi e dettagliati sulle singole realtà sulla base dei quali costruire progetti/piani specifici per affrontare le problematiche presenti.

d) Assecondare la natura

La strategia propone di intervenire cercando di rispettare le potenti forze della natura agenti sulle aree costiere (venti, maree, erosione, ecc.) più che opporsi ad esse, evitando di intervenire, come si è spesso operato in passato, mediante la realizzazione di opere strutturali costose e spesso inadeguate, se non addirittura capaci di aggravare la dinamica condizione naturale.

e) Partecipazione alla pianificazione e coinvolgimento delle parti interessate

La GIZC nasce con l'obiettivo di favorire il dialogo e il coordinamento di tutti gli enti amministrativi ai diversi livelli al fine di evitare conflitti o azioni contraddittorie. La strategia prevede inoltre la partecipazione di tutti i soggetti coinvolti nella trasformazione, dai cittadini alle imprese, alle associazioni, senza la quale la gestione integrata non potrà avere successo. Si sofferma, pertanto, sulla collaborazione tra le parti invitandole al dialogo e al confronto su temi che vedono molto spesso interessi in contrapposizione (per esempio i pescatori con i gestori di attività ricreative e così via). A supporto del dialogo è necessario prevedere un'adeguata informazione e comunicazione al fine di comprendere le differenti motivazioni che possono trovare tuttavia una ricomposizione condivisa attorno ad obiettivi comuni nell'interesse generale di tutte le parti.

In sostanza la GIZC prevede una strategia "inclusiva" per la trasformazione delle aree costiere e la gestione integrata e condivisa come elemento cardine attorno al quale far convergere le azioni.

f) Ricorso ad un insieme di diversi strumenti

La GIZC evidenzia la necessità di adottare una pluralità di strumenti per integrare leggi, dispositivi economici, accordi, informazioni, ricerca e tecnologia. La complessità delle aree costiere invita ad adottare questo approccio integrato di strumenti che sinergicamente potranno garantire efficacia ed efficienza delle politiche e delle azioni intraprese.

Come si desume dai contenuti del report e delle linee d'indirizzo della GIZC, l'elemento fondamentale e caratterizzante per un'efficace gestione delle trasformazioni delle aree costiere è costituito, in una parola, dalla "inclusività" della strategia. La gestione deve essere inclusiva in quanto integrata e coordinata, con la doverosa partecipazione di tutti i livelli di governo amministrativo nonché dei cittadini e della comunità locale.

Fig. 2 - Pietro Fabris, Veduta del Golfo di Pozzuoli, olio su tela cm 93 x 172, 1768



Il paesaggio costiero europeo deve essere quanto più “inclusivo” nella sua trasformazione e solo attraverso una reale partecipazione delle parti interessate si potrà sperare in un successo delle azioni.

Accanto a queste strategie per la costa, l’UE ha adottato il 13 marzo 2013 una bozza di direttiva per la definizione di un quadro di riferimento per la *Pianificazione Spaziale Marittima*, da integrarsi con la GIZC, seguita subito dopo dalla direttiva 2014/89/UE che ha formalmente istituito il *Quadro per la pianificazione dello spazio marittimo*. Quest’ultima istituisce i “piani di gestione dello spazio marittimo” volti a disciplinare gli usi dello spazio coperto dalle acque, di cui la parte più utilizzata è in stretta relazione con le coste. I settori della pesca, del trasporto marittimo, dello sfruttamento energetico mediante estrazione dal sottosuolo ed eolico, dell’acquacoltura e del turismo vanno resi compatibili con gli obiettivi di conservazione e tutela degli habitat marini. In questa prospettiva i piani devono tener conto delle interazioni terra-mare, degli aspetti ambientali, economici, sociali e di sicurezza, garantendo la più ampia partecipazione delle parti interessate e del pubblico. I piani di gestione dello spazio marittimo sono ancora in elaborazione in molti paesi europei, così come in Italia, e andranno resi coerenti ed integrati con la GIZC.

Ancora una volta la direttiva europea sullo spazio marittimo si sofferma sulla necessità di un’ampia partecipazione delle parti interessate in un’ottica di inclusività della strategia gestionale.

2. Il paesaggio culturale costiero

Il paesaggio costiero rappresenta certamente uno dei paesaggi di maggiore rilevanza del territorio europeo e italiano in particolare, avendo costituito storicamente il luogo privilegiato degli insediamenti umani per la concentrazione di risorse naturali e per la vicinanza al mare, canale primario di trasporto pur nell’alta condizione di rischio in cui quest’ultimo si svolgeva. Più di ogni altro tipo di paesaggio è allora concentrazione e sedimentazione di valori storici e culturali, che lo rendono maggiormente attrattivo soprattutto per il settore turistico, principale forma di sfruttamento delle sue risorse



ambientali ed estetiche Bobbio, 2008, 2017; Hadley, 2009).

La definizione di paesaggio è stata variamente formulata, in campo scientifico, letterario, artistico, legislativo e normativo, e in tempi recenti ci si riferisce ormai prevalentemente alla definizione che ne ha dato la Convenzione Europea del Paesaggio⁴ (detta anche di Firenze per la città in cui è stata firmata nel 2000) la quale ha opportunamente ampliato l'oggetto di riferimento, prendendo in considerazione anche i paesaggi della vita quotidiana e quelli degradati in quanto si ritiene giusto considerare tutto come "paesaggio". L'estensione del concetto scaturisce dalla consapevolezza che il paesaggio è, in sintesi, il prodotto della continua interazione tra natura e cultura ove quest'ultima incide sulla sua trasformazione e sulla sua rappresentazione.

Tuttavia, la definizione della Convenzione Europea resta sempre elemento di discussione a livello globale, non solo perché è stata formulata esclusivamente dai paesi europei, sebbene vi sia l'intenzione di giungere ad una Convenzione mondiale, e anche perché nessun dibattito scientifico è giunto ad un'unanime accettazione della stessa. Il paesaggio è oggetto di studio di molteplici discipline molte delle quali non si basano o addirittura non fanno riferimento alla definizione europea (Howard, 2011; Scazzosi, 2017).

Il concetto di paesaggio che ha condotto fino all'attuale definizione formulata dalla Convenzione di Firenze è stato oggetto di studio e di dibattito da parte di distinti campi del sapere soprattutto radicati nella geografia. Tra i diversi percorsi di ricostruzione del concetto di paesaggio che possono essere individuati ve ne sono alcuni, prevalenti nel contesto europeo, come quello di "paesaggio culturale" al quale sovente implicitamente si riferiscono gli studi e gli approcci pianificatori e progettuali.

È utile ricordare alcune informazioni circa il processo che ha condotto alla stesura della Carta nonché alcuni aspetti etimologici.

La Convenzione Europea del Paesaggio, che costituisce oggi uno dei principali riferimenti per chi studia e opera nel paesaggio in Europa nel contesto mondiale, è stata elaborata da un gruppo multidisciplinare di esperti riunitisi a Firenze nel 2000. La conferenza costituiva una tappa di un percorso e di un dibattito che si stava svolgendo da qualche anno⁵ e che aveva già prodotto nel 1993 la *Mediterranean Landscape Charter*

Fig. 3 - La costa dei Campi Flegrei - Pozzuoli (foto dell'autore)

(Carta di Siviglia), testo che affronta diffusamente molte delle questioni contenute nella carta europea. La conferenza del 2000 ha visto la partecipazione di numerosi esperti che s'interessano di paesaggio, da geografi ad architetti del paesaggio, urbanisti, ecologisti, archeologi ciascuno dei quali con un proprio background scientifico disciplinare e nazionale. Pertanto, la definizione quanto più ampia e condivisibile del concetto di paesaggio, esito della conferenza, è stato già uno sforzo meritevole che tuttavia non soddisfa completamente tutti coloro che s'interessano a vario titolo del tema e certamente coesisteranno interpretazioni differenti del significato di paesaggio, come lo è stato finora⁶ (Meining, 1979). Tra l'altro, a quasi vent'anni di distanza dalla stesura della convenzione europea del paesaggio, nonostante questa sia stata recepita da leggi nazionali⁷, ancora poco sembra sia stato fatto per la sua attuazione come dimostrano anche recenti studenti a livello nazionale (Calcagno Maniglio, 2015).

È utile ricordare che le matrici culturali del concetto di paesaggio differiscono in ciascuna lingua europea: dal *landscape* britannico al *landschaft* tedesco o al *paysage* francese insieme alle altre lingue latine come il *paesaggio* italiano o il *paisaje* spagnolo. Il concetto britannico di *landscape*⁸ è stato sempre dominato da una prospettiva “visiva e percettiva” che presuppone il riferimento a paesaggi vasti, quindi la dimensione vasta della scala è certamente una sua caratteristica fondamentale. Il *landschaft* tedesco ha una caratterizzazione, invece, legata alla dimensione della “costruzione del paesaggio” più che del suo godimento percettivo e il termine si riferiva ad un'unità di territorio come testimonia ancora l'uso del termine *landschaft* in alcune regioni nord europee per indicare entità amministrative di porzioni del territorio. Inoltre, il concetto era legato alla gestione del territorio così come si era andato costruendo nei secoli attraverso l'azione delle popolazioni locali. Un tale concetto è altamente democratico perché attribuisce responsabilità e diritti alle comunità locali che si prendono cura del paesaggio, così come ancora dimostra il popolo tedesco e non a caso gli architetti del paesaggio tedeschi sono all'avanguardia nella progettazione e realizzazione di interventi di trasformazione



Fig. 4 - Napoli. La costa di Posillipo (foto dell'autore)

del paesaggio.

L'approccio francese al *paysage* risente dell'influenza della prestigiosa scuola geografica di Vidal de la Blache⁹ che s'interessò anche della mappatura dei *pays*, unità territoriali con caratteri comuni in termini di paesaggio, vegetazione e tradizioni culturali. La tradizione del *paysage* francese parte dunque da una lettura prevalentemente agricola e delle piccole comunità rurali e in qualche misura queste dimensioni si risentono ancora nell'approccio nazionale.

In Italia la scuola rinascimentale della progettazione dei giardini, che dimostra una dominanza dell'intervento artistico ed intellettuale umano sugli aspetti più propriamente naturali, nonché la ricchezza del patrimonio archeologico e culturale, rivelano un atteggiamento artistico, di godimento estetico e di tutela del paesaggio che anticipa molti altri paesi europei. In questo atteggiamento culturale è la matrice architettonico-progettuale forse a prevalere rispetto alla dimensione naturalistica dei paesi nord-europei o a quella geografico-rurale francese. Queste ovviamente le radici storiche nazionali sebbene la divulgazione di principi, metodologie, procedure e pratiche di analisi e progettazione/pianificazione del paesaggio ha certamente contribuito da decenni ad una maggiore integrazione degli approcci. Comunque, resta la varietà delle culture e delle interpretazioni del paesaggio nonché delle competenze disciplinari (geografia, ecologia, archeologia, storia, arte, architettura, architettura del paesaggio, agronomia, ecc.) che caratterizzavano gli esperti partecipanti alla conferenza di Firenze. La Convenzione ha pertanto dovuto individuare non solo un linguaggio comune, attribuendo gli stessi significati ad un concetto variamente interpretato nelle culture nazionali, ma anche proporre una visione innovativa in grado di superare i limiti delle prospettive disciplinari.

Non c'è dubbio che la definizione di paesaggio, così come formulata (il testo è stato scritto solo in inglese e francese), porta elementi di innovazione sebbene non precisamente tradotti nelle differenti lingue dei paesi europei.

Il testo inglese recita esattamente che << *Landscape means an area, as perceived by people, whose character is the result of the action and interaction of natural and/or human factors*>> che rappresenta certamente una visione ampliata ed innovativa del concetto di paesaggio che non si ritrova integralmente in nessuna delle tradizioni culturali e nazionali prima accennate (estetica, storico-artistica, ecologica, ecc.).

Innanzitutto, il paesaggio diventa un'area ovvero una porzione di territorio¹⁰, concetto per niente scontato se si considera che in molti approcci, tra cui quello britannico, dominati da una dimensione percettiva e visuale, ossia intellettuale, il paesaggio non è esattamente ciò che si può esperire con i sensi ma l'idea che gli individui e/o i gruppi sociali si costruiscono nella mente. Da questo punto di vista il paesaggio esiste nell'immaginazione degli individui ma non è un elemento oggettivo e quindi l'affermazione della Convenzione chiarisce che il paesaggio è piuttosto una porzione di territorio e non la sua rappresentazione intellettuale (dipinto, narrazione, descrizione, ecc.)¹¹. Tuttavia, pur se il paesaggio ha una sua concreta consistenza e non è allocata nell'immaginazione umana, la Convenzione sottolinea il ruolo fondamentale della percezione di questa entità concreta. La percezione presuppone quindi la presenza di individui o gruppi che

hanno la possibilità di fruire del paesaggio percependolo attraverso i sensi (quali?)¹² così da poter costruire/riconoscere la propria identità stratificata e storicamente consolidata. Esistono tuttavia molte aree del pianeta poco frequentate dagli uomini (ghiacciai, boschi in alta montagna, ecc.) che hanno avuto di conseguenza poche percezioni, se non quelle mediate dalle riprese di telecamere e macchine fotografiche. Esiste una parte delle discipline che s'interessano di paesaggio, come l'ecologia o l'agronomia, che hanno prevalentemente studiato e si sono riferiti a paesaggi naturali e/o rurali, mentre i paesaggi urbani così come quelli costieri, più popolati, sono stati oggetto di studio di discipline come la pianificazione, l'architettura del paesaggio e la geografia urbana.

Da questa riflessione se ne deduce un'altra direttamente collegata alla prima, ossia nella Convenzione non si fa alcuna distinzione tra paesaggio naturale e paesaggio culturale, che invece ha costituito campo di lungo dibattito e confronto specialistico. Se il paesaggio è il risultato dell'interazione tra fattori naturali ed umani, non vi è spazio per una distinzione tra paesaggio naturale e culturale e, quindi, esso incorpora il concetto di paesaggio culturale che è tuttavia, a mio avviso, quello prevalente nei discorsi disciplinari della pianificazione/progettazione poiché attesta l'importanza dell'intervento umano nelle trasformazioni. Probabilmente non si cita testualmente il paesaggio culturale per non equivocare con la definizione che ne dà invece la *World Heritage Convention* (1972) la quale individua la categoria del "paesaggio culturale", distinto da quello naturale, che si riferisce prevalentemente ad una lista di beni individuabili attinenti al patrimonio storico-architettonico.

La principale innovazione riconosciuta alla Convenzione Europea sul Paesaggio è il fatto, quindi, di non far alcuna distinzione tra aree urbanizzate, rurali, naturali, costiere, marine ma l'intera superficie terrestre diventa paesaggio, anche le aree ordinarie e più degradate di qualsiasi territorio. Così facendo, la Convenzione sposta il focus dall'*oggetto* all'*azione*, ritenendo fondamentali le politiche e i programmi per la conservazione, tutela, trasformazione e valorizzazione del paesaggio il quale, diventando tutto il territorio così come percepito dalle comunità locali, intende evidenziare l'importanza della partecipazione di queste ultime che lo vivono direttamente e ne sono perciò responsabili.

L'innovazione fondamentale della Convenzione è proprio in questo slittamento di prospettiva sulle responsabilità, che non sono più avocate ad enti o istituzioni di controllo, attuatori soprattutto di adempimenti vincolistici, ma delegate ai cittadini, alle associazioni e alle parti direttamente interessate. E' un cambio interessante che dispone i cittadini su un piano paritario a quello degli enti e degli stessi esperti. Il richiamo all'attuazione di politiche aperte alla pubblica partecipazione, alla sussidiarietà istituzionale, alla necessità di formazione ed informazione diventa perno centrale su cui costruire normative e progetti, tuttavia tutto questo non è di facile attuazione e richiede una maturazione culturale del pubblico nonché procedure e risorse capaci di garantire un'effettiva partecipazione.

Dalle riflessioni sopra condotte si evince con forza, nelle politiche europee per le aree costiere così come nelle definizioni della Convenzione Europea del Paesaggio, la ne-

cessità della partecipazione dei cittadini come elemento di costruzione culturale della nozione di paesaggio, così come nei comportamenti da attuare per perseguire efficienza ed efficacia nella trasformazione del paesaggio.

In altre parole, si ribadisce il concetto di “paesaggio inclusivo” che, particolarmente focalizzato sulle aree costiere, rappresenta il tema sul quale la rivista TRIA ha diffuso una call invitando ricercatori e accademici ad esprimere le proprie riflessioni e a descrivere i contenuti e i risultati di ricerche attinenti.

Il titolo di questo numero della rivista TRIA *“Inclusive Coastal Landscape: green and blue infrastructure design for the urban-land interface”* vuole sottolineare proprio quanto sopra riportato attraverso la lettura dei principali documenti europei dedicati al paesaggio e alle coste. Il riferimento alle infrastrutture verdi¹³ enfatizza invece il ruolo della progettazione ecologica come strumento per perseguire gli obiettivi di tutela e valorizzazione delle aree costiere, queste ultime intese nella loro ampia dimensione che comprende non solo gli ambienti naturali ed antropizzati strettamente prossimi alla costa ma anche il delicato territorio retrostante che si estende ai margini tra aree urbanizzate e aree rurali, paesaggi che costituiscono l’armatura insediativa storico-identitaria e allo stesso tempo economica di questi territori.

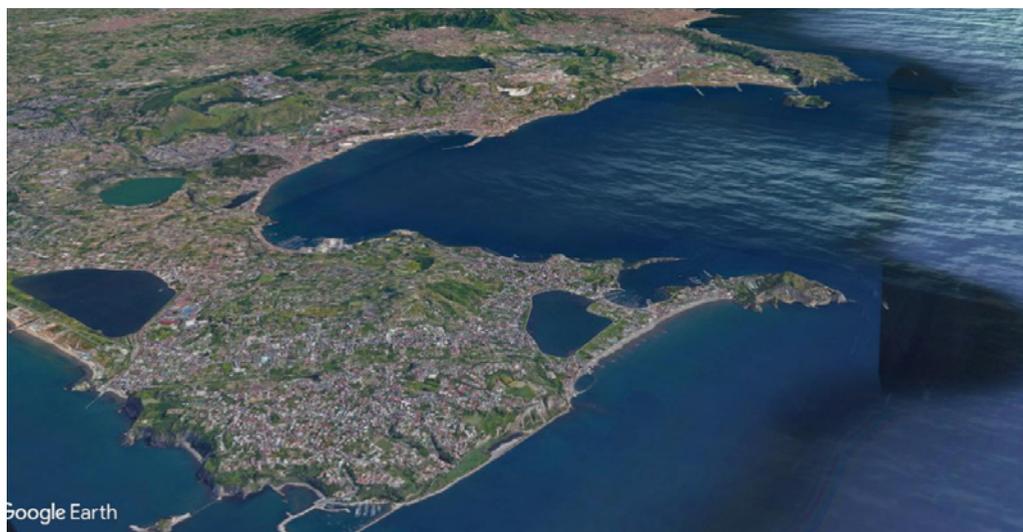
L’occasione per questa specifica call è scaturita dal progetto Erasmus+ *Co-Land “Inclusive coastal landscapes: activating green and blue infrastructure for sustainable development of the urban-land interface”*¹⁴ al quale lo scrivente sta partecipando in partnership. L’adesione della rivista TRIA al progetto supporta le attività di comunicazione e svolge in effetti quel ruolo di divulgazione/informazione che la stessa Convenzione Europea del Paesaggio propone e sollecita nei suoi documenti contribuendo allo sviluppo della consapevolezza del patrimonio paesaggistico dell’Europa.

Con questo numero la rivista si è interrogata sulle questioni sopra sinteticamente delineate: la crisi ambientale-economica delle coste e dello spazio marittimo e la necessità di dare concretezza ai buoni propositi della Convenzione Europea del Paesaggio. Queste tematiche sono traggiate attraverso la pianificazione territoriale, paesaggistica ed ecologica, in particolare adottando lo strumento delle infrastrutture verdi e blu (Benedict & McMahon, 2006; Mell, 2012; Thomas & Littlewood, 2010).

La pianificazione/progettazione delle infrastrutture verdi in ambito costiero punta ad integrare le infrastrutture grigie che hanno pesantemente alterato la costa, dai porti alle infrastrutture di trasporto, agli insediamenti produttivi e residenziali fino a quelli turistici di massa, con la ricomposizione lineare dei frammenti di aree naturali (spiagge, dune, contesti fluviali, vegetazione costiera, ecc.) nonché con le aree rurali dell’entroterra in una prospettiva di città ecologica (Spirn, 2014).

Gli articoli di questo numero, sinteticamente, affrontano il tema proposto secondo prospettive, scale, strumenti ed interessi differenziati, dalla pianificazione strategica di aree costiere alle modalità di analisi/valutazione della percezione dei paesaggi fino alle esperienze di urbanistica ecologica. Anche le aree di studio presentate sono differenti: dai luoghi maggiormente urbanizzati ad alta infrastrutturazione, come i porti, a quelli

Fig. 5 - Vista satellitare dei Campi Flegrei (google earth)



meno contaminati e più naturali, quali dune e spiagge, e secondo scale diverse di indagine, da quella urbana a quella territoriale.

Nell'articolo di Gastaldi e Camerin la costa è analizzata in uno dei suoi paesaggi più peculiari, quello portuale indagando nello specifico i porti di Savona e La Spezia. Il tema trattato è uno dei più esplorati nella letteratura scientifica di settore perché riguarda la rigenerazione urbana di parti urbane strategiche che costituiscono il nodo di accesso e di sviluppo economico di molte città marittime. Le riflessioni si concentrano sui processi di rigenerazione in corso e nel loro rapporto con il resto della città.

Anche l'articolo di Errigo e Fazia affronta il paesaggio portuale indagando un caso internazionale, il progetto di ampliamento Maasvlakte II e la Vision 2030 della città di Amsterdam, ed uno italiano, il nuovo progetto di portualità turistica laziale. L'attenzione stavolta è rivolta non specificatamente alla rigenerazione, ma vuole evidenziare le tematiche energetiche connesse ai nodi infrastrutturali portuali, nel caso olandese, e quelle relative alla necessità di organizzazione transcalare del sistema portuale turistico, nell'esperienza italiana. Questo paper mette in luce i rilevanti conflitti presenti nei paesaggi costieri portuali dove le necessità operative dei sistemi industriali, commerciali e di trasporto richiedono commisurate quantità di energia che determinano forti pressioni sull'ambiente. Anche in questo caso il piano olandese mostra i percorsi obbligati verso la scelta di fonti energetiche rinnovabili e a basso impatto, che tentano di integrarsi con i valori del paesaggio, così come il caso laziale indica le possibili traiettorie di sviluppo di una portualità turistica sostenibile.

Spostandosi dai paesaggi specificatamente portuali alla dimensione dell'area vasta, l'articolo di Passarelli, Pellegrino e Verardi si focalizza sulla pianificazione strategica di un'area costiera calabrese (Crotone) e richiama la necessità della partecipazione al fine del perseguimento di obiettivi di qualità ambientale e paesaggistica. Si descrive il percorso di pianificazione strategica sviluppato nel rispetto delle prescrizioni indicate dall'Unione Europea e può costituire un interessante esempio di piano sviluppato dal basso con il coinvolgimento attivo degli attori sociali ed economici. Gli assi strategici

enfaticizzano il perseguimento di obiettivi di tutela, riqualificazione e valorizzazione del sistema costiero, contraddistinto da una forte urbanizzazione, affidandosi ai settori produttivi del turismo e della cultura, e riconnettendo il sistema costiero attraverso corridoi ecologici.

Bonzi, Pavesi e Pezzagno affrontano il tema della percezione quindi della fruibilità visiva del paesaggio focalizzandosi sui temi dell'identità dei paesaggi lacuali. La costa dei laghi pedemontani alpini presenta una varietà orografica e morfologica particolarmente interessante per sviluppare metodologie e tecniche di analisi dell'intervisibilità tra punti salienti del territorio. Viene presentato il caso dei castelli-recetto del Basso Garda Bresciano che costituiscono segni storici sul territorio con intrinseche caratteristiche di visibilità per ragioni militari e che oggi costituiscono hot spots di un sistema di beni culturali in stretta relazione con l'infrastruttura blu delle acque lacuali e con quella verde costituita dai paesaggi montani. Le tecniche adoperate, fondate su tecnologia GIS e dati estraibili dalla rete, mostrano le potenzialità di metodi di lettura a disposizione di tutti gli utenti contribuendo alla conoscenza, informazione e inclusione dei fruitori del paesaggio.

Anche il saggio di Zanirato affronta il tema dell'identità/percezione del paesaggio attraverso l'analisi della trasformazione storica della costa balneare, individuando quattro fasi storiche, dalle prime cabine trainate in acqua alle recenti incontrollate urbanizzazioni delle spiagge prefigurando una probabile futura quinta. L'analisi visiva e fotografica è condotta con rigore e risulta particolarmente interessante perché evidenzia il ruolo della percezione del paesaggio nel suo divenire storico: la sua capacità di rintracciare i pochi segni di valore rimasti tra l'artificializzazione della costa, che possono diventare nodi di una possibile ricostruzione identitaria.

Secchi e Nifosì affrontano il tema della progettazione della città ecologica analizzando il recente Piano Generale Nazionale del territorio Albanese, che si sviluppa ponendosi prioritariamente obiettivi di sostenibilità ambientale attraverso la riorganizzazione dei cicli metabolici di acqua, energia e rifiuti. Il piano si struttura intorno al progetto di un'armatura paesaggistico-territoriale che interessa il territorio agricolo e le risorse naturalistiche di Divjakë, costituendo un fertile modello di *ecological urbanism* alla scala territoriale.

L'articolo di Coletta, sviluppato con una personale ed innovativa visione del rapporto città, storia, paesaggio, riprende un tema che ha focalizzato il dibattito politico e disciplinare da almeno venticinque anni, il recupero dell'area di Bagnoli a Napoli. Si tratta di un sito costiero dagli eccezionali valori paesistico-orografici che ha ospitato per tutto il XX secolo una pesante attività industriale e che oggi, a circa trent'anni dalla sua dismissione, non trova ancora il modo per rigenerarsi proficuamente.

Questi saggi, interessanti temi differenti (rigenerazione delle aree portuali, percezione ed identità, progettazione ecologica) ed aree a scala e con caratteri distinti, costituiscono un campionario della vastità e della stretta interrelazione tra criticità delle aree costiere e domande di pianificazione/progettazione del paesaggio costiero fornendo stimolanti spunti di riflessione.

ENDNOTES

1 Commissione europea, Direzione generale dell'Ambiente "L'UE e le zone costiere. Sulle coste d'Europa spira un vento nuovo" (2000)

2 Il progressivo spopolamento delle aree interne così come la concentrazione della popolazione mondiale nelle aree urbane sono l'evidente rappresentazione di uno stesso problema. Il crescente grado di urbanizzazione dell'umanità è soprattutto urbanizzazione delle coste.

3 Emblematici gli incidenti interessanti le petroliere i cui danni ambientali sono quasi irreversibili e che richiedono numerosi anni per la ricostituzione degli ecosistemi preesistenti.

4 La Convenzione Europea è stata ratificata dal Consiglio d'Europa, non l'Unione Europea, composta da un numero più elevato di stati membri. L'Italia ha firmato la Convenzione recepita successivamente nella legge n.14 del 9 gennaio 2006.

5 In particolare, bisogna ricordare che l'idea di una carta europea sul paesaggio era stata già suggerita nel 1992 da Adrian Phillips, archeologo del paesaggio britannico (Howard, 2011).

6 Nel suo saggio "The Beholding Eye: Ten Versions of the Same Scene" del 1979 Meinig individua almeno dieci modi differenti di guardare il paesaggio.

7 In Italia la Convenzione Europea del Paesaggio è diventata legge dello stato legge n.14 del 9 gennaio 2006.

8 Il termine landscape si è diffuso a partire dal XVII secolo tra le classi nobiliari inglesi ed era pertanto un concetto aristocratico sottolineando l'opportunità della nobiltà di godere della visione dei paesaggi (Olwig, 2002).

9 Considerato il padre della geografia possibilista, esprime le sue idee sul paesaggio in numerosi libri e articoli. Ricordiamo due dei principali riferimenti: *Atlas général historique et géographique* (1894) e *Principes de géographie humaine* (1922), quest'ultimo pubblicato dopo la sua morte avvenuta nel 1918.

10 Nella versione italiana la definizione di paesaggio è <<"Paesaggio" designa una determinata parte di territorio, così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni>>. C'è una sostanziale differenza nella traduzione perché *area* è tradotta in "determinata parte di territorio" lasciando così intendere che solo alcune parti possono essere considerate paesaggio, oppure che metodologicamente il paesaggio si compone di aree o ambiti di lettura/progettazione?

11 Su questa osservazione si legga Howard (2011) che nel cap. 5 fa un'attenta disamina delle innovazioni concettuali della definizione della Convenzione.

12 La visione o sono coinvolti anche gli altri? cfr. Howard, 2011, capitolo 6.

13 I temi espressi nel sottotitolo sono solo accennati e saranno affrontati più compiutamente nell'editoriale del prossimo numero dedicato allo stesso focus.

14 Il progetto Co-Land, finanziato dall'UE nell'ambito delle iniziative Erasmus+, è risultato vincitore nel bando 2017 per l'azione chiave 2 - *Cooperazione per l'innovazione e lo scambio di buone prassi - KA2 Partenariati strategici nel settore dell'istruzione, della formazione e della gioventù*, e coinvolge un'ampia partnership composta da sette università europee (IUAV - Ion Mincu University for Architecture and Urbanism; HfWU Nürtingen-Geislingen University of Applied Sciences; HSWT Weihenstephan-Triesdorf University of Applied Sciences; EMU Estonian University of Life Sciences, Tartu; ULB Université Libre de Bruxelles; University Federico II of Naples; Ovidius University in Constanta) e 2 Associazioni di settore (ISOCARP International Society of City and Regional Planners; LE:NOTRE Institute-European landscape architecture network). Il progetto Co-Land si propone di sviluppare una didattica innovativa basata sulle nuove tecnologie della comunicazione ed in grado di integrare metodi ed esperienze formative di differenti paesi europei. L'oggetto della ricerca/esperienza didattica è la buona progettazione di infrastrutture verdi-blu nelle aree costiere europee, all'interno prevalentemente dei settori disciplinari dell'urbanistica e dell'architettura del paesaggio. Il progetto, attualmente in corso, ha una durata di tre anni e terminerà a fine agosto 2020. Durante il progetto si svilupperanno tre corsi on line sulla progettazione di infrastrutture verdi nelle aree costiere destinati a studenti e professionisti interessati, quattro workshop di 10 gg. ciascuno in quattro differenti regioni costiere europee (Magalia sul Mar Nero, Tallin sul Mar Baltico, De Panne sul Mare del Nord, Area Flegrea sul Mar Mediterraneo) nonché un manuale di buona progettazione di infrastrutture verdi in aree costiere.

REFERENCES

- Benedict, M.A. & McMahon, E.D. (2006), *Green Infrastructure: linking landscapes and communities*, Washington, DC, Island Press.
- Bobbio R. (a cura di) (2008), *Progettare nuovi paesaggi costieri. Metodi e proposte per la Liguria occidentale*, Marsilio, Venezia
- Bobbio R., Lombardini G. (2017), *Bellezza ed economia di paesaggi costieri. Esiti e prospettive di un progetto di ricerca*, in *RI-VISTA 2/2017*, Firenze University Press;
- Calcagno Maniglio A. (2015), *Per un paesaggio di qualità : dialogo su inadempienze e ritardi nell'attuazione della Convenzione Europea*, Franco Angeli, Milano.
- Council of Europe (2006), *Landscape and Sustainable Development: challenges of the European Landscape Convention*, Strasburgo.
- European Environmental Agency (2006), *The changing faces of Europe's coastal areas*, EEA report n. 6, Copenhagen
- Fondazione per lo sviluppo sostenibile (a cura di) (2014), *Le infrastrutture verdi, i servizi ecosistemici e la green economy*, MATTM.
- Hadley D. (2009), *Land use and the Coastal zone*, in *Land Use Policy*, XXVI.
- Howard P.J. (2011), *An Introduction to Landscape*, Burlington, VT, Ashgate
- Howard P.J., Thompson I., Waterton E. (2012), *The Routledge Companion to Landscape Studies*. London, Routledge.
- Meinig D.W. (1979), *The Beholding Eye: Ten Versions of the Same Scene*, in Meinig D.W., Brinkerhoff Jackson J., *The Interpretation of Ordinary Landscapes: Geographical Essays*, New York, Oxford University Press.
- Mell I.C. (2012), *Green Infrastructure: Concepts, perceptions and its use in Spatial Planning. Developing Green Infrastructure planning in the UK, Europe and North America*, LAP Lambert Academic Publishing, Saarbrücken
- Olwig K.R. (2002), *Landscape, Nature and the Body Politic: From Britain's Renaissance to America's New World*, Wisconsin University Press, Madison.
- Scazzosi L. (2017), *La Convenzione Europea del Paesaggio nel quadri internazionale*, in *Aa.Vv., Rapporto sullo stato delle politiche del paesaggio*, MiBACT, Roma
- Spirn A.W. (2014) *Ecological Urbanism: A Framework for the Design of Resilient Cities* (2014). In: Ndubisi F.O. (eds) *The Ecological Design and Planning Reader*. Island Press, Washington, DC,
- Thomas K., Littlewood S. (2010), *From Green Belts to green infrastructure? The evolution of a new concept in the emerging soft governance of spatial strategies*, in *Planning, Practice and Research*, 25, 2, 203 – 222.
- Vallega A. (2003), *The Coastal Cultural Heritage facing Cultural Contexts*, in *Journal of cultural Heritage*, IV (1).

In
ter
venti

Abstract

Waterfront reorganization processes: the cases of Savona and La Spezia

Francesco Gastaldi, Federico Camerin'

Abstract

This paper focuses on studying two specific cases of two Liguria region's port cities waterfront regeneration, Savona and La Spezia. The purpose is analyzing critically the redefinition of their degraded central port areas aiming to reconnect them to urban contexts.

The aim of the article is to highlight the waterfront reorganizing process of these realities in crisis starting from the eighties. Successively, in the nineties, Savona and La Spe-



Vista del waterfront di Savona (fonte: <http://www.ricardobofill.com/projects/savona-tower/>)

zia have re-imagined the future of the city-port relation. By the two study cases analysis it will be trying to make the reader understood the evolution of the waterfront regeneration process from the nineties as a result of a composition of distinct equilibrium, which has also been the focus of various debates by public policies local actors. Furthermore, the current status of La Spezia and Savona urgent urban issues will be highlighted, as well as the interinstitutional relations among the actors involved and the strategies to be implemented to achieve the objectives set by the urban planning instruments.

KEY WORDS

waterfront, urban regeneration, city-port, urban planning tools

Percorsi di riorganizzazione dei *waterfront*: i casi di Savona e La Spezia

Il presente contributo si prefigge di studiare due specifici casi di rigenerazione del *waterfront* di due città portuali capoluogo liguri, Savona e La Spezia, con la finalità di analizzare criticamente i percorsi di ridefinizione delle rispettive aree portuali centrali in degrado ai fini della loro riconnessione con gli ambiti urbani.

L'obiettivo dell'articolo è quello di mettere in luce il processo di riorganizzazione del fronte d'acqua di queste realtà industriali entrate in crisi a partire dagli anni Ottanta e che, dal decennio successivo, hanno re-immaginato il futuro della relazione città-porto. Attraverso l'analisi di questi due casi si cercherà di far comprendere al lettore come si è evoluto il processo di rigenerazione dei due *waterfront* sin dagli anni Novanta quale risultato di una composizione di distinti equilibri e che è stato al centro di vari dibattiti da parte degli attori delle politiche pubbliche locali. Inoltre, si metteranno in evidenza lo stato attuale delle questioni urbane urgenti per le città di La Spezia e Savona, oltre ai rapporti interistituzionali degli attori coinvolti e le strategie da implementare per conseguire gli obiettivi prefissati dagli strumenti di pianificazione urbanistica.

PAROLE CHIAVE

waterfront, rigenerazione urbana, porto-città, strumenti di pianificazione urbanistica

ATTRIBUZIONI

Il lavoro è stato condotto e portato a termine in collaborazione dai due autori. In questo contesto l'introduzione e le conclusioni sono comuni; a Francesco Gastaldi si attribuisce il paragrafo 2 e a Federico Camerin² il paragrafo 3.

1 Gli autori desiderano ringraziare l'ex presidente della provincia di Savona, Marco Bertolotto, Elena Fedi, Antonio Schizzi e Raul Zancan (caso di Savona), Daniele Virgilio e Pierluigi Peracchini (caso della Spezia) per le informazioni e i materiali forniti alla stesura del presente testo.

2 Federico Camerin ha partecipato in qualità di co-autore durante lo svolgimento del progetto European Joint Doctorate "urbanHIST". This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under the Marie Skłodowska-Curie grant agreement No 721933.

Percorsi di riorganizzazione dei *waterfront*: i casi di Savona e La Spezia

Francesco Gastaldi, Federico Camerin

1. Introduzione

Il tema del *waterfront*, del fronte d'acqua, del rapporto tra la città e il mare, tra la città e il porto, è stato un ambito di ricerca e d'intervento di grande rilievo a partire dagli ultimi decenni del secolo scorso (Pavia, Di Venosa, 2012). Dalle esperienze precursore delle città nordamericane di Boston, Baltimora e San Francisco, anche in Europa, così come in Asia, Australia e in Latinoamerica si è assistito ad alcuni esempi paradigmatici di trasformazioni dei fronti d'acqua (Breen, Rigby, 1996; Pavia, 2011; Swee, Tou, 2011; Hein, 2014). Mentre in passato il porto è stato parte integrante della città, successivamente tale ambito si è trasformato in un corpo estraneo, distaccato, conflittuale rispetto alle esigenze urbane. Ai fini di riconnettere il porto alla città, la tendenza è stata quella di riconfigurare le aree portuali, per trasformarle da semplici scali in vere e proprie porte d'accesso per le città, consentendone così il recupero dell'intero affaccio verso il mare (Bruttomesso, 1991, 1993, 1995, 1999). In molte città europee si è assistito ad un radicale rinnovamento delle aree portuali e ad un processo di restituzione di esse alla città, con un conseguente vantaggio per i cittadini di poter usufruire di aree destinate a nuove attività culturali e per il tempo libero. Come sottolineato da Di Venosa (2007), le evoluzioni dei processi tecnologici e trasportistici, l'andamento dei mercati internazionali, le decisioni degli attori locali, le normative nazionali e i regolamenti cittadini, le condizioni storico-culturali e morfologiche dei siti, rappresentano, infatti, solo alcune delle cause che hanno effetti sulla organizzazione delle aree portuali e sui loro rapporti con i contesti circostanti.

In questo contesto, a partire dagli anni Novanta le città liguri della Spezia e di Savona, importanti poli industriali e portuali durante tutto il Novecento (insieme a Genova), stanno guidando un processo di ridefinizione della propria base produttiva verso un'economia diversificata, incentrata sul nuovo ruolo di settori quali il turismo e la cultura accanto ai settori più tradizionali (portualità e residue presenze industriali). Il percorso di tale ridefinizione è stato lungo, travagliato e complesso: l'acquisizione della consapevolezza circa l'irreversibilità delle tendenze alla deindustrializzazione è stata inerziale in molti gruppi sociali delle due città e non sono mancati periodo di tensione e smarrimento.

In questo contesto sia alla Spezia che a Savona, ormai da molti anni, sono iniziati processi di riconversione e di miglioramento della competitività urbana che puntano ad un modello di città dove, accanto alla valorizzazione delle attività economiche più competitive tipiche della tradizione portuale ed industriale (nautica da diporto, logistica, terziario innovativo e avanzato, biomedicale, elettronica), si promuovono politiche che mirano al consolidamento del ruolo delle due città in campo turistico e culturale. Questi

settori non sono considerati come un ripiego di fronte alla crisi di quelli principali, ma divengono ambiti economici su cui improntare nuove fasi di sviluppo che, nel caso di Savona, nascono dalla possibilità di sfruttare un'ampia gamma di strumenti urbanistici. Nel caso della Spezia, la crisi riguarda il processo di razionalizzazione della presenza militare in città, ma anche la permanenza delle industrie della Difesa, soprattutto dopo l'incorporazione di Oto Melara nella società Leonardo-Finmeccanica. In molti documenti delle due amministrazioni si sottolinea l'aspirazione di entrambe a valorizzare le molteplici risorse di cui dispongono (culturali, ambientali, competenze, *know-how*, ricerca, saperi tecnici, posizione geografica), senza sacrificarne alcuna. La molteplicità dei soggetti proponenti coinvolti, l'ampio spettro delle azioni progettate, la loro sincronizzazione stanno rappresentando un'opportunità di sperimentazione per l'efficacia del governo pubblico in due città che hanno mostrato preoccupanti fenomeni di declino e degrado urbano derivanti da una perdita di ruolo e di funzione di ampi settori economici (aree industriali e portuali, crisi degli assi commerciali storici ecc.), dalla presenza di aree interessate da totale o parziale dismissione e dalla carenza di spazi per il miglioramento della qualità del vivere e dell'abitare per i cittadini.

2. La Spezia, verso la città post industriale e post militare

La Spezia, metabolizzata la crisi dell'industria, dalla fine degli anni Ottanta è stata attraversata da due "scommesse" che, ancora oggi, appaiono decisive per il suo futuro. La prima è la realizzazione del nuovo fronte mare, nella Calata Paita, area portuale nel cuore della città, la seconda riguarda la riconversione delle aree militari maggiori e la riorganizzazione dell'Arsenale (che comprende una superficie di 85 ha), in modo da conservare un ruolo nel settore militare e della difesa, ma impegnando parte dell'area per destinazioni diverse.

La ricerca dell'equilibrio tra le differenti vocazioni del territorio diventa caratterizzante di una nuova stagione politica che si sviluppa dagli anni Novanta; uno sforzo di ricomposizione dei diversi interessi che attraversano la società e il territorio e che si materializzano nel nuovo strumento urbanistico generale, frutto anche delle due fasi del piano strategico realizzato coinvolgendo oltre 60 associazioni ed enti.

Il Piano regolatore portuale, approvato nel 2006, dopo un iter durato sei anni, prevede innanzitutto un aumento degli spazi a favore dei traffici commerciali, più aree per la nautica da diporto (settore in forte espansione in quegli anni nell'area spezzina) e una riorganizzazione complessiva del settore della cantieristica militare e civile. In attesa di queste progettualità, nel settembre del 2015 è stato inaugurato il nuovo terminal crociere in ambito portuale per migliorare l'accoglienza di un settore in continua crescita (con il relativo indotto economico), le cui opere effettuate nel bacino portuale permettono l'attracco di mega-navi di nuova generazione per fomentare un turismo che da La Spezia può poi proseguire verso le Cinque Terre, Lerici, Portovenere o l'isola Palmaria: un ricco patrimonio paesistico che si combina con una grande eredità artistico-culturale e

diversi musei.

Per quanto riguarda Cala Paita, nel 2006 è stato indetto un concorso internazionale vinto da Josè Llavador con un progetto ambizioso che ha riaperto il dibattito su nuovi scenari di sviluppo della città, ripensando e ridisegnando, oltre all'area di Calata Paita, anche la storica passeggiata Morin. Il progetto, contenuto nel *masterplan* elaborato dallo stesso architetto nel 2010, prevede di realizzare un terminal crociere, un bacino per la nautica da diporto con nuovi pontili e 500 posti barca, spazi commerciali, strutture ricettive, un polo sportivo e uno culturale. Dopo una fase di concertazione e partecipazione tra gli *stakeholder* della città, nell'approvazione del nuovo Piano Urbanistico Comunale del febbraio 2016 è emersa l'esigenza di rimodulare il progetto di trasformazione in una chiave più "sobria" e più direttamente orientata a consentire la riappropriazione da parte della città degli spazi del primo bacino, con una riduzione sia per quanto riguarda i volumi edilizi complessivi, sia per il loro sviluppo in altezza (la realizzazione è purtroppo accantonata temporaneamente a causa della crisi finanziaria che ha travolto il settore immobiliare).

Per quanto riguarda la seconda scommessa, l'evoluzione del modello di difesa e di reclutamento e il mutato assetto geopolitico internazionale, consentono di ripensare il rapporto tra aree militari e città. Per ora si parla di forme di collaborazione nell'uso di spazi, non di vere e proprie dismissioni, ma s'intravedono i primi sintomi di un'inversione di tendenza.

Nel 2007 è stato avviato un primo tavolo di coordinamento tra il Ministro della Difesa e il Comune della Spezia sulla città e la sua base economica, sociale e culturale, migliorando l'attuale contesto di degrado e sottoutilizzo delle aree militari. L'obiettivo dell'amministrazione è di farsi carico, in parte, del processo di riuso e razionalizzazione



Fig. 1 - Vista dall'alto della città di La Spezia e il fronte marittimo (fonte: Comune di La Spezia, 2016)

delle strutture militari in cambio di parte del prezioso patrimonio storico della Marina.

Nel 2008 è stato firmato il Protocollo d'intesa che pone il "caso La Spezia" al di fuori delle normali procedure di dismissione, accelerandone i tempi e individuando autonomi strumenti di scambio e valorizzazione degli insediamenti militari sul territorio. Per l'ex Caserma di artiglieria era stata prospettata la possibilità di trasformazione in un nuovo polo universitario poiché l'ateneo necessita di maggiori spazi. Le forme collaborazione hanno come esiti accordi definitivi che prevedono la piena disponibilità dei beni per il Comune, come nel caso dell'area verde di Marola o del parcheggio di via XV giugno. L'ospedale militare "Bruno Falcomatà" potrebbe mettere a disposizione della popolazione civile apparecchiature, ambulatori e attrezzature specialistiche e servizi sanitari, in cambio di opere di manutenzione.

Il 15 maggio 2009 è stato sottoscritto e rinnovato un secondo Protocollo d'intesa finalizzato a concordare gli interventi collegati da interessi comuni in relazione a programmi di riqualificazione urbanistica del tessuto urbano. Nel 2013 è stato acquisito da parte del Comune il compendio militare "Ex fusione tritolo" in località Pagliari, denominato "Le Casermette": si tratta di 65 mila metri quadri da destinare alla filiera della nautica come previsto dal Piano Urbanistico Comunale, quale distretto di trasformazione per la stessa. Quest'area, inutilizzata dal dopoguerra e limitrofa alla Darsena Pagliari, acquisita dall'amministrazione al prezzo di 2 milioni di euro, costituisce la seconda fase per il completamento del progetto nato con la Darsena (inaugurata a metà luglio del 2009) e con i primi capannoni degli insediamenti produttivi già realizzati. Il 7 aprile 2014 è stato firmato il Protocollo d'intesa relativo alla cessione del comprensorio dell'ex ospedale militare "Bruno Falcomatà" al Comune per la realizzazione del nuovo campus universitario, nonché del Distretto ligure delle tecnologie marittime. L'accordo prevede anche la gestione ventennale del Centro Sportivo Marina Militare "Montagna".

Il Piano Unitario di Valorizzazione (PUV-LIG) della Regione Liguria del 2009, che comprende solo due aree ex logistiche militari, ha quindi un ruolo marginale nel più generale processo di dismissione del patrimonio militare, oltre a non avere alcuna relazione con il Piano Urbanistico Comunale e il Piano strategico. La scelta della Regione, per La Spezia, è di non interferire con i processi in atto e in accordi già sottoscritti, evitando ingerenze. Le due ex basi logistiche della Spezia (insieme con alcuni immobili situati nei vicini comuni di Portovenere e Lerici) sono comunque rientrate nel Protocollo d'intesa dell'agosto 2009. L'Agenzia del Demanio e la Regione Liguria si sono impegnate, ciascuna per le proprie competenze, ad attuare il programma attraverso la sottoscrizione degli accordi con i singoli comuni e il coordinamento delle attività amministrative necessarie a rendere realizzabili le trasformazioni urbanistiche indicate dal PUV. La possibilità di ripensare una nuova fase di riqualificazione urbana a partire dalle aree militari dismesse o sottoutilizzate porta La Spezia ad avviare una stagione che si preannuncia promettente. In particolare, per il futuro delle aree centrali dell'Arsenale, oltre alla realizzazione di una struttura turistico-culturale destinata alla nautica subacquea, potrebbe scaturire un accordo tra autorità locali, università e il settore industriale-portuale per riutilizzare alcuni spazi a luogo di formazione per il comparto navalmecanico, ma

anche l'affitto dei bacini di carenaggio e di capannoni a società private o dell'industria della difesa (sempre più incerta la permanenza di Oto Melara dopo l'incorporazione nella società Leonardo-Finmeccanica). Un'altra questione rilevante riguarda la centrale a carbone Enel di cui è prevista la chiusura entro il 2021: un gruppo di cittadini ha proposto un referendum comunale consultivo sulla trasformazione dell'area in un grande parco tematico o dei divertimenti già denominato "SpeziaLand". Secondo i promotori la soluzione potrebbe rappresentare un tassello strategico per il futuro della città incentrato su turismo e tempo libero, anche in connessione con le Cinque Terre e con altre zone di pregio ambientale della riviera ligure di Levante.



*Fig. 2 - Vista dall'Arsenale militare
(fonte: Comune di La Spezia, 2016)*

Il dialogo intrapreso tra il Comune della Spezia e la Marina Militare apre le porte a un percorso in cui sembra ancora prevalere la difesa di rendite di posizione. In città, per molti anni, non è esistito un vero e proprio dibattito sul tema delle dismissioni militari, ma in cui non sono più ammissibili temporeggiamenti. La radicalizzazione di alcune posizioni ha spesso prodotto immobilismo, veti incrociati, paralisi e ha precluso opportunità e nuovi scenari di sviluppo. Attualmente, per le aree militari comprese tra Marola e Cadimare, lo schema di progetto del nuovo P.U.C. del marzo 2016 prevede la riqualificazione ambientale di questa parte di territorio al momento in condizioni di sottoutilizzo e forte degrado, da recuperare a fini turistici, produttivi e di servizio pubblico consentendo l'accesso al mare della città. In generale con il nuovo strumento di pianificazione urbanistica si prospettano azioni di riqualificazione e ricucitura tra ambito urbano e portuale che derivano da iniziative e scelte politiche precise. I futuri interventi

dovranno innescare processi duraturi di rigenerazione e di miglioramento della qualità urbana, andando a favorire successivi interventi anche da parte di operatori privati, e, alimentando in alcune aree una valorizzazione e un cambiamento di immagine, la riscoperta della città da parte degli stessi cittadini, una rivitalizzazione del mercato immobiliare, nonché la creazione e il progressivo incremento dei flussi turistici. La possibilità di intercettare, almeno in parte, le ingenti quantità di turisti che affollano le Cinque Terre dovrebbe essere un obiettivo primario, anche in un'ottica di migliore distribuzione territoriale delle presenze. I celebri paesini a picco sul mare della riviera spezzina soffrono infatti di “troppo turismo”: i flussi sono diventati ormai ingestibili (basti pensare alla congestione delle piccole stazioni ferroviarie ricavate fra gallerie e pareti rocciose, in un territorio che non può assorbire un turismo di massa troppo invadente) e si è ipotizzato, come per altre celebri località turistiche italiane, di sperimentare un “numero chiuso” per i visitatori. Convogliarli anche in altre realtà vicine, come La Spezia, potrebbe essere un'alternativa.

3. Savona, verso la città del turismo

Savona ha attraversato alla fine degli anni Ottanta una sorta di smarrimento a causa da una parte della decadenza definitiva delle proprie radici industriali e dall'altra dell'emergere di nuovi sintomi di vitalità legati all'economia dei servizi e alla crescita del porto. Da questa fase si è usciti con un nuovo corso di progettazione urbanistica che ha coinvolto alcune forze della politica e dell'economia cittadina.

Tra la fine degli anni Novanta e l'inizio degli anni Duemila, la città ha dato vita ad un insieme sistematico di programmi urbanistici in *partnership* pubblico-privata, coordinati e integrati (e, a volte, sovrapposti tra di loro) in modo da esprimere un alto valore di efficacia rispetto agli obiettivi di riqualificazione e d'innovazione dell'ambito urbano e portuale. Questo è stato reso possibile attraverso l'attuazione dei cosiddetti “Programmi Complessi” e degli strumenti della “Programmazione negoziata”, tra cui il Programma di Riqualificazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio P.R.U.S.S.T., il Patto Territoriale della Provincia di Savona, i Programmi Innovativi in Ambito Urbano P.I.A.U., il Contratto di Quartiere II, il Progetto Pilota Complessità Territoriali - S.I.S.Te.M.A. e il Progetto Integrato Urbano.

La Vecchia Darsena è sicuramente una delle aree della città che ha subito le maggiori trasformazioni e le maggiori attenzioni da parte degli attori di politiche pubbliche. In generale, il nuovo sviluppo dei bacini storici e delle strutture produttive esterne alla cinta doganale portuale ha apportato un arricchimento della gamma di funzioni di pregio disponibili e degli spazi pubblici di qualità per il tempo libero, nonché un miglioramento sensibile dell'immagine urbana. L'obiettivo che ancora oggi si sta tentando di perseguire è quello di operare la completa integrazione in termini visivi, funzionali e fruitivi dell'area con la città storica. Attraverso un insieme sistematico di opere e interventi di riorganizzazione funzionale, gli sforzi della città si sono concentrati per ottenere il

migliore inserimento del tessuto della città antica con gli spazi del fronte mare e della Vecchia Darsena, tema assai spinoso per la presenza della Strada Statale Aurelia, che genera ampi flussi di traffico e crea, di fatto, una cesura. Tali azioni hanno trovato nei dispositivi dei nuovi strumenti urbanistici, varati dalla legislazione nazionale, la sede per forme di concertazione fra attori in chiave strategica, programmatica e operativa e, d'altra parte, hanno saputo guardare alla riqualificazione, assecondando e favorendo operazioni di rinnovamento e di sviluppo che già si stanno manifestando, anche se timidamente, nelle dinamiche sociali ed economiche della città.

Il processo di trasformazione e sistemazione coordinata del *waterfront* della città storica di Savona e dell'ampliamento del porto si è innescato nel 1996 con il radicamento dell'attività crocieristica ed è proseguito con la riqualificazione del quartiere della Vecchia Darsena. Il successo dei primi interventi ha spinto Autorità Portuale e Comune di Savona a ripensare l'intero fronte marittimo, attraverso il P.R.U.S.S.T. denominato "Riqualificazione dell'affaccio urbano costiero del Comune di Savona - area di centro levante", approvato con deliberazione di Giunta Comunale n. 115 in data 11 maggio 1999. Si tratta di un piano d'iniziativa miste pubblico-private del valore complessivo di oltre 350 milioni di Euro, mirato al rinnovamento urbanistico e funzionale dell'area fra porto e città ai fini di migliorare l'integrazione e la compatibilità tra le attività portuali e il tessuto urbano.

L'idea che si manifesta è quella di individuare nuove infrastrutture per le attività portuali, diversificate in relazione alle mutate caratteristiche dei traffici marittimi, e di riutilizzare il porto vecchio affinché si creino le condizioni spaziali che rendano Savona un capoluogo turistico e del tempo libero, anche grazie all'innesto di attività innovative sotto il profilo economico e dei servizi. Gli interventi previsti nell'ambito della Darsena, le cui finalità sono state quelle di far fronte al problema dell'accesso al porto da parte del traffico pesante e l'aumento del numero di posti barca a cui affiancare una serie di progetti complementari per migliorare l'offerta (commerciale, residenziale, ricettiva e direzionale), rispondono a uno schema generale di assetto urbano al quale ha fatto seguito il *masterplan* dell'archistar catalano Ricardo Bofill nel biennio 2001-2002. In questo periodo l'amministrazione comunale svolge una funzione di organizzazione di proposte private e di altri attori, fra cui, *in primis*, l'autorità portuale. Tra le varie realizzazioni, si segnala nel 2003 l'inaugurazione della nuova stazione marittima del Palacrociera che ha portato a un notevole sviluppo dell'attività crocieristica; nel 2004 è stato demolito il vecchio autosilo, sostituito dal complesso alberghiero e commerciale della "Torre", una serie di edifici residenziali il cui segno distintivo è un fabbricato di 65 metri la cui costruzione è stata terminata nel 2007. Nel 2008 è stato finalizzato il terzo accosto dedicato alle crociere, mentre nel 2010 è stato concretizzato il complesso residenziale del cosiddetto "Crescent", sorto in sostituzione dei vecchi capannoni dell'ex Italsider. Sia la Torre che il Crescent portano la firma di Ricardo Bofill, che in seguito è stato chiamato a elaborare un nuovo progetto urbano, non ancora realizzato, denominato "Crescent 2" che ha visto, recentemente, la destinazione d'uso variare da turistico-alberghiera a residenziale. È previsto, come oneri di urbanizzazione, la costruzione di un anfiteatro e

di un parco urbano su un'area attualmente demaniale e adibita a parcheggio automezzi in attesa di imbarco.



Fig. 3 - estratto del masterplan di Ricardo Bofill (fonte: <http://www.dedaloingegneria.com/progetti/archivio-per-categoria-dei-progetti/residenza/complesso-residenziale-del-crescent-nella-vecchia-darsena/>)



Fig. 4 - la Torre di diciannove piani di Ricardo Bofill <http://www.ricardobofill.com/projects/savona-tower/>

Un'ulteriore spinta alla ridefinizione del *waterfront* è stata data dall'approvazione del Piano Regolatore del Porto nel 2005, che ha condotto al rinnovo delle modalità di accesso allo stesso con la demolizione di parte della vecchia sopraelevata e, nel 2009, al completamento della galleria che lo congiunge alla viabilità cittadina. Questo intervento risponde alla necessità di adattamento delle infrastrutture al nuovo scenario territoriale che vede un'evoluzione della componente commerciale verso gli alti fondali e il recupero della Vecchia Darsena. Nonostante questi sforzi, il traffico generato dal porto e dai bus dei croceristi vanno a scaricarsi su una viabilità urbana già estremamente carente, almeno finché non sarà completata l'Aurelia bis (e forse nemmeno allora) decongestionando le centrali corso Mazzini e via Gramsci. La situazione viabilistica è complicata per il fatto che i due caselli autostradali (Albisola verso levante e Savona verso ponente) a servizio della città sono lontani dall'area centrale e generano quindi rilevanti flussi di attraversamento.

La riorganizzazione del sistema logistico portuale savonese attraverso l'infrastrutturazione dello scambio con l'entroterra e il potenziamento delle relazioni extra provinciali è questione di fondamentale importanza al fine di garantire lo sviluppo economico della provincia. Tale volontà è perseguita da tutti gli strumenti di governo del territorio, ma ancora indietro in concretizzazioni reali; risulta strettamente legata alle nuove funzioni portuali della crocieristica per Savona e dei traghetti per Vado Ligure, al recupero di aree dismesse dal porto commerciale di Savona per nuove funzioni turistiche e residenziali e alla possibilità di realizzare un sistema logistico integrato con le aree interne della Val Bormida.

Tra le opere a iniziativa privata rimaste inattuato nell'ambito della più generale riqualificazione del *waterfront* savonese, si deve menzionare l'ampio dibattito relativo alla realizzazione di un porto turistico a est della città presso l'area della Margonara, un tratto di costa compreso tra i comuni di Savona e Albissola Marina. Dopo un primo progetto avanzato nel 2003 dall'imprenditore Giovanni Gambardella, ma respinto in sede di Conferenza dei Servizi nel 2005 per gli impatti negativi sull'integrità ambientale della zona, l'incarico venne affidato dallo stesso imprenditore all'archistar Massimiliano Fuksas. Il progetto dell'architetto di fama internazionale, presentato a fine 2007, prevedeva una trasformazione generale di grande impatto del tratto di costa in questione, che includeva la costruzione di un edificio iconico di 120 metri denominato "Faro": l'idea progettuale è stata respinta in sede di valutazione d'impatto ambientale in Regione nel dicembre 2009. In questo progetto era stata prevista anche un'opera di recupero/demolizione delle funivie del carbone in quanto, negli anni dello sviluppo crocieristico, è stato costruito un silo sottomarino collegato con un tunnel alla stazione San Rocco oltre la collina, lasciando in disuso la vecchia stazione del carbone. A ovest della Margonara, verso il Comune di Albisola Superiore, si trova l'area dei cantieri navali che il progetto di Fuksas-Gambardella prevedeva di sistemare, dando spazio alla cantieristica, cui avrebbe fatto seguito il porto turistico della Margonara e il grattacielo "Faro". Questo recupero avrebbe migliorato la viabilità dell'Aurelia, facilitando gli spostamenti fra Savona e Albisola Superiore. Oggi questa parte di porto sta per essere collegata dall'Aurelia bis

(altro progetto contestato da alcune associazioni locali) al casello di Albisola Superiore e alla parte retrostante il centro di Savona. Ad oggi, dopo aver assistito nel corso degli anni a differenti vicissitudini (tra cui la rinuncia di Fuksas al progetto e ulteriori modifiche da parte di Giovanni Gambardella, pareri contrastanti per l'approvazione del progetto da parte degli enti pubblici coinvolti e diversi contenziosi giudiziari), si sta ancora dibattendo sulla reale fattibilità della trasformazione della linea di costa della Margonara attraverso la costruzione di un porto turistico o la sua salvaguardia e valorizzazione ambientale.

Il piano di riassetto del *waterfront* sta proseguendo secondo il programma d'interventi previsto dai protocolli d'intesa tra Comune e Autorità Portuale per l'attuazione del "Progetto Integrato Urbano per la riqualificazione e l'integrazione degli spazi pubblici del quartiere centro e dei fronti d'acqua della città di Savona". Tale programma dovrebbe innescare processi di reversibilità delle tendenze al degrado fisico e al declino economico e sociale della città, completando la connessione fra i bacini storici e l'antico nucleo del capoluogo, attraverso la creazione di un rinnovato spazio sul mare, aperto alla città. Gli spazi dei vecchi bacini non sono più funzionali al porto commerciale, il cui sviluppo è previsto su Vado Ligure. Le operazioni si concentreranno sull'interconnessione fra Piazza del Popolo, la Fortezza del Priamar e il Porto Storico per saldare il tessuto urbano superando le fratture che oggi lo segnano profondamente: bassa relazione tra città ottocentesca ed espansione urbana del novecento, inaccessibilità delle sponde fluviali, discontinuità degli spazi pubblici, incomunicabilità tra fascia costiera di Ponente e affaccio urbano del Porto Vecchio, inaccessibilità del polo culturale e paesaggistico del Priamar dal fronte mare. L'ultima novità è la passerella di prolungamento della passeggiata Trento e Trieste che aggira il Priamar consentendo il collegamento tra il prolungamento verso il mare e il porto.

4. Conclusioni

In entrambi i casi, il processo di rigenerazione urbana è legato alla riscoperta identitaria dei luoghi e dei patrimoni storici, a partire dalla valorizzazione del rapporto con il mare e da un raccordo fra città e porto che integri e renda compatibili le funzioni portuali-produttive a quelle urbane e turistiche-diportistiche, con un'attenzione speciale verso l'incremento degli spazi aperti pubblici e della qualità ambientale. L'immaginario che nel corso del Novecento ha alimentato l'idea di città industriale, sia alla Spezia sia a Savona, sembra aver definitivamente esaurito il suo ciclo vitale e necessita oggi di essere ripensato in maniera radicale, aprendo verso nuove stagioni di politiche urbane e di promozione del territorio, pur con le incognite connesse con la crisi economica e finanziaria che inciderà sulla quantità dei possibili investimenti.

Nel caso della Spezia, se la transizione dalla città industriale alla città postindustriale, pur con tutte le contraddizioni che questo passaggio ha generato, può dirsi in parte avviata e, in un certo senso, anche assimilata dalla città che ha lentamente scoperto un modello di sviluppo a più vocazioni, assai diverso, e per certi versi più complesso, è il

discorso concernente la transizione dalla città militare alla città postmilitare.

Nell'ambito di una più ampia strategia volta a innescare trasformazioni urbane e rilancio economico e di immagine della città di Savona, a partire dalla fine degli anni Novanta si è inaugurata una stagione di programmazione urbanistica condivisa che ha portato alla trasformazione dell'assetto urbano della città portuale e del suo *waterfront*.

Alla base di questi processi è stata posta la consapevolezza che una nuova e virtuosa stagione delle due città non poteva che fondarsi su un profondo rinnovamento del rapporto città-porto per rendere possibile l'innesto di nuove e fondamentali opzioni di sviluppo, con il contributo di risorse private fortemente integrate e guidate dall'iniziativa pubblica.

Lo sforzo che viene richiesto alla Spezia e a Savona è quello di creare le condizioni affinché il volano che hanno saputo suscitare negli ultimi anni sappia dispiegare i suoi effetti su tutta la città. Proprio per questo si è lavorato su due diversi livelli strategici: uno alla scala territoriale, che tende a risolvere le tradizionali conflittualità tra sviluppo portuale e sviluppo turistico, compensando anche carenze di natura infrastrutturale e logistica. L'altro alla scala locale, che tende a garantire la compatibilità delle nuove espansioni del porto con la vita dei quartieri, prefigurando radicali trasformazioni per restituire condizioni di qualità urbana, incremento di attività produttive e occupazionali anche con la riconversione verso il turismo e l'indotto cantieristico della diportistica, e perseguire la ri-centralizzazione di aree marginali.

REFERENCES

- Autorità Portuale di Savona (2015), *Savona Vado Port Handbook*, Area Comunicazione e Grafica, Savona
- Besio M., Virgilio D. (2006), "Cultura e identità nelle strategie di una città di medie dimensioni", *Urbanistica*, 129, pp. 75-87
- Breen A., Rigby D. (1996), *The new waterfront: A worldwide urban success story*, Thames and Hudson, Londra
- Bruttomesso R. (1991), *Waterfront. Una nuova frontiera urbana: 30 progetti di riorganizzazione e riuso di aree urbane sul fronte d'acqua*, International Centre Cities on Water, Venezia
- Bruttomesso R. (1993), *Waterfronts: a new frontier for cities on water*, International Centre Cities on Water, Venezia
- Bruttomesso, R. (a cura di) (1995), *Cities on water and transport*, International Centre Cities on Water, Venezia
- Bruttomesso, R. (a cura di) (1999), *Water and industrial heritage: the reuse of industrial and port structures in cities on water*, Marsilio, Venezia
- Comune della Spezia, (2004), *Il piano strategico della Spezia. Il percorso, la vision e le linee strategiche. "La Spezia 2012"*, La Spezia
- Comune della Spezia, (2016), *Approvazione schema di PUC per avvio procedura VAS*, La Spezia
- Comune di Savona (2008), *Dossier Progetto Integrato Urbano per la riqualificazione e l'integrazione degli spazi pubblici del quartiere centro e dei fronti d'acqua della città*, Savona
- Della Maggisa R. (2016), "Un tavolo tecnico per valutare le due proposte di waterfront", in *La Nazione*, edizione *La Spezia*, 3 marzo, disponibile su <http://www.lanazione.it/la-spezia/cronaca/un-tavolo-tecnico-per-valutare-le-due-proposte-di-waterfront-1.1943010>
- Di Venosa M. (2007), "Tra porto, città e territorio. Ipotesi di ricerca a confronto", *Estimo e territorio*, 9, pp. 2-7

- Gastaldi F. (2008), "Liguria: paesaggio costiero e turismo a rischio", *Urbanistica Informazioni*, 218, pp. 59-60
- Ghersi, A., Signorastri M. (a cura di) (2001), *Nuovi paesaggi per Savona ed Albenga*, Alinea Editrice, Firenze
- Hein C. (2014), "Port cities and urban wealth: between global networks and local transformations", *International Journal of Global Environmental Issues*, 13, pp. 339-361
- Lagomarsino L. (2005), "Il Porto di Savona-Vado Ligure", in Lagomarsino L. (a cura di), *Il ruolo delle aree metropolitane costiere del Mediterraneo*, Alinea Editrice, Firenze, pp. 99-112
- Minnella M. (2010), "Spezia, decolla il dialogo fra porto e città. Nasce il waterfront modello Valencia", *La Repubblica, edizione Genova*, 10 agosto, disponibile su <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2010/08/10/spezia-decolla-il-dialogo-fra-porto-citta.html>
- Pagano G. (2007), *Orgoglio di città, la sfida di un sindaco per l'innovazione alla Spezia*, De Ferrari Editore, Genova
- Pavia, R. (2011), "Waterfront. Áreas estratégicas de las ciudades portuarias", *Portus*, 22 pp. 4-15
- Pavia R., Di Venosa M. (a cura di) (2012), *Waterfront. Dal conflitto all'integrazione / From conflict to integration*, List Lab, Trento
- Preve M., Sansa F. (2008), *Il partito del cemento*, Chiarelettere, Milano
- Seassarò, L. (2001), "Waterfront: una nuova risorsa tra tensioni e aspettative", in *Portus*, n. 1, pp. 38-45
- Schizzi A., Gastaldi F. (a cura di) (2007), *Piano territoriale di coordinamento della Provincia di Savona*, Urbanistica Dossier n. 96, INU, Roma
- Swee H., Tou C. (2011), "Reclaiming the city: Waterfront development in Singapore", *Urban Studies*, 4 (10), pp. 2085-2100
- Vallega A. (1985), *Dai porti al sistema portuale. Teoria generale e caso ligure*, Grafiche F.lli Spirito, Savona
- Vergano A. (2005), "Un preliminare (quasi) 'strutturale' per La Spezia", *Urbanistica Informazioni*, 203, pp. 28-29
- Virgilio D., Vergano A. (2010), "Processo e progetto di una centralità urbana: il waterfront della Spezia" in Savino M. (a cura di), *Waterfront d'Italia. Piani politiche progetti*, Franco-Angeli, Milano, pp. 70-87

Francesco Gastaldi

Università IUAV Venezia
e-mail: francesco.gastaldi@iuav.it

Francesco Gastaldi is associate professor in town planning at the Department of Design and Planning in Complex Environment of the Università Iuav di Venezia. He achieved Phd in Spatial Planning and Local Development at the Polytechnic of Torino, practiced research activities at the Polis Department of the University of Genoa and Adjunct Professor at University of Parma and Polytechnic of Torino.

Federico Camerin

Instituto Universitario de Urbanística, ETSA Valladolid (Spain)
federico.camerin@uva.es

Federico Camerin is currently a Ph.D. candidate at the Instituto Universitario de Urbanística de la ETSA de la Universidad de Valladolid (Spain). He has been fellow researcher in Town Planning at the Department of Design and Planning in Complex Environment of the IUAV University of Venice (2014-2015 and 2016-2017). He achieved his European master's degree in Planning and Policies for the Cities, Environment and Landscape at Università IUAV di Venezia and Universitat Autònoma UAB de Barcelona (2014).

abstract

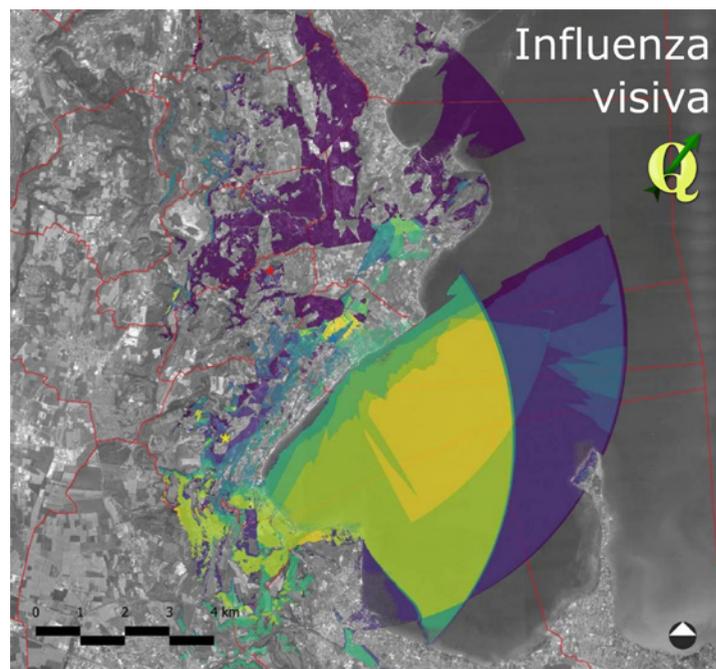
The value of viewshed analysis in the planning of lake territories

Filippo Carlo Pavesi, Gabriele Bonzi, Michele Pezzagno

Abstract

Northern Italian lakes represent a landscape-relevant system that characterizes large portions of the Po Valley. Examining the issue of coastal landscape is particularly interesting in lakeside areas, for the dense system of visual relations between the water, the coastline and the hinterland.

The paper proposes a methodological approach for planning attentive to the enhancement of the landscape, taking as case study the territorial area of the southern Garda lake in the province of Brescia, characterized by the presence of fortifications belonging to the “castelli-recetto” system. Their peculiarity was that they were visible to each other, so as to make visual communications feasible.



Moreover these castles often dialogue with other visual hubs distributed throughout the territory. The “castelli-recetto” represent an important territorial marker that even the planning of green / blue infrastructures cannot neglect.

Intervisibility and landscape analysis, nowadays more and more accessible thanks to the technological evolution and the simplification of the IT tools (Geoportal of the Lombardy Region, Google Earth Pro, GIS software), can be useful tools for planning with respect to local values.

KEYWORDS

Lake landscape, viewshed analysis, GIS, territorial planning, green/blue infrastructure planning.

Il valore delle letture di intervisibilità nella pianificazione dei territori lacuali

I laghi pedemontani alpini rappresentano un sistema paesaggisticamente rilevante che caratterizza e condiziona diffusamente ampie porzioni di pianura padana. Affrontare la tematica del paesaggio di costa risulta particolarmente interessante in ambito lacuale per il fitto sistema di relazioni visive che si crea tra specchio d’acqua, coste ed entroterra.

Il presente paper intende proporre una riflessione metodologica per una pianificazione tesa alla valorizzazione del paesaggio, prendendo come caso studio l’ambito territoriale del Basso Garda Bresciano caratterizzato dalla presenza di fortificazioni appartenenti al sistema dei castelli-recetto. Peculiarità della loro edificazione era la possibilità che fossero visibili tra di loro, così da rendere fattibili le comunicazioni visuali. Oltre ad essere in rapporto l’un l’altro, queste emergenze architettoniche dialogano spesso con altri fulcri visivi distribuiti sul territorio. I castelli-recetto rappresentano un importante segno territoriale che anche la pianificazione di infrastrutture verdi/blu non può trascurare. Le analisi di intervisibilità e le conseguenti letture paesaggistiche, oggi sempre più accessibili grazie all’evoluzione tecnologica e alla semplificazione degli strumenti informatici (Geoportale Regione Lombardia, Google Earth Pro, software GIS), possono offrire elementi utili alla pianificazione attenta ai sistemi di valore territoriale.

PAROLE CHIAVE

Paesaggio lacuale, analisi visive, GIS, pianificazione territorial, pianificazione di infrastrutture blu-verdi

ATTRIBUZIONI

Il contributo matura da riflessioni comuni intorno a una esperienza di ricerca condivisa. In particolare, Filippo Carlo Pavesi ha scritto materialmente l’articolo, Gabriele Bonzi ha realizzato le elaborazioni cartografiche collaborando alla stesura dell’articolo stesso, Michele Pezzagno ha curato l’impostazione scientifica del lavoro e revisionato i contenuti.

Il valore delle letture di intervisibilità nella pianificazione dei territori lacuali

Filippo Carlo Pavesi, Gabriele Bonzi, Michele Pezzagno

Premessa

Il presente paper intende indagare il valore che le letture di intervisibilità possono avere nella pianificazione dei territori lacuali. La tematica risulta attuale in quanto, come affermano Cassatella e Guerreschi, oggi gli aspetti scenici sono entrati a far parte dei contenuti dei piani paesaggistici regionali italiani e perciò richiedono di essere “disciplinati” con norme, eventualmente prescrittive, che devono basarsi sull’individuazione, anche cartografica, degli elementi oggetto di attenzione¹.

L’approccio utilizzato è di tipo applicativo sul caso studio del Basso Garda Bresciano, interessato dalla presenza di un sistema diffuso di castelli. Nel documento vengono presi in considerazione tre castelli, per i quali, preliminarmente e in maniera speditiva, sono state condotte analisi di intervisibilità, utilizzando applicativi accessibili ad un’utenza non specialista. In seguito sono descritte le successive analisi, di valenza scientifica, condotte con l’ausilio di FOSS² GIS, che hanno portato all’individuazione di cartografie relative a bacini visivi (areali visibili da un punto di osservazione), sensibilità visiva (areali visibili da uno o più punti di osservazione) e influenza visiva (areali da cui è visibile un sistema di punti di interesse).

Come afferma Robert, la predisposizione di mappe che segnalano i luoghi da cui sono apprezzabili elementi di valore paesaggistico, consente alle autorità locali di perfezionare le scelte nella pianificazione territoriale e di definire politiche pubbliche che preservano e traggono vantaggio dalle risorse paesaggistiche³. A tal proposito, in conclusione il *paper* evidenzia come le analisi di intervisibilità possano restituire informazioni utili alla pianificazione di *greenways* o *blueways*, per orientare la scelta degli itinerari verso aree a più alta influenza visiva.

1. I castelli-recetto, elementi del paesaggio del Basso Garda Bresciano

Quando si parla di castelli e fortificazioni nel Basso Garda Bresciano, non possiamo prescindere dall’analizzare il fenomeno nella sua globalità, infatti questo tipo di costruzioni non sono elementi isolati, ma sono edificazioni che pervadono tutta la provincia bresciana.

I fenomeni castellati, anche se tra loro molto diversi per origini e funzioni, possono essere assimilabili per quanto riguarda i caratteri costruttivi e formali, pur mostrando le proprie singolarità; alcuni dei più famosi esempi sono: il castello di Sirmione, il castello signorile di Drugolo a Lonato, la torre di Toscolano Maderno ed anche il grande complesso dei castelli-recetti del Basso Garda.

Proprio nel Basso Garda si apre la Valtenesi, che si dispiega sui cordoni morenici tra

il golfo di Padenghe e quello di Salò e si estende dell'entroterra fino alla linea ideale che unisce i paesi di Soiano, Polpenazze e Puegnago. Su queste colline sorgono numerosi Castelli e apparati fortificati che si trovano a Bedizzole, Carzago, Calvagese, Muscoline, Soiano, Polpenazze, Puegnago, Pozzolengo, Desenzano, Rivoltella, Padenghe, Moniga, Solarolo di Manerba, San Felice del Benaco e Portese.

Molto spesso, nei vari documenti storici a noi pervenuti, si accenna a queste costruzioni con il termine castella o castra, mentre la costruzione dei recetti sappiamo essere un fenomeno tipicamente piemontese che ha avuto poi influenze su tutto il territorio lombardo. Date le svariate similitudini tra i castra e i recetti piemontesi, la definizione più adeguata per questo tipo di fortificazioni è quella di castelli-recetti⁴.

I castelli-recetto, data la loro posizione strategica sui crinali delle colline moreniche, rappresentano un elemento di forte rilevanza paesistico-territoriale per la Valtenesi e per tutto il Basso Garda. Essi sorgono spesso isolati e sono ubicati in siti dominanti e per questo possono essere definiti emergenze visive sia di tipo attivo, poiché da essi si può godere della vista su tutto il territorio circostante, ma anche di tipo passivo perché dal territorio si possono percepire i castelli.

I castelli-recetto della Valtenesi inoltre, hanno svariate peculiarità che li caratterizzano: è spesso evidente una scarsa integrazione del recetto con l'abitato attuale che testimonia la tendenza alla conservazione di un rapporto disgiunto tra il borgo civile ed il recetto stesso.

Il presente contributo fa riferimento ad un caso di studio relativo ai castelli-recetto presenti nei comuni di Soiano del Lago, Moniga del Garda e Padenghe sul Garda (Figura 1). I tre comuni sono situati nei pressi della sponda occidentale del Lago di Garda e si

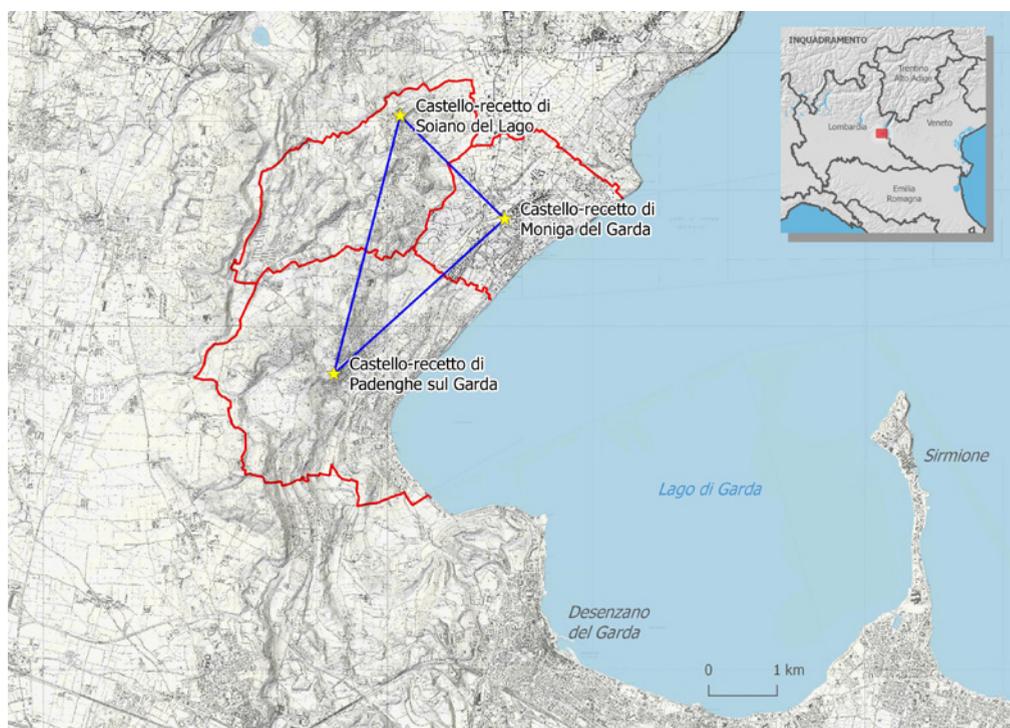


Fig. 1 - Relazioni tra i tre castelli-recetto. Elaborazione propria su base Carta Tecnica Regionale di Regione Lombardia.

snodano su un cordone morenico in cui si apre la Valtenesi. Padenghe e Moniga hanno un affaccio diretto sul lago, mentre Soaino rimane più a ovest, nell'immediato entroterra. I castelli-recetto distano tra loro non più di 4 km l'uno dall'altro (in linea d'aria) e formano una sorta di sistema triangolare che li mette in forte relazione visiva l'uno con l'altro.

2. Analisi degli aspetti scenico-percettivi tra i castelli-recetto

Il territorio oggetto di studio è caratterizzato da diversi punti panoramici (belvedere, attrezzati e non). L'analisi paesaggistica si concentrerà su tre punti di osservazione del paesaggio posizionati in corrispondenza dei tre castelli-recetto presenti nei tre comuni, ma ve ne sono anche altri lungo le vie principali, come la ciclopedonale denominata *Greenway* del Benaco o lungo la S.P.572, riconosciuta come strada panoramica di interesse paesaggistico a livello regionale. In generale i punti panoramici esistenti consentono sia l'osservazione del lago di Garda, sia del paesaggio delle colline monerniche della Valtenesi caratterizzato dalla presenza di oliveti e di vigneti.

Il territorio dei tre comuni è attrezzato con itinerari cicloturistici di interesse territoriale. Alcuni di essi infatti sono elementi strutturanti la rete ciclabile provinciale e regionale, altri invece consentono l'accesso alla costituenda rete di itinerari ciclabili di livello locale, utili ai fini della penetrazione sia nelle zone di maggior valore paesistico, sia nel cuore dei nuclei storici.

In questo caso le indagini sugli aspetti scenico-percettivi del paesaggio risultano molto utili per capire quali siano le relazioni che legano attualmente i tre castelli-recetto e quali siano le caratteristiche del contesto territoriale di riferimento oggi. L'attenzione all'intervisibilità tra un castello-recetto e l'altro pone al centro delle indagini sugli spaccati territoriali ivi ricompresi, consentendo un rapido focus su ciò si vede o meno da essi.

Queste analisi speditive pongono le basi per comprendere sia come intervenire per valorizzare e ricostituire i rapporti visuali storicamente esistenti tra i castelli-recetto, se del caso proponendo anche quinte sceniche o architetture effimere come attrezzature dei belvederi, per favorire la miglior messa a fuoco del sistema difensivo; sia come pianificare una rete di itinerari di mobilità dolce e di fruizione paesaggistica che valorizzi al meglio questa specificità storica della Valtenesi e del Benaco in generale.

Le analisi paesaggistiche sono state condotte in primo luogo senza il supporto di software cartografico specialistico (come ad esempio il software GIS). Quest'operazione di carattere preliminare è stata effettuata come prima analisi speditiva anche per verificare le opportunità (e i limiti) nell'utilizzo di applicazioni o portali facilmente accessibili all'utente non specialista.

In seguito sono state condotte analisi paesaggistiche di dettaglio di valenza scientifica, con l'ausilio di software GIS open source, basate su linee guida del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo.

2.1 Generazione di profili altimetrici preliminari, con il view geografico del geoportale della Regione Lombardia

Una possibilità per condurre analisi speditive di intervisibilità è offerta dal *viewer* geografico del geoportale della Regione Lombardia. Tra i vari strumenti messi a disposizione di questo portale interattivo, vi è la possibilità di ottenere il profilo altimetrico del terreno tracciando una linea tra due o più punti sul territorio regionale. È stata quindi tracciata una linea tra i castelli-recetto, individuati su una base ortofoto del 2015, per ottenere il profilo altimetrico disegnato in un grafico cartesiano, scaricabile direttamente dal portale.

I tre profili altimetrici restituiscono alcune utili informazioni preliminari:

- tra i castelli-recetto di Soiano e Moniga non risultano presenti ostacoli dovuti alla morfologia del terreno tali da compromettere l'intervisibilità tra i due (Figura 2). Il castello-recetto di Soiano risulta in una posizione nettamente più elevata rispetto all'altro castello-recetto, circa 180m slm a fronte dei circa 123m slm di Moniga. Dal sopralluogo presso il castello-recetto di Soiano è possibile apprezzare una panoramica dall'alto verso il lago che comprende il castello-recetto di Moniga che spicca nello skyline della costa. Al contrario, l'osservazione del castello-recetto di Soiano da quello di Moniga risulta parzialmente schermata dagli ulivi e dalla presenza di alberi ed arbusti in generale, che ostruiscono la visuale soprattutto nella stagione vegetativa;

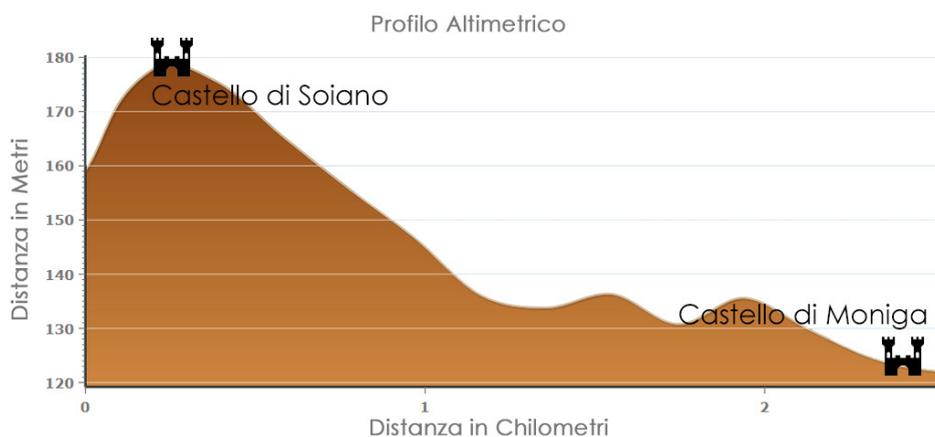
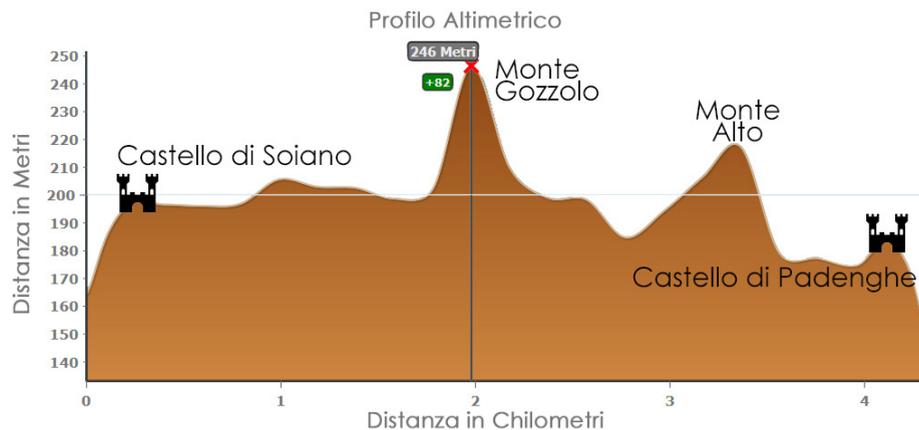


Fig. 2 - profilo altimetrico del terreno tra i castelli-recetto di Soiano del Lago e Moniga del Garda. Elaborazione propria su *viewer* geografico del geoportale della Regione Lombardia.

- tra i castelli-recetto di Soiano del Lago e di Padenghe sul Garda sono presenti due alture, il Monte Gozzolo (246m slm) e il Monte Alto (circa 217m slm), che interrompono l'intervisibilità tra i castelli-recetto (Figura 3). Questa valutazione, è stata confermata dal sopralluogo in situ da cui si è verificata l'effettiva assenza di intervisibilità anche dal punto di osservazione privilegiato della torre di nord-est del castello-recetto di Soiano, solitamente non aperta al pubblico;

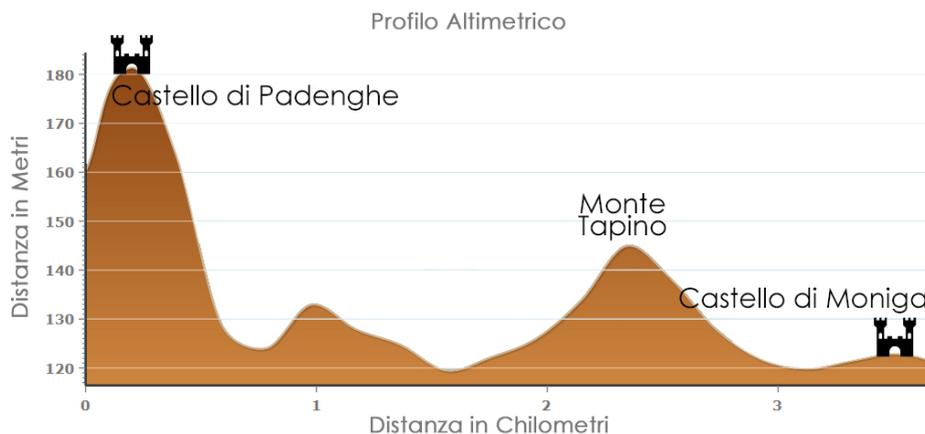
Fig. 3 - profilo altimetrico del terreno tra i castelli-recetto di Soiano del Lago e Padenghe sul Garda. Elaborazione propria su viewer geografico del geoportale della Regione Lombardia.



- tra i castelli-recetto di Padenghe sul Garda e Moniga del Garda emerge la presenza del monte Tapino (circa 145m slm), potenziale elemento limitante l'intervisibilità (Figura 4). Dal sopralluogo tuttavia si evidenzia invece che dall'ingresso del castello-recetto di Padenghe non si hanno difficoltà a scorgere quello di Moniga.

Al contrario, dal parco al di fuori del castello-recetto di Moniga risulta difficoltoso individuare quello di Padenghe, soprattutto nelle ore pomeridiane quando il castello-recetto tende a confondersi con il colore dei monti. Lo sguardo tende a soffermarsi sul Monte Tapino e non mette a fuoco il castello-recetto di Padenghe che risulta posto in secondo piano. Per cui se non si sa dove guardare, quest'ultimo risulta di difficile individuazione.

Fig. 4 - profilo altimetrico del terreno tra i castelli-recetto di Padenghe sul Garda e Moniga del Garda. Elaborazione propria su viewer geografico del geoportale della Regione Lombardia.



2.2 Generazione di aree di visibilità preliminari con l'applicativo Google Earth Pro

Per avere una panoramica migliore di ciò che è possibile osservare dai tre castelli-recetto e verificare l'eventuale intervisibilità, dopo lo studio preliminare sulle sezioni, è

stato realizzato un ulteriore approfondimento utilizzando l'applicativo Google Earth Pro.

Attraverso una funzione già presente all'interno dell'applicativo è infatti possibile compiere un'analisi delle aree di visibilità dai punti in cui sorgono i tre castelli-recetto. Per prima cosa è necessario aggiungere un segnaposto in corrispondenza dei tre castelli-recetto, poi cliccando con il tasto destro su ognuno di essi è possibile selezionare l'opzione "mostra aree di visibilità", così da far generare ed in automatico dal software queste aree, evidenziate in verde. L'applicativo consente una gestione molto limitata dei parametri che possono influenzare i risultati dell'analisi e consente di impostare l'altezza minima di osservazione a 2m dal livello del terreno.

Nonostante la finalità del software sia di natura commerciale⁵, è comunque possibile dedurre con facilità già il rapporto di intervisibilità tra i castelli-recetto:

- Ponendo il punto di osservazione fuori dal castello-recetto di Soiano, quello di Moniga del Garda ricade all'interno delle "zone in luce" (evidenziate in verde), ovvero le zone in cui questo castello-recetto risulta visibile dall'altura su cui sorge quello di Soiano. Al contrario il castello-recetto di Padenghe sul Garda risulta in una delle così dette "zona d'ombra morfologica" in quanto la particolare conformazione del terreno non lo rende individuabile a causa dell'interposizione tra i due castelli-recetto del Monte Gozzolo, come era già stato supposto nell'analisi delle sezioni (Figura 5).

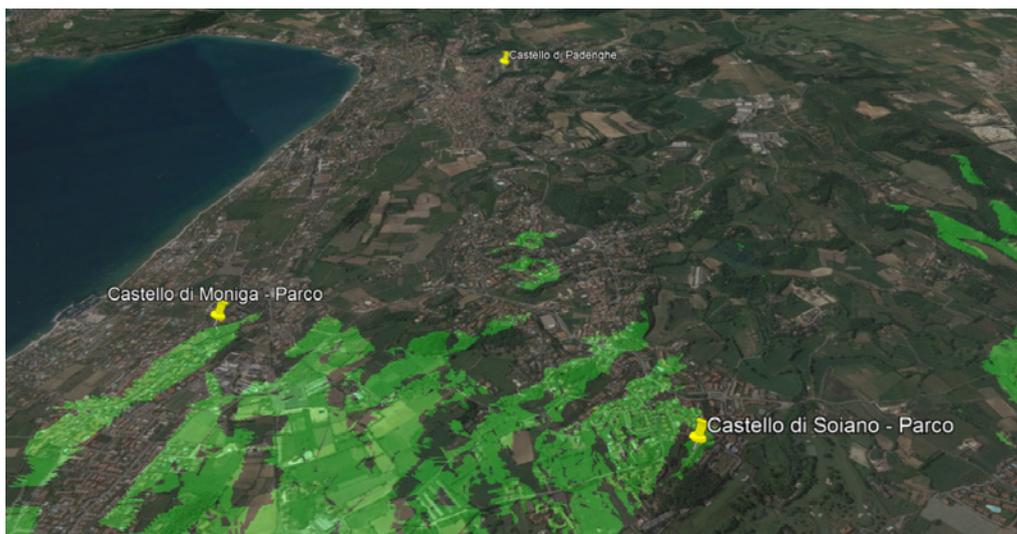
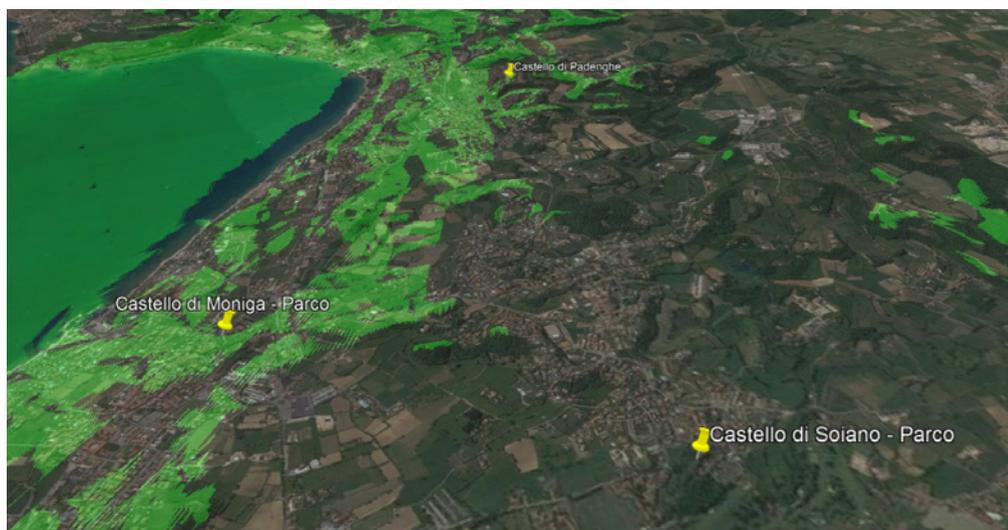


Fig. 5 - area di visibilità dal castello-recetto di Soiano del Lago. Elaborazione propria con Google Earth Pro.

- Considerando le aree di visibilità dal castello-recetto di Padenghe, viene confermato il fatto che quello di Soiano non sia visibile, mentre quello di Moniga ricade nella zona in luce morfologica, come quasi tutta la costa e gran parte del lago (Figura 6).

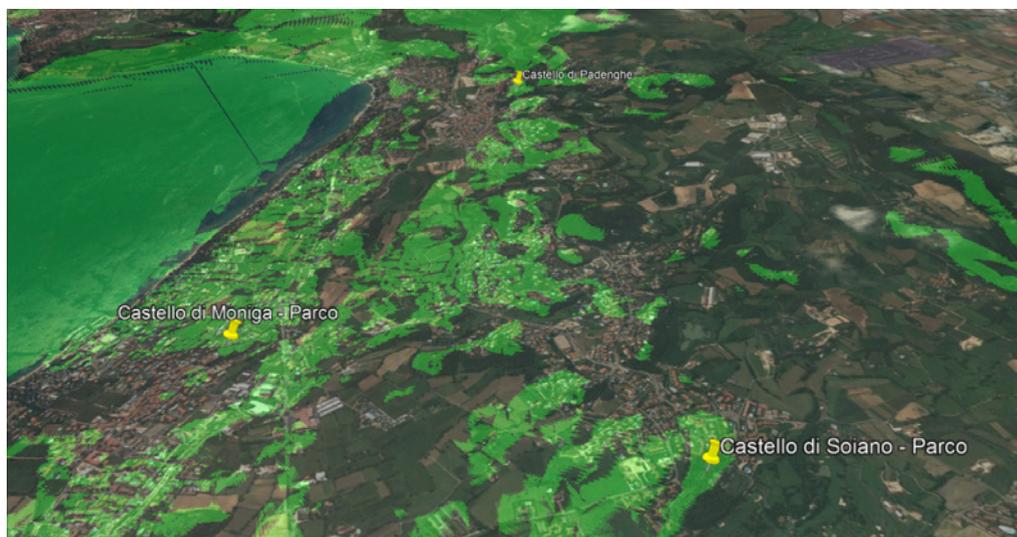
- Dal castello-recetto di Moniga invece, si possono osservare sia quello di Soiano,

Fig. 6 - area di visibilità dal castello-recetto di Padenghe sul Garda. Elaborazione propria con Google Earth Pro.



che quello di Padenghe, nonostante l'interposizione del Monte Tapino fra quest'ultimo ed il punto di osservazione. Il sopralluogo in situ conferma che è possibile osservare entrambi i castelli-recetto, anche se con difficoltà (Figura 7).

Fig. 7 - Area di visibilità dal castello-recetto di Moniga del Garda. Elaborazione propria con Google Earth Pro.



Le analisi mettono in evidenza che dal castello-recetto di Moniga si può godere anche di una visuale di pregio sul lago, cosa che non sembrerebbe verificarsi da quello di Soiano. In realtà dalla verifica in situ è emerso come anche da questo punto di osservazione si riesca ad intravedere il lago, ma non nella parte più vicina alla costa, che rimane nascosta. Dal castello-recetto di Soiano si riesce invece ad individuare chiaramente tutta la penisola di Sirmione e la costa veronese del lago sullo sfondo.

Si evidenzia quindi che nonostante i risultati siano decisamente apprezzabili per analisi di livello preliminare, l'applicativo Google Earth Pro risulta inadeguato per effettuare accurate analisi di intervisibilità a causa della gestione limitata dei parametri (ad

esempio non è possibile né scegliere l'altezza dell'osservatore, né il raggio di visibilità massimo) e dell'impossibilità di esportazione dei dati.

3. Applicazione al caso studio di linee guida MIBACT per un'accurata analisi paesaggistica con i software QGIS e GRASS

Per svolgere indagini più accurate sugli aspetti scenico-percettivi si è deciso di seguire le indicazioni fornite dalle “Linee guida per l’analisi, la tutela e la valorizzazione degli aspetti scenico-percettivi del paesaggio”, frutto di un’attività di ricerca svolta dal Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio (DIST), Politecnico e Università di Torino e Direzione Regionale per i beni culturali e paesaggistici del Piemonte. Data l'estensione relativamente ridotta dell'area di indagine, ovvero il territorio appartenente ai tre comuni di Soiano del Lago, Moniga del Garda e Padenghe sul Garda al fine di non perdere il senso generale della ricerca si sono applicati i principi delle linee guida in maniera semplificata.

Nel particolare, le analisi condotte hanno indagato gli aspetti di intervisibilità e i reciproci rapporti visuali tra i tre castelli-recetto, ponendo un focus sulle aree di visibilità da ogni castello-recetto e su cosa si vede da ciascuno di essi, mettendo in evidenza i fulcri o i detrattori visivi. Infine sono state individuate le aree da cui è possibile vedere i castelli-recetti. I risultati di queste analisi sono sintetizzati nella Carta dei caratteri scenici (Figura 8) che evidenzia i punti di osservazione del paesaggio, i percorsi, i fulcri visivi, le relazioni visive, i fattori critici e di detrazione⁶ e altre componenti caratterizzanti il

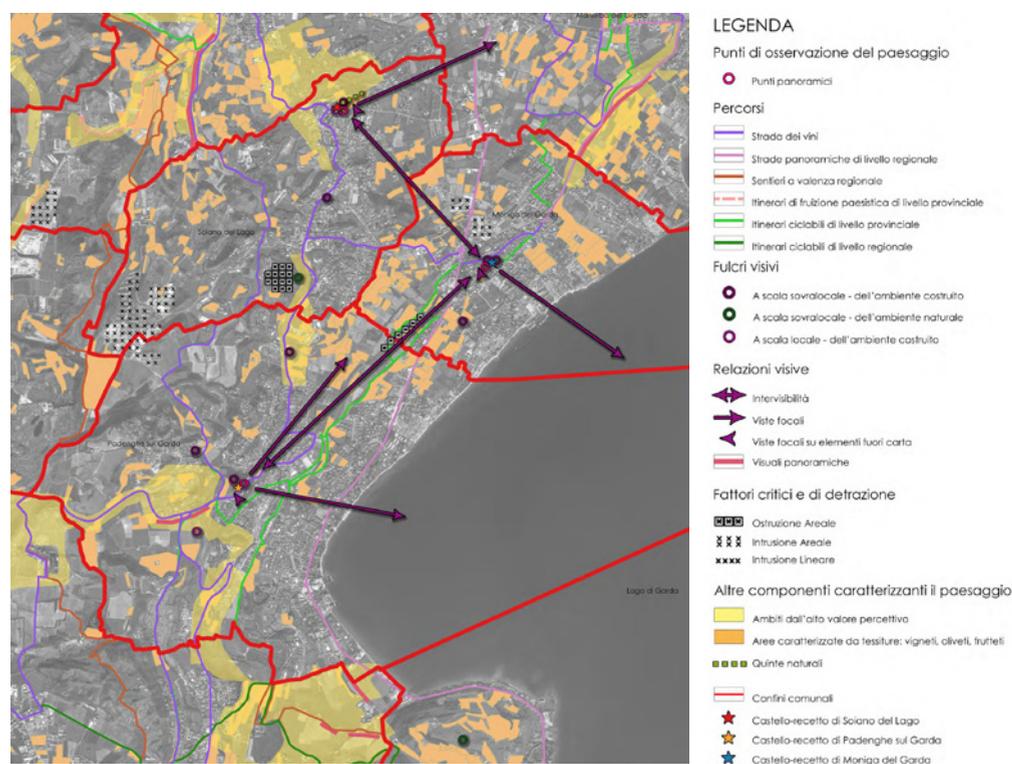


Fig. 8 - Carta dei caratteri scenici relativa ai castelli-recetto di Soiano del Lago, Padenghe del Garda e Moniga del Garda.

paesaggio.

La lettura dell'intervisibilità è corredata da un abaco fotografico dei caratteri scenici relativo a ciascuno dei tre castelli-recetto, di cui si riporta in questa sede e a titolo esemplificativo quello relativo al castello-recetto di Soiano (Figura 9).

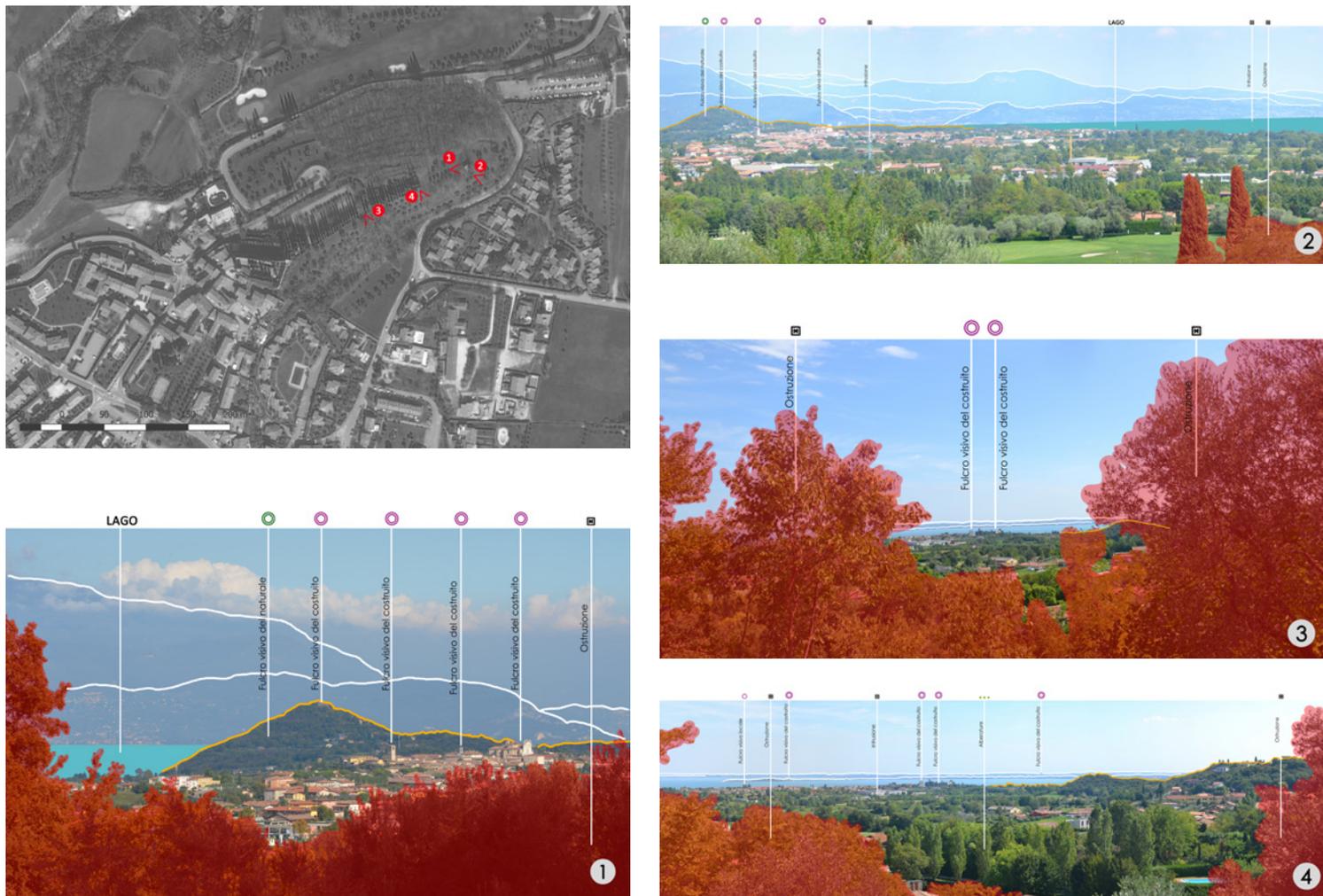


Fig. 9 - Abaco fotografico dei caratteri scenici relativo al castello-recetto di Soiano.

1. Vista dall'oliveto ai piedi del filare di cipressi che caratterizza il castello-recetto. Da qui si riesce a scorgere la sponda veronese del Lago, nonostante le ostruzioni in primo piano dovute alla vegetazione. I fulcri visivi del costruito sono la Rocca di Manerba, la Chiesa parrocchiale di Santa Maria Assunta e la Chiesa della S.S. Trinità di Manerba. Il fulcro visivo del naturale è il Monte Re, su cui sorge la rocca di Manerba.
2. Panoramica dal fondo del parco, nei pressi di via X Giornate. Anche da qui si notano la Rocca di Manerba e le due chiese sopra citate. In lontananza si scorge l'arco alpino e prealpino, mentre in primo piano si vede il prato verde del Garda Golf Country Club. Gli elementi del territorio che disturbano la visuale verso il lago possiamo ridurli a qualche antenna radio.
3. Visuale dalla metà del filare di cipressi. Da qui si gode un'accettabile panoramica su Moniga di cui il castello-recetto e la chiesa di S. Martino Vescovo fungono da fulcri visivi. In lontananza si riesce ad osservare anche la sponda veronese del Lago, nonché la penisola di Sirmione. La vegetazione in primo piano ostruisce parzialmente la godibilità della scena.
4. Punto di vista posizionato nei pressi del monumento, posto al termine delle quinte di cipressi. Da qui si ha la migliore e più ampia panoramica sul lago che si possa godere dal parco del castello-recetto di Soiano. Fulcri visivi sono il castello-recetto di Moniga del Garda e la Chiesa di S. Martino Vescovo, il castello di Sirmione e in lontananza la Torre di San Martino della Battaglia. Sullo sfondo si può notare la sponda veronese del lago con le sue colline.

3.1 Carta dei bacini visivi

Al fine di capire meglio in che relazione siano i castelli-recetto sia tra di loro, sia rispetto al territorio circostante sono particolarmente efficaci le carte dei bacini visivi. In generale, in queste carte vengono messe in evidenza le porzioni di territorio visibili da un punto o da una linea di osservazione (dette *viewshed*). L'inverso delle *viewshed* sono gli *observer points*, ovvero quali punti di osservazione sono visibili da ogni cella dell'area d'indagine⁷.

Per realizzarle è stato utilizzato il software QGIS 2. Dopo aver confrontato i risultati ottenuti tramite l'utilizzo del plugin⁸ “*Viewshed Analysis*” e quelli ottenuti utilizzando una funzione analoga relativa all'applicativo Gis GRASS integrata in QGIS, è stato possibile affermare che usando gli stessi modelli di elevazione digitale del terreno i risultati sono molto simili, l'unica differenza sta nel numero di parametri che è possibile gestire e dalle possibilità offerte dalle diverse applicazioni.

Si è deciso quindi di utilizzare il plugin “*Viewshed Analysis*”, poiché più intuitivo del precedente e con un processo meno macchinoso di inserimento di immagini *raster* e dati vettoriali.

Per prima cosa è stato necessario importare nel software un modello di elevazione digitale di riferimento in formato *raster*. Per questo tipo di analisi sono stati utilizzati tre differenti modelli per poi confrontarne i risultati: il DTM 5x5m della Regione Lombardia, il DEM 20x20m di ISPRA⁹ e il DEM 10x10m dell'INGV¹⁰. I tre dati considerano la morfologia del terreno, ma non edifici e vegetazione. Come evidenziato in Tabella 1 i dati differiscono sia per risoluzione sia per grado di accuratezza.

Modello	Risoluzione	Accuratezza
ISPRA	20 metri	5 metri
INGV	10 metri	3,68 – 4,83 metri
Regione Lombardia	5 metri	0,30 – 2 metri

Con ogni modello digitale e per ogni castello-recetto sono state effettuate le analisi di visibilità, in modo da capire che porzioni di territorio si possano vedere da ognuno di questi tre punti panoramici.

I parametri che è stato possibile considerare sono (vedi anche Figura 10):

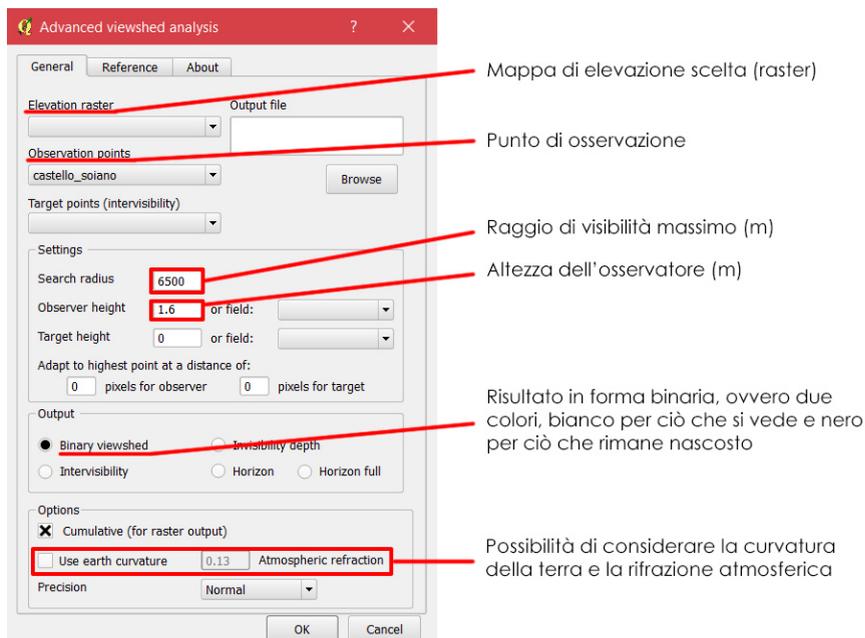
- Altezza osservatore: 1,6m come suggerito dalla linee guida, altezza pari all'occhio umano (sarà questa per tutte le analisi svolte);
- Profondità visiva massima: 6500m, in modo da circoscrivere nel cerchio di tale raggio, l'intero territorio dei tre comuni analizzati;
- Apertura Orizzontale e verticale non sono impostabili con questo plugin, ma quella orizzontale è considerata di default 360°.

Come risultato per ogni analisi il *software* ha restituito un nuovo livello *raster* che evidenzia le zone del territorio visibili dal punto di osservazione considerato (celle con valore 1) e quelle non visibili (celle con valore 0). L'assenza nei modelli digitali del terreno di possibili ostruzioni come alberature o costruzioni ha portato ad avere bacini più ampi e quindi risultati cautelativi. Come veste grafica si è scelto di evidenziare le

Tabella 1: Risoluzione e accuratezza dei modelli digitali del terreno utilizzati per l'elaborazione delle analisi di intervisibilità.

Fonte: ISPRA, scheda metadati DEM 20 – dataset; INGV, Tarquini S. et al., TINITALY/01 [...], 2007 (dato riferito alla Regione Lombardia); Regione Lombardia, scheda metadati DTM 5X5 - Modello digitale del terreno (ed. 2015).

Fig. 10 - Maschera per l'impostazione dei parametri relativa al plugin "Viewshed analysis", utile per la realizzazione di carte dei bacini visivi con QGIS.



zone in luce con una maschera colorata e semitrasparente e lasciare le zone d'ombra morfologiche non colorate.

Ottenuti i nuovi *raster* (Figura 11), derivanti dalle analisi effettuate a partire dai tre castelli-recetto basate sui tre modelli digitali del terreno presi in considerazione, è stato

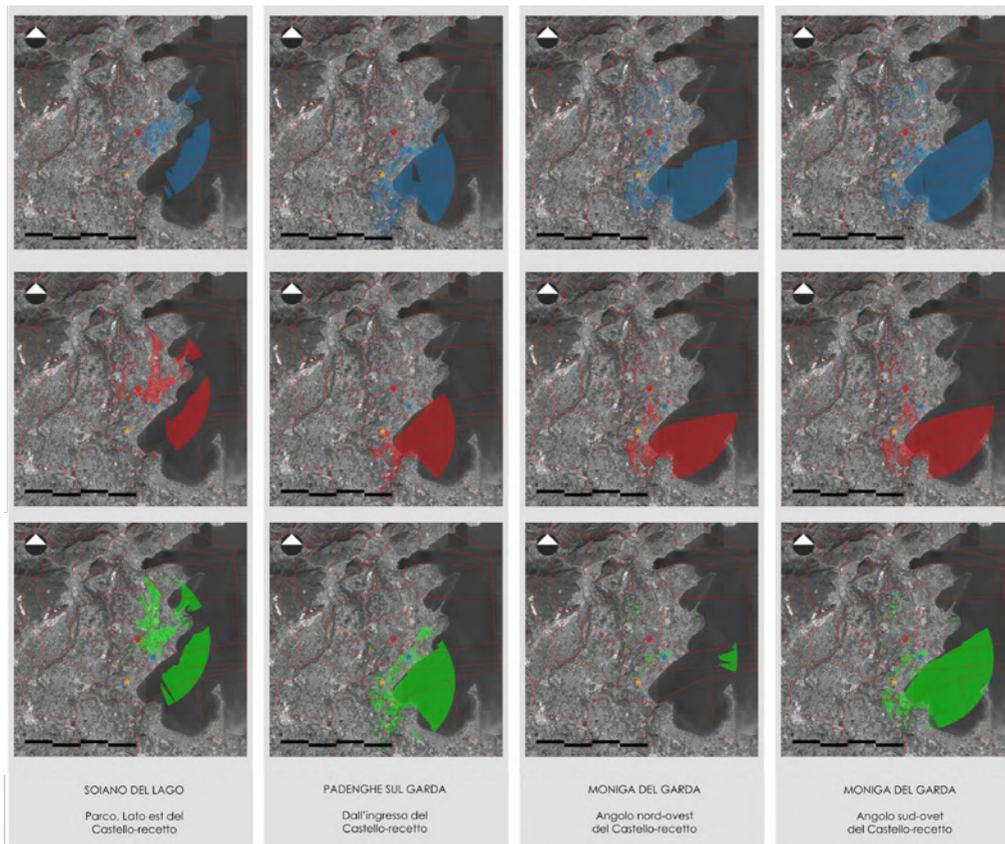


Fig. 11 - carte dei bacini visivi dai castelli-recetto di Soiano del Lago (sinistra), Padenghe (centro-sinistra), Moniga del Garda angolo nord ovest (centro-destra) e angolo sud-ovest (sinistra), generate utilizzando DEM 20x20m di ISPRA (aree in blu in alto) e DEM 10x10m di INGV (aree in rosso al centro), DTM 5x5m di Regione Lombardia (aree in verde in basso).

possibile tracciare un resoconto dei risultati e un confronto con le evidenze ottenute dalle indagini preliminari speditive.

Le analisi sui bacini visivi realizzate con i DEM 10x10m di INGV e 20x20m di ISPRA non lasciano emergere particolari e significative differenze. È quindi possibile considerare come più preciso il risultato ottenuto da un'elaborazione basata sul DEM 10x10m, ovvero con risoluzione maggiore quello tra i due.

Differenze sostanziali tra elaborazioni basate su DTM 5x5m e DEM 10x10 sono riscontrabili nel caso di Moniga del Garda, con i bacini visivi generati da un punto di osservazione collocato nell'angolo nord-ovest del castello-recetto esternamente alle mura. Questo fatto potrebbe essere dovuto alla migliore risoluzione del modello 5x5m rispetto agli altri due. Questa migliore accuratezza mette in evidenza che vi è un ostacolo morfologico che riduce il bacino visivo. In conclusione possibile affermare che i bacini di visibilità siano uno strumento utile per una prima fase di studio su determinate aree panoramiche, nonostante il risultato finale dipenda in modo sostanziale da dove venga posizionato il punto di osservazione e soprattutto dalla sua altezza.

Per una migliore e più immediata resa grafica si segnala la possibilità di ottenere un modello 3D navigabile su browser delle aree di visibilità, tramite il *plugin* "Qgis2threejs"¹¹ (Figura 12). La maschera di impostazione consente di scegliere il DEM di base e i *layer* vettoriali e *raster* che si desidera visualizzare. Risulta possibile agire su numerosi parametri tra cui: risoluzione del DEM, accentuazione verticale del rilievo, gestione delle etichette e dei *pop-up*. Da *browser* è consentito esportare immagini a dimensioni personalizzate.

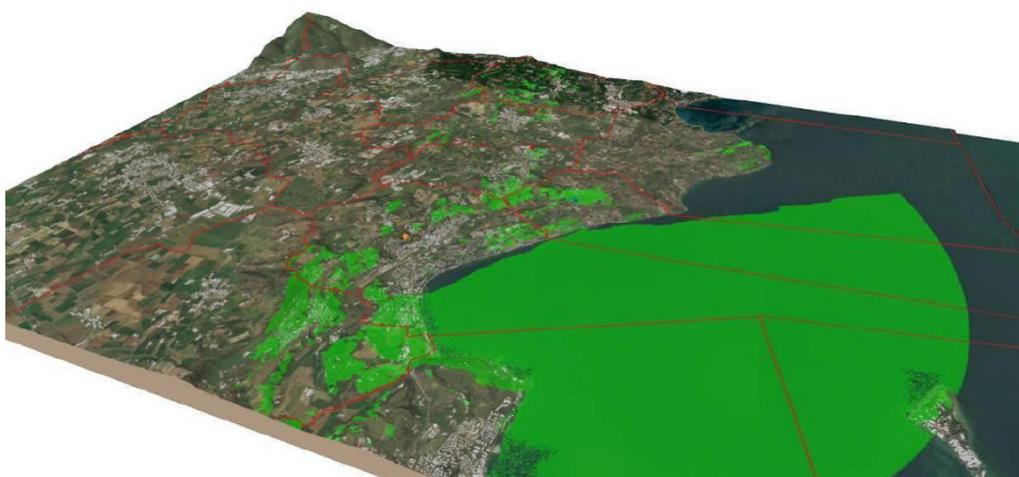
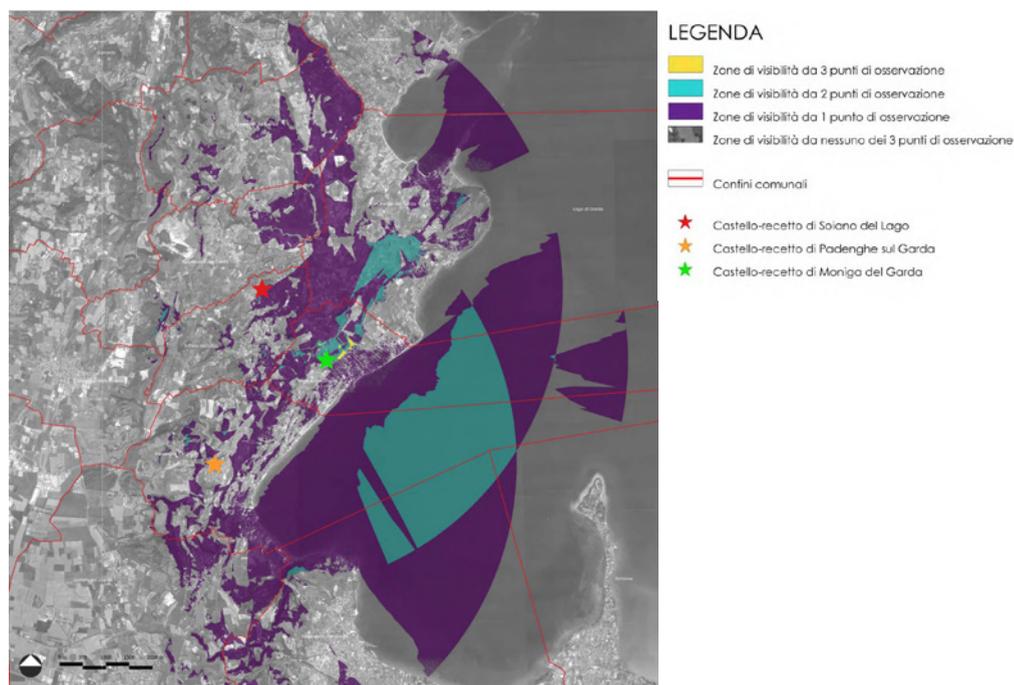


Fig. 12 - Immagine del modello 3D navigabile su browser del bacino visivo dal Castello-recetto di Moniga del Garda (angolo sud-ovest), su base DTM 5x5m, ottenuto tramite il plugin Qgis2threejs

3.2 Carta della sensibilità visiva

Passo successivo delle analisi paesaggistiche, possibile grazie all'utilizzo di *software* GIS, è la valutazione di quali siano i punti sparsi sul territorio visibili da tutti e tre i castelli-recetto. Questa analisi viene tradotta nella Carta della sensibilità visiva (Figura 13), in questo caso estesa al territorio limitrofo ai castelli-recetto dei tre comuni studiati. L'obiettivo è rendere chiaro quali siano le zone maggiormente visibili dal sistema dei tre

Fig. 13 - Carta della sensibilità visiva generata su base DTM 5x5m di Regione Lombardia.



castelli-recetti.

Questa carta è stata realizzata con l'ausilio dell'applicativo GRASS GIS, sommando le tre elaborazioni dei bacini visivi, con base DTM 5x5m, precedentemente realizzate. La funzione utilizzata è "r.series", l'opzione di aggregazione scelta è "sum" e da pannello "opzionale" sono stati scelti i raster da prendere in considerazione. Il *raster* cumulativo è stato poi utilizzato per la realizzazione della Carta della sensibilità visiva in QGIS.

Le aree territoriali visibili da tutti e tre i punti di osservazione sono quelle evidenziate in giallo, e si collocano nei pressi del nucleo storico di Moniga del Garda e zone limitrofe, oltre a una porzione di strada provinciale a nord del castello-recetto. Le aree in azzurro sono quelle visibili da due punti panoramici e comprendono anche porzioni di lago. Le zone rimanenti colorate in viola sono quelle visibili da solo uno dei tre punti di osservazione.

3.3 Carta dell'influenza visiva

Come ultima elaborazione è stata realizzata la carta dell'influenza visiva, utile per definire la porzione di territorio dalla quale un fulcro può essere teoricamente visto. Questa analisi di intervisibilità risulta quella di maggior valore per la pianificazione degli itinerari territoriali di fruizione paesaggistica.

Il concetto della carta dell'influenza visiva è l'inverso rispetto a quello di fondo delle carte dei bacini visivi. Le analisi di intervisibilità infatti possono riguardare le porzioni di territorio visibili da un punto di osservazione o al contrario, le zone da cui quel punto è visibile.

Nel caso di studio presentato si tratta di carte di influenza visiva teorica, in quanto è stata considerata solo la morfologia del terreno e non gli eventuali ostacoli come edifici

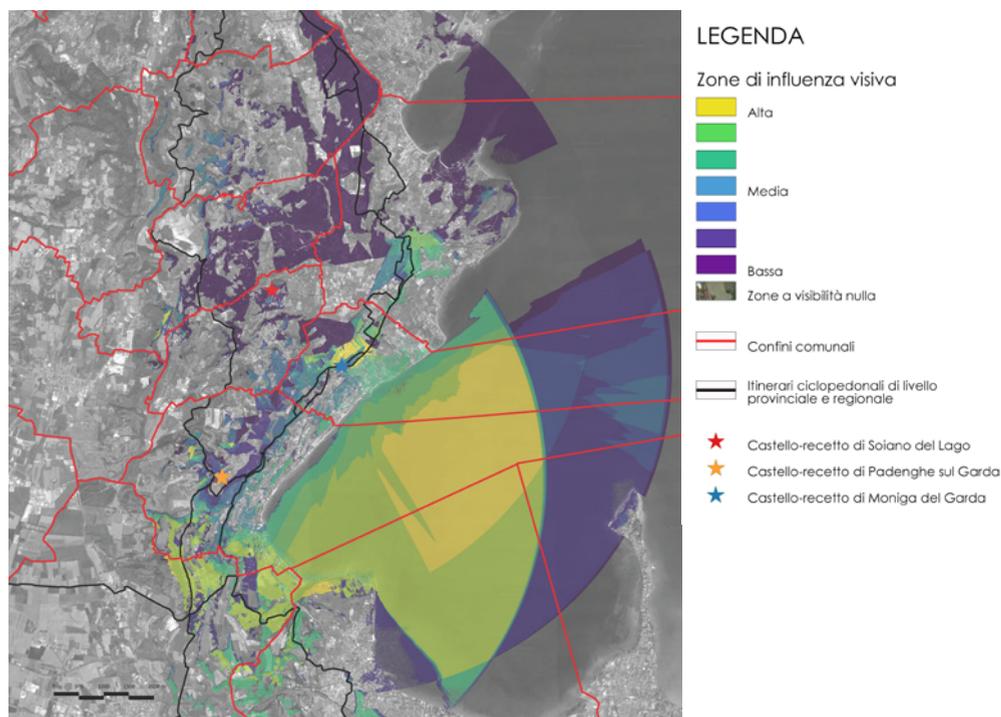


Fig. 14 - Carta di influenza visiva dei castelli-recetto e itinerari ciclopedonali, generata su base DTM 5x5m di Regione Lombardia.

e vegetazione, poiché sono stati utilizzati più bacini con base DTM 5x5m.

Per realizzarla è stato necessario sovrapporre più carte dei bacini visivi, dodici in totale in quanto ognuno dei tre castelli-recetto è stato schematizzato come 4 punti di osservazione, uno per vertice del quadrilatero di base che ne semplifica la rappresentazione planimetrica. Anche in questo caso l'operazione è stata svolta utilizzando in GRASS GIS la funzione "r.series", utilizzando gli stessi parametri descritti in precedenza. Come per le altre cartografie, QGIS è stato scelto per la realizzazione della Carta di influenza visiva.

La sovrapposizione dei *raster* dei bacini visivi consente di cartografare le aree di influenza visiva (Figura 14) classificandole secondo una scala cromatica che va dal giallo, ovvero le aree da cui tutti e tre i castelli-recetto sono teoricamente visibili, al viola, ovvero le aree da cui teoricamente è visibile un solo castello-recetto. I punti da cui i tre fulcri visivi considerati si possono osservare contemporaneamente sono concentrati nel centro storico di Moniga del Garda, sui rilievi fronte lago del Monte Corno (tra Lido di Lonato e Desenzano del Garda) e dal lago.

Confrontando i risultati di queste analisi possiamo pertanto affermare che l'intervisibilità tra i tre castelli-recetto considerati non è assoluta. Il sistema formato da questi tre castelli-recetto, che si inserisce in una più vasta rete di episodi fortificati del Basso Garda Bresciano ed ampliando ancora lo sguardo, di tutta la provincia, non risulta essere chiaramente percepibile dal visitatore.

I castelli spesso vengono vissuti dall'osservatore come episodi singoli con un oggettiva difficoltà di lettura del sistema nel suo complesso. A causa della particolare morfologia del territorio su cui sorgono, non sempre risultano visibili gli uni rispetto agli altri.

La migliore lettura del sistema dei tre castelli-recetto è quella dal lago, ponendosi a media distanza tra Sirmione e Moniga. Allontanandosi dalla costa infatti si ha un cono

visivo più ampio e soprattutto non ci sono elementi ostruttivi in primo piano, la posizione di crinale dei castelli-recetto favorisce la loro individuazione.

4. Considerazioni finali

Affrontare la tematica del paesaggio di costa risulta particolarmente interessante in ambito lacuale per il fitto sistema di relazioni visive che si crea tra specchio d'acqua, coste ed entroterra.

Le analisi di intervisibilità possono offrire un prezioso supporto alle letture paesaggistiche, specialmente in un territorio come quello del Basso Garda Bresciano, mosso da colline moreniche che si affacciano sulla costa lacuale e ricco di emergenze architettoniche come il sistema dei castelli-recetto.

Se da un lato l'evoluzione tecnologica oggi ci consente di effettuare analisi accurate di intervisibilità grazie all'ausilio di applicativi informatici come i *software* GIS, dall'altro la semplificazione degli strumenti informativi consente anche all'utenza non specializzata di ottenere alcune informazioni apprezzabili in maniera speditiva.

Le carte dei bacini visivi, della sensibilità visiva e dell'influenza visiva, a supporto dell'analisi diretta in loco, offrono elementi indubbiamente utili alla pianificazione attenta ai sistemi di valore territoriale, e consentono di evitare un approccio vincolistico *tout court* a favore di un approccio selettivo di tutela dell'intervisibilità.

Basti pensare al lavoro che gli organi preposti alla tutela del territorio, come le soprintendenze o le commissioni paesaggistiche, sono chiamate a svolgere ogni giorno e le difficoltà oggettive dei professionisti nel comprendere problematiche di livello paesaggistico e territoriale talvolta non esplicitamente trattate negli strumenti urbanistici.

Il caso di studio proposto offre diversi spunti di riflessione, sia per la pianificazione urbanistica, sia per la pianificazione di infrastrutture verdi (via terra) o blu (via lago) (Tabella 2).

Da un lato la carta della sensibilità visiva, mettendo in evidenza le porzioni di territorio apprezzabili da uno o da più punti di osservazione privilegiata (castelli-recetto), consente di riflettere su come sia più opportuno trattare il territorio osservabile dall'alto, sugli elementi detrattori del paesaggio derivanti ad esempio da impropri usi del suolo, da inopportune scelte materiche e cromatiche, anche per piccoli manufatti edilizi quali le piscine.

Dall'altro la carta dell'influenza visiva, mettendo in evidenza le porzioni di territorio da cui è possibile apprezzare un sistema di valori come quello dei castelli-recetto, consente di riflettere su come sia più opportuno trattare il territorio osservabile dal basso, sulla cura dei prospetti architettonici, sull'alterazione del sistema di relazione naturale derivante ad esempio da elementi che possono alterarne le proporzioni.

La carta dell'influenza visiva apre ad una riflessione utile anche per la pianificazione di infrastrutture per la fruizione paesaggistica, al fine di privilegiare itinerari di mobilità dolce passanti dai punti di alta influenza visiva, sia via terra (*greenway*), sia via lago

(*bluway*).

A tal proposito la Figura 14 consente una lettura incrociata tra gli itinerari ciclopedonali di livello provinciale e regionale (già dettagliati in Figura 8) e il grado di influenza visiva. La sovrapposizione dei tematismi consente agilmente di individuare un percorso esistente passante nelle aree ad alta influenza visiva del centro storico di Moniga del Garda e un percorso che lambisce, ma non tocca direttamente, le aree del Monte Corno. Una vasta area lacustre al largo delle coste di Padenghe e Moniga si presta invece ad essere interessata da itinerari via lago.

	Elementi di riflessione	Implementazione di strategie urbane
Carta della sensibilità visiva	Come è opportuno trattare il territorio osservabile dall'alto?	Riqualificare gli elementi di intrusione Tutelare gli elementi di ostruzione Limitare gli elementi detrattori del paesaggio derivanti da: <ul style="list-style-type: none"> - Impropri usi del suolo - Inopportune Scelte materiche e cromatiche Valorizzare i punti privilegiati di osservazione attraverso: <ul style="list-style-type: none"> - la creazione di sistemi architettonici in grado di valorizzare i rapporti visuali dall'alto
Carta dell'influenza visiva	Come è opportuno trattare il territorio osservabile dal basso?	Preservare il naturale sistema di relazione: <ul style="list-style-type: none"> - curando i prospetti architettonici - evitando l'inserimento di elementi alternanti le proporzioni Valorizzare o implementare i percorsi di fruizione paesaggistica attraverso: <ul style="list-style-type: none"> - la pianificazione di itinerari passanti dai punti di alta influenza visiva via terra e via lago

Tabella 2: elementi di riflessione per l'implementazione di strategie urbane derivanti dalle carte di sensibilità e influenza visiva.

ENDNOTES

1 Cassatella C., Guerreschi P. (2013), Analisi di visibilità per la tutela e la pianificazione del paesaggio. Sperimentazione sul caso studio di Torino, Atti 17a Conferenza Nazionale ASITA - Riva del Garda 5-7 novembre 2013, 403-410.

2 Free and Open Source Software.

3 Robert S. (2018), Assessing the visual landscape potential of coastal territories for spatial planning. A case study in the French Mediterranean, *Land Use Policy* 72, 138-151.

4 Giustina I. (1993), "Il sistema dei Castelli-recetti del Basso Garda Bresciano, introduzione storica", in Tira M., *Imparando dai Castelli*, atti del convegno "Il colloquio internazionale Castelli e città fortificate: storia, recupero, valorizzazione", Desenzano del Garda e Lonato, 23-24 ottobre 1992.

5 La finalità di questo tipo di analisi è quella di effettuare valutazioni di immobili, per il posizionamento di annunci o la pianificazione di altre attività commerciali in relazione alle aree di visibilità. Queste analisi quindi non hanno precisione scientifica e non sono destinate a essere utilizzate come fonte di dati autorevoli. Fonte: Utilizzare la funzione Aree di visibilità per vedere le zone circostanti di un segnaposto. Guida di Google Earth: <https://support.google.com/earth/answer/3064261?hl=it>.

6 I fattori critici e di detrazione sono stati identificati in mappa secondo una classificazione che distingue i fattori di ostruzione da quelli di intrusione. I primi impediscono di stabilire una relazione visiva, i secondi creano interferenze in una relazione visiva esistente.

7 Guerreschi P., Vico F. (2012), "Viste 3D e analisi di visibilità con dati e software open: un contributo cartografico a supporto delle politiche di valorizzazione paesaggistica e dei beni culturali", in *Bollettino A.I.C.*,

nr. 144-145-146/2012.

8 Il software QGIS è stato progettato con un'architettura che consente di aggiungere plugin, ovvero nuove funzionalità utili ad implementare le potenzialità del software base.

9 Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale.

10 Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia.

11 Il plugin Qgis2threejs esporta i dati del terreno, l'immagine delle telecamere e i dati vettoriali sul browser web. Per visualizzare oggetti 3D nel browser web è necessario che esso supporti WebGL - autore: Minoru Akagi.

REFERENCES

- Archivio di Stato di Brescia, Catasto Napoleonico, mappe n. 298, 467.
- Archivio di Stato di Brescia, Catasti del Regno Lombardo-Veneto e del Regno d'Italia, mappe n. 2528, 2528, 2589, 2590, 2736, 2737.
- Cassatella C. (2014), *Linee guida per l'analisi, la tutela, e la valorizzazione degli aspetti scenico-percettivi del paesaggio*, Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo (MiBACT), Direzione Regionale per i beni culturali e paesaggistici del Piemonte, Regione Piemonte, Direzione Programmazione strategica, politiche territoriali ed edilizia, Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio (DIST), Politecnico e Università di Torino.
- Cassatella C., Guerreschi P. (2013), *Analisi di visibilità per la tutela e la pianificazione del paesaggio*. Sperimentazione sul caso studio di Torino, Atti 17a Conferenza Nazionale ASITA - Riva del Garda 5-7 novembre 2013, 403-410.
- Comune di Moniga del Garda (2011), Piano di governo del territorio, approvato con la delibera consiliare n.52 del 29 dicembre 2011.
- Comune di Padenghe sul Garda (2015), Piano di Governo del Territorio, approvato nel gennaio 2015.
- Comune di Soiano del Lago (2011), Piano di Governo del Territorio, approvato con la delibera C.C. di approvazione definitiva n.43 del 24 novembre 2011.
- Crescini A., Arrigoni A. M., Comini D. (2008), *Soiano del Lago, perla della Valtenesi. Guida storico turistica*, edizione a cura della Pro Loco del Chiese, Stampa EL.DE. Vobarno (BS).
- Guerreschi P., Vico F. (2012), "Viste 3D e analisi di visibilità con dati e software open: un contributo cartografico a supporto delle politiche di valorizzazione paesaggistica e dei beni culturali", in Bollettino A.I.C., nr. 144-145-146/2012.
- Lechi F. (1973-1983), *Le Dimore Bresciane in cinque secoli di storia*, Edizioni di storia bresciana, Brescia.
- Provincia di Brescia (2014), Piano territoriale di Coordinamento Provinciale, approvato con la delibera C.P. di approvazione n.31 del 13 giugno 2014.
- Regione Lombardia (2002), DGR 8 novembre 2002 n. 7/11045 "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" prevista dall'art. 30 delle Norme di Attuazione del Piano Territoriale Regionale (P.T.P.R.) approvato con d.c.r. 6 marzo 2001 n. 43749 - Collegamento al P.R.S. obiettivo gestionale 10.1.3.2.
- Regione Lombardia (2016), Piano Territoriale Regionale, approvato con deliberazione n. VIII/951 del 19 gennaio 2010 - oggi aggiornato ed integrato dopo l'adozione con d.c.r. n. 1523 del 23 maggio 2017 ai sensi della l.r. n.31 del 28 novembre 2014 sul consumo di suolo. Versione consultata aggiornata a dicembre 2016.
- Regione Lombardia (2010), Piano Paesaggistico Regionale, ultimo aggiornamento approvato con D.G.R. 30 Dicembre 2009 - N. VIII/10974 - oggi in fase di aggiornamento; Con la d.g.r. n. 4306 del 6 novembre 2015 la Giunta regionale ha preso atto del "Percorso di revisione del Piano Territoriale Regionale (PTR) e Variante al Piano Paesaggistico Regionale (PPR)". Versione consultata aggiornata a gennaio 2010.
- Robert S. (2018), *Assessing the visual landscape potential of coastal territories for spatial planning. A case study in the French Mediterranean*, Land Use Policy 72, 138-151.
- Tarquini S., Isola I., Favalli M., Mazzarini F., Bisson M., Pareschi M. T., Boschi E. (2007). TINITALY/01: a new Triangular Irregular Network of Italy, *Annals of Geophysics* 50, 407 - 425.
- Tira M. (1992), *Imparando dai Castelli*, atti del convegno "Il colloquio internazionale Castel-

li e città fortificate: storia, recupero, valorizzazione”, Desenzano del Garda e Lonato, 23-24 ottobre 1992.

- Vignoli M. (1997), *Dal palazzo al castello, Storie e architetture in un'area di confine*, Atti dei convegni di Acquafredda (25 maggio 1996) e San Martino Gusnago (16 Novembre 1996), R&S, Guidizzolo.

WEB SITES

- <http://demo.istat.it/pop2017/index.html>
- <http://sit.provincia.bs.it>
- <http://tinality.pi.ingv.it>
- <http://www.architettodileo.it/misureuomo.html>
- <http://www.geoportale.regione.lombardia.it/>
- <http://www.provincia.brescia.it/istituzionale/pianificazione-provinciale-ptcpvigente>
- <http://www.provincia.brescia.it/turista/turismo-e-cultura/itinerari-ciclopedonali>
- <http://www.regione.lombardia.it>
- <http://www.regione.piemonte.it/territorio/dwd/paesaggio/seminario15mag/paesaggioScenografico.pdf>
- <http://www.sinanet.isprambiente.it/it/sia-ispra>
- <http://www.stradadeivini.it/lago-di-garda/valtenesi.html>
- <http://www.unionecomunivaltenesi.it>

Filippo Carlo Pavesi

Dipartimento di Ingegneria Civile, Architettura, Territorio, Ambiente e di Matematica, Università degli Studi di Brescia.

Geographer, researcher in the field of territorial sciences and GIS. He is currently a PhD student in Urban Planning and Mobility at the University of Brescia.

Gabriele Bonzi

Dipartimento di Ingegneria Civile, Architettura, Territorio, Ambiente e di Matematica, Università degli Studi di Brescia.

Graduated in building engineering architecture in 2018 at the University of Brescia. His project thesis is on castelli-recetto.

Michele Pezzagno

Dipartimento di Ingegneria Civile, Architettura, Territorio, Ambiente e di Matematica, Università degli Studi di Brescia

Architect, she is currently associate professor in Town and country planning at the University of Brescia.



The coastal port landscape: new opportunities for tourism and challenges for clean energy

Celestina Fazia, Maurizio Francesco Errigo

Abstract

The manuscript proposes some issues concerning the status of coastal port landscapes, suggesting new opportunities for development and new challenges for clean energy, and linking the increase in the competitiveness of the port and interport system to the strengthening of infrastructures and to the adaptation of the best energy standards. The manuscript proposes a review of some projects on coastal territories, Dutch and Italian, selected for their degree of innovation and for their synergy compared to strategic-territorial tools characterized by positive urban impacts. In particular it is illustrated some experiences on coastal territories, in particular those affecting the coastal of Rotterdam with related implementations for onshore power supply and those related to the new regional plan for the tourist ports of the Lazio region. Specifically, is presented the Vision 2030 for the port of Rotterdam, the Maasvlakte II project and the new plan of Lazio's touristic ports. The Harbor project is an infrastructural, transport and productive project that must take into account - also due to the strong impact in landscape/environmental terms - a strategic/territorial value to offset any "collateral" effects: it must activate new opportunities for tourism development and face new challenges to produce more energy from renewable sources (Rotterdam is an example). It must become the privileged interface of transport networks, improving intermodal connections and becoming a place of commercial exchange with a strong potential for growth and tourist attraction. The tourist ports are also contained in the perspective of Vision 2030: the Dutch and Italian case studies summarize the issues: Rotterdam's case study is significant for the strategic vision of development to be performed passing through the control of environmental performance; the Lazio's case study proposes a vision of transcalar development, to be pursued through the idea of a system. According to the two joint visions, the port must be reconfigured as a strategic node of the territorial system and an active part of a process of energy/environmental efficiency. It must also be appropriately framed within new spatial planning tools that provide for and optimize the relation-

ship between coastal and maritime infrastructures and the urban and tourist landscape.

KEYWORDS

Coastal landscape, Fragile environment, touristic development, urban management.

Il paesaggio costiero portuale: nuove opportunità turistiche e sfide per un'energia pulita.

L'articolo propone diversi spunti di riflessione su alcune questioni che attengono allo stato dei paesaggi costieri portuali, suggerendo nuove opportunità di sviluppo e sfide per un'energia pulita legando l'aumento della competitività del sistema portuale e interportuale al potenziamento di infrastrutture portuali e all'adeguamento ai migliori standard energetici. Il testo propone una disamina di alcuni interventi progettuali sui territori costieri, uno olandese e l'altro italiano, selezionati per il loro grado di innovazione e di sinergia rispetto a strumenti strategico-territoriali che presentano potenziali ricadute positive e lungimiranti sul territorio e sul settore infrastrutturale/produttivo e turistico. Nello specifico, vengono illustrati quelli che interessano la fascia costiera di Rotterdam con annessi interventi per l'alimentazione elettrica onshore e quelli relativi al nuovo piano dei porti turistici regionale e dei nuovi approdi turistici del Lazio. In particolare viene presentata la Vision 2030 per il porto di Rotterdam, il progetto di ampliamento Maasvlakte II e il nuovo progetto di portualità turistica laziale.

Il progetto del porto è un progetto infrastrutturale, trasportistico e produttivo che deve assumere -anche a causa del forte impatto in termini paesaggistici/ambientali-, una valenza strategica/territoriale per controbilanciare eventuali effetti "collaterali": deve attivare nuove opportunità di sviluppo turistico e affrontare sfide nuove per produrre sempre più energia da fonte rinnovabile (Rotterdam è un esempio), deve diventare l'interfaccia privilegiata delle reti di trasporto terrestri, migliorando i collegamenti intermodali e diventando luogo di scambio commerciale a forte potenzialità di crescita e di attrazione turistica (il sistema dei porti laziali).

La portualità turistica è anche contenuta nella prospettiva della Vision 2030: i casi di studio olandesi e italiani sintetizzano le questioni: il caso di Rotterdam è significativo per la visione strategica di sviluppo da compiere passando attraverso il controllo delle prestazioni ambientali, il caso studio dei porti laziali propone una visione di sviluppo transcalare, da perseguire attraverso l'idea di sistema. Secondo le due visioni congiunte, il porto deve essere riconfigurato come nodo strategico del sistema territoriale e parte attiva di un processo di efficientamento energetico/ambientale. Deve essere inoltre opportunamente inquadrato all'interno di nuovi strumenti di pianificazione territoriale che prevedano e ottimizzino il rapporto tra le infrastrutture costiere e marine nascenti ed il progetto urbano, di paesaggio e di valorizzazione turistica.

PAROLE CHIAVE

Paesaggio costiero, Ambiente fragile, sviluppo turistico, gestione urbana

Attribuzioni

Si attribuisce ai due autori l'elaborazione del § Abstract e del § Conclusioni ; a Celestina Fazio il § "Energia per nuovi paesaggi costieri: porti, offshore ed energia per lo sviluppo sostenibile dei territori costieri" e il § "Vision 2030 per il porto di Rotterdam: Maasvlakte 2, l'estensione sostenibile"; a Maurizio Francesco Erri-go il § "La portualità turistica nella fascia costiera laziale" e il § "Ricondurre la portualità nel dominio urbanistico".

Il paesaggio costiero portuale: nuove opportunità turistiche e sfide per un'energia pulita.

Celestina Fazia, Maurizio Francesco Errigo

Energia per nuovi paesaggi costieri: porti, offshore ed energia per lo sviluppo sostenibile dei territori costieri

Tendenze in atto

Secondo il disegno strategico europeo, le politiche sulle reti infrastrutturali e sui trasporti assumono un ruolo determinante ai fini del conseguimento degli obiettivi di crescita intelligente, sostenibile e inclusiva, in particolare quelli finalizzati a “ridurre le emissioni di gas a effetto serra almeno del 20% rispetto ai livelli del 1990 [...], portare al 20% la quota delle fonti di energia rinnovabile e migliorare del 20% l'efficienza energetica”. Coerentemente con l'attuazione degli obiettivi di crescita della strategia europea, la Commissione Europea ha presentato il pacchetto di iniziative Connecting Europe Facility (CEF)¹ finalizzato a sostenere gli investimenti destinati alle infrastrutture nei settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia. IL CEF stabilisce le condizioni, i metodi e le procedure per la concessione di un'assistenza finanziaria dell'Unione alle reti transeuropee al fine di sostenere progetti infrastrutturali di interesse comune nei comparti richiamati e di sfruttare le potenziali sinergie tra tali settori.

Ciò ha portato alla definizione di un articolato quadro normativo e di indirizzo strategico tale da rafforzare e sottolineare la centralità del ruolo svolto dai porti come punti nodali del sistema commerciale e trasportistico europeo per valorizzare l'indiscutibile potenziale dei mari europei e delle regioni costiere e per risolvere al contempo i problemi economici che interessano i settori marittimi². Anche la risoluzione per la “crescita blu” approvata dal Parlamento europeo nel 2013 è finalizzata al miglioramento della crescita sostenibile nel settore marino, dei trasporti marittimi e del turismo dell'Unione. Altra priorità “europea” è l'aumento della competitività del sistema portuale e interportuale da attuare attraverso il potenziamento di infrastrutture e attrezzature portuali ivi incluso il loro adeguamento ai migliori standard ambientali, energetici e operativi -visto che il comparto marittimo è sempre più determinante nel panorama globale (dal 2000 gli scambi si sono intensificati con un tasso di variazione medio annuo composto del 3,5%, una variazione positiva dello 0,7% rispetto a quello registrato fra il 1970 e il 2000) e che il settore conferma dati di crescita dei traffici, anche per il 2015, in parecchi tra i maggiori porti del mondo ed è l'unico caratterizzato sia da dinamiche di integrazione settoriale sia da logiche di filiera con investimenti operati in prevalenza da soggetti esterni al mondo dei trasporti-.

Il Rapporto di REN21 (Renewable Energy Policy Network for the 21st Century) del 2014 dimostra che a livello mondiale le rinnovabili sono cresciute di 135 GW di nuova

capacità, segnando un aumento dell'8,5% rispetto all'anno precedente. Negli ultimi decenni l'economia mondiale è cresciuta senza un corrispondente aumento delle emissioni di CO₂, nonostante l'incremento dell'1,5% del consumo mondiale di energia. Secondo lo stesso Rapporto, il nostro Paese si è posizionato ai primi posti della classifica mondiale.

In particolare, gli ultimi dati diffusi dal Gestore Servizi Energetici confermano che in Italia l'obiettivo del 26,4% di energia elettrica da fonte rinnovabile prefissato per il 2020, è stato raggiunto con alcuni anni di anticipo (ha toccato il livello del 27%), sono infatti 29 i gigawatt di potenza "green" installati in Italia, come rivela l'ultimo Rapporto internazionale sulle rinnovabili elaborato da REN21.

La tendenza in atto è quindi quella di incentivare la produzione di energia green e l'adeguamento ai migliori standard ambientali delle infrastrutture e delle attrezzature portuali congiuntamente all'attuazione di strategie per il loro potenziamento finalizzato all'aumento della competitività di tutto il sistema portuale e interportuale.

I porti europei guardano all'eolico offshore come possibile e opportuna alternativa alla produzione energetica tradizionale.

Le difficoltà dell'eolico offshore in Italia

Lo scorso anno in Europa l'eolico onshore e offshore hanno aggiunto globalmente circa 46,6 GW all'offerta energetica. Si prevede che l'eolico aumenterà del 17% entro il 2030.

Purtroppo gli impianti offshore -che presentano interessanti vantaggi in termini di riduzione dell'impatto- stentano a decollare nel nostro paese. In questi anni, il fondale a largo delle coste del nostro paese è stato interessato da più di 15 progetti di impianti eolici ma l'iter di approvazione è spesso complesso. L'Italia dispone di ben 11.686 km² di superficie marina adatta all'eolico offshore (le zone candidabili sono soprattutto quelle dell'Italia centro-meridionale, la Puglia è in testa) ma attualmente i progetti off shore sono in una situazione di stallo (tranne Taranto, di cui si dirà in seguito), come dimostra uno studio di Legambiente (fig. n. 1).

In Europa invece le installazioni di impianti eolici offshore sono in aumento (11 i Paesi interessati per oltre 8.000 MW complessivi, di cui 1.483 installati nel 2014) e sono in programma progetti che prevedono ulteriori 26,4 GW in grado di soddisfare il 4% della domanda di energia, grazie anche ai continui miglioramenti tecnologici e di produzione che interessano il settore.

Per evidenziare le asincronie temporali tra Europa e Italia e le differenti scale e dimensione dei progetti basta citare alcune strategie di investimento di successo legate al settore dell'energia e riferite a diverse tipologie di porti o città porto: europee (Ostenda per "Haliade 150", la più grande turbina eolica offshore e Rotterdam per la "Dutch WindWheel", mulino hi-tech autosufficiente dal punto di vista energetico, e le centraline "intelligenti") e italiane (solo Taranto per il "primo off-shore" cantierabile). La realizzabilità, la dimensione e l'entità dei progetti non dipendono dal territorio o dal porto nelle cui acque si inseriscono gli impianti, bensì da fattori altri. Basti pensare che anche se i porti del Northern Range Europeo (Rotterdam, Anversa, Amburgo) nel 2013 sono ancora leader del commercio internazionale, con una quota del 62% in Europa, il ruolo

dell'Italia non è marginale: la somma delle merci movimentate nei porti italiani (pari a 477 milioni di tonnellate) è, in volume assoluto, terza in Europa. Quindi in Italia sono presenti realtà portuali attive e interfacce territoriali di servizio di dimensioni significative, con domande di energia piuttosto importanti.

Le difficoltà di far decollare l'offshore in Italia (procedure bloccate per 19 progetti presentati, di cui 3 in Sardegna, 1 in Toscana, 7 in Puglia –quello di Taranto approvato di recente-, 3 in Sicilia, 1 in Molise, 1 in Emilia Romagna) risiedono nel permanere di dubbi sulla completa compatibilità ambientale degli impianti, con attenzione all'avifauna e specie ittiche, sul disturbo generato alle rotte di navigazione commerciali o militari etc..

Dallo stato dell'arte delle sperimentazioni europee emergono invece risultati interessanti in termini di riduzione degli impatti ma anche di ricadute economiche possibili

Regione e comune interessato	Anno di avvio della procedura	Stato della procedura	Stato di attuazione: realizzato o in corso di realizzazione
Sardegna, Cagliari	2013	pareri contrari degli Enti	NO
Sardegna, Porto Torres	2012	pareri contrari degli Enti	NO, progetto ritirato
Sardegna, Oristano	2009	pareri contrari degli Enti: Regione, Comune	NO, progetto ritirato
Toscana, Pisa, Vecchiano, San Giuliano	2012	pareri contrari degli Enti: Regione, Comune	NO
Puglia, Mattinata, Margherita di Savoia, Manfredonia	2008	pareri contrari degli Enti: Regione, Comuni. Boccato in Consiglio dei Ministri il 14.2.2014	NO
Puglia, Taranto	2010	Il Consiglio di Stato n. 03252/2015 ha respinto il ricorso del Comune di Taranto contro la sentenza del Tar Puglia: resta valida l'autorizzazione del Ministero delle Infrastrutture. Sbloccata la procedura	SI
Puglia, Tricase	2010	Parere positivo Regione: autorizzazione per progetto sperimentale galleggiante	NO
Puglia, Chieuti, Campomarino, Serracapriola	2008	pareri contrari degli Enti: Regione, Comuni. Boccato in Consiglio dei Ministri il 14.2.2014	NO
Puglia, Manfredonia	2012	-	NO
Puglia, Brindisi Torchiariolo, San Pietro, Vernotico, Lecce	2008	-	NO
Puglia, Brindisi Torchiariolo, San Pietro, Vernotico	2013	pareri contrari degli Enti: Regione, Provincia	NO
Sicilia, Petrosino, Mazara del Vallo	2013	pareri contrari degli Enti: Regione, Comuni	NO
Sicilia, Pantelleria	2009	-	NO
Sicilia, Gela Butera	2007	pareri contrari degli Enti: Regione, Comuni e MIBAC. Positivo il Consiglio dei Ministri	NO
Molise, Termoli	2006	Via positiva nel 2009. Pareri contrari degli Enti	NO
Emilia Romagna, Rimini	2013	In fase di studio di fattibilità	---

Tabella 1. Stato della procedura dei progetti off-shore in Italia. (Fonte: Legambiente, 2015).

con l'installazione di impianti di itticoltura e fruizione turistica (uno studio di Legambiente³ fa riferimento agli impianti di Alpha Ventus, Horns Rev, Yttre Stengrund, Thanet, Texel, Sheringham Shoal) e con l'indotto: l'attuazione di altri settori coinvolti nel processo di trasformazione promuove il rafforzamento dei legami con il territorio e con la pluralità di soggetti dislocati nella filiera delle tecnologie. Inoltre, la ricerca di forme di integrazione degli impianti nel paesaggio marino e costiero sollecita una varietà di soluzioni progettuali e di operazioni di rilancio economico-territoriale.

Vision 2030 per il porto di Rotterdam: Maasvlakte 2, l'estensione sostenibile

Il più importante⁴ scalo marittimo europeo ha già elaborato il percorso di sviluppo del prossimo ventennio, che presenta nel programma Vision 2030. I punti principali riguardano la sostenibilità ambientale e l'accesso al retroterra. Un aspetto centrale del programma è proprio la sostenibilità ambientale che si traduce in aumento dell'efficienza della produzione e dell'utilizzo di biocarburanti di seconda generazione, tra cui quelli generati con alghe ed enzimi. Il porto aumenterà anche la produzione d'elettricità attraverso fonti rinnovabili, come biomasse, solare ed eolica. Per quanto riguarda lo sviluppo territoriale, Vision 2030 punta soprattutto ai collegamenti con l'entroterra. Questi saranno assicurati sia da sistemi informatici per la gestione del traffico, sia da nuove infrastrutture, come il tunnel Blankenburg e la strada A4-Zuid.

Oggi il porto di Rotterdam è il più grande d'Europa: Maasvlakte 2 è la sua ultima estensione⁵, il progetto incrementerà le capacità del porto che accoglierà navi per il trasporto commerciale di 18.000 container. La città di Rotterdam, che è rapidamente cresciuta dopo la seconda guerra mondiale grazie alla progressiva riduzione delle barriere commerciali tra gli Stati membri dell'Unione europea, oggi è la rappresentazione fisica, commerciale ed economica del suo porto.

Anche se la città è un cumulo di gru e ciminiere fumanti (produce il 14% dell'energia olandese e il 25% delle emissioni) allo stato attuale circa 32.000 navi oceaniche e 87.000 navi da entroterra all'anno fanno uso del porto di Rotterdam.

Altra novità del porto di Rotterdam è che verranno realizzate 800 cabine elettriche portuali che potranno rifornire fino a 5.000 imbarcazioni. Recentemente è stato ultimato il piano di alimentazione elettrica onshore sulle banchine del porto che riesce a rifornire di energia sicura le imbarcazioni del porto di Rotterdam. Un piano di alimentazione⁶ elettrica "onshore" che -, dove il "rifornimento sostenibile" consentirà una riduzione complessiva delle emissioni di CO₂ ed una diminuzione della concentrazione di ossidi di azoto e particolato, con notevoli progressi nella diminuzione dell'inquinamento atmosferico.

Le centraline "intelligenti" alimentano elettricamente le navi dalle banchine durante la loro permanenza nel porto, regolando i consumi e attraverso contatori accessibili da remoto gli utenti possono monitorare i propri costi energetici in tempo reale.

La portualità turistica nella fascia costiera laziale

Oltre agli aspetti legati alla produzione energetica ed alle piattaforme offshore, un'altra caratteristica che può essere rintracciata all'interno degli ecosistemi costieri è costituita dalla presenza di infrastrutture portuali più o meno invasive, a seconda della distinzione e della funzione dei porti in esame. Questo studio è stato condotto all'interno delle attività del Centro Trasporti e Logistica dell'Università La Sapienza di Roma, in relazione ad una possibile implementazione di un nuovo sistema di approdi turistici all'interno della fascia costiera della Regione Lazio.

Le infrastrutture portuali assumono sempre maggiore importanza nell'ambito delle nuove politiche europee per il trasporto delle merci e dei passeggeri; onde far fronte alle previsioni di crescita del trasporto di merci senza gravare ulteriormente sulla rete stradale, infatti, il trasporto marittimo deve assumere nel futuro un ruolo maggiore. I porti marittimi dovranno diventare le principali interfacce delle reti di trasporto terrestri, migliorando i collegamenti intermodali e diventando luoghi di scambio commerciale a forte potenzialità di crescita.

Per un corretto approccio al tema della portualità turistica occorre che essa venga inquadrata sia nel più generale sistema della pianificazione territoriale e dello sviluppo turistico che, nella logica della programmazione economica; è necessario inserire il porto in un sistema territoriale regionale capace di esprimere veri e propri poli turistici, da integrare e da gestire in maniera unitaria. È, inoltre, indispensabile correlare questi ultimi con la rete delle infrastrutture esistenti e previste nel breve periodo, secondo il procedimento tipico dei piani di sviluppo territoriale che devono far interagire sinergicamente tutte le risorse che una regione può mettere in gioco. La lettura dei rapporti tra territorio e portualità turistica, trattando differenti settori di attività umane, si contraddistingue per complessità e multidimensionalità. L'obiettivo specifico è quello di individuare una strategia pianificatoria a scala regionale volta a integrare la portualità turistica, con la dimensione urbana e territoriale delle politiche di sviluppo. Il livello di integrazione dovrebbe tradursi nell'individuazione e nel superamento delle criticità rappresentate dal precario assetto delle connessioni infrastrutturali dei territori costieri con l'entroterra e nella valutazione delle domande d'uso, presenti e potenziali, inerenti alle popolazioni insediate, ai settori produttivi dei territori ospitanti, e in ultimo ai flussi turistici.

Il porto è un nodo complesso, articolato al suo interno in zone funzionali, è connesso, a sua volta, con altri nodi: con la città stessa, con i nodi trasportistici distribuiti sul territorio e con le aree produttive. Occorre analizzare le singole interconnessioni, lo spazio di tramite tra i nodi, la qualità funzionale, urbana e ambientale, delle direttrici che garantiscono l'accesso al porto. Quest'ultimo si pone oggi come parte di una rete infrastrutturale di dimensione territoriale che interagisce in modi specifici con le diverse realtà locali.

La situazione italiana della portualità turistica si rivela insoddisfacente: solo il 50% delle coste italiane, nell'alto e medio Adriatico e nel Tirreno è attrezzato in modo adeguato dal punto di vista degli approdi turistici, mentre tutto il Sud soffre di insufficienza di attrezzature pur in presenza di forti richiami turistici e culturali. L'Italia ha un quinto

dei porti turistici della Spagna ed un sesto della Francia. Da questo punto di vista, la proposta di realizzare una rete di porti turistici si pone come condizione per suscitare l'interesse degli operatori turistici e creare nuove convenienze di business lungo le nostre coste, nel rispetto dei valori ambientali, storici e culturali del Paese. Il concetto di "rete" dei porti turistici, e cioè un network integrato degli approdi oggi inesistente, aderisce dunque ad un nuovo principio di sviluppo organizzativo e gestionale delle nostre coste.

Il territorio di implementazione del progetto per la creazione di nuovi porti turistici è quello della Regione Lazio; la costa laziale si estende per 329 km dal comune di Minturno (a sud) a quello di Montalto di Castro (a nord) e può essere suddivisa in cinque tipologie di paesaggi:

- Paesaggio portuale-industriale-infrastrutturale
- Paesaggio urbano ad alta densità
- Paesaggio urbano a bassa densità
- Paesaggio agricolo
- Paesaggio naturale

Tabella 2. Tipologie di paesaggi della costa laziale. (Fonte Legambiente Studio 2012-2014).

PAESAGGIO	ESTENSIONE	PERCENTUALE
Paesaggio portuale-industriale-infrastrutturale	59 km	18%
Paesaggio urbano ad alta densità	55 km	17%
Paesaggio urbano a bassa densità	94 km	28%
Paesaggio agricolo	12 km	4%
Paesaggio naturale	109 km	33%

Uno studio di Legambiente, del luglio 2013, sul consumo di suolo lungo la fascia costiera laziale, ha individuato le caratteristiche paesaggistiche ed urbanistiche fondamentali e la loro estensione. Tale studio è stato condotto tra il 2012 ed il 2014 anche sulle aree costiere di altre regioni italiane, nella seguente tabella si evince il confronto delle aree costiere della fascia tirrenica appartenenti alle regioni di Toscana, Lazio, Campania e Sicilia.

	LAZIO	TOSCANA	CAMPANIA	SICILIA
Estensione area costiera	329 km	410 km	360 km	442 km
Area costiera urbanizzata	208 km	179 km	181 km	255 km
% Area costiera urbanizzata	63 %	44 %	50%	58%

Dal confronto con le altre regioni risulta che il Lazio che ha una minore estensione costiera (circa 329 km) ha una percentuale di territorio costiero urbanizzato maggiore pari al 63% a differenza delle altre regioni che si attestano intorno al 44% la Toscana, al

Tabella 3. Estensione delle aree costiere di Lazio, Toscana, Campania e Sicilia.

PAESAGGIO	LAZIO		TOSCANA		CAMPANIA		SICILIA	
	ESTENSIONE	%	ESTENSIONE	%	ESTENSIONE	%	ESTENSIONE	%
Paesaggio portuale-industriale-infrastrutturale	59 km	18%	65 km	16%	28 km	8%	52 km	12%
Paesaggio urbano ad alta densità	55 km	17%	25 km	6%	51 km	14%	79 km	17%
Paesaggio urbano a bassa densità	94 km	28%	90 km	22%	102 km	28%	22 km	28%
Paesaggio agricolo	12 km	4%	62 km	15%	17 km	5%	62 km	14%
Paesaggio naturale	109 km	33%	168 km	41%	162 km	45%	125 km	29%

Tabella 4 Confronto uso del suolo delle aree costiere italiane: Toscana, Lazio, Campania, Sicilia. Paesaggi della costa. (Fonte: Legambiente, Studio 2012-2014).

50% la Campania e al 58% la Sicilia.

Lo studio di Legambiente ha evidenziato che dal 1988 sono stati cancellati oltre 41 km di costa laziale cioè il 20% dell'intera urbanizzazione esistente, a favore di nuove seconde case, ville e palazzi, per l'espansione di alcuni agglomerati che si susseguono lungo la costa, e per attività turistiche. Solo un terzo dei litorali laziali si è salvata dalla cementificazione.

Su un totale di 329 km, da Minturno a Montalto di Castro, ben 208 risultano essere trasformati ad usi urbani e infrastrutturali, ossia oltre il 63%. In particolare, nei 23 Comuni costieri ben 2.379 manufatti sono stati realizzati senza alcuna autorizzazione.

I tratti di costa in cui sono avvenuti i maggiori fenomeni di trasformazione del paesaggio sono quelli che vanno da Fondi (Salto Corvino) a Terracina, da Anzio a Torvaianica. E tanti altri tratti, come il Lido di Ostia, le spiagge di Fiumicino, Santa Marinella e Civitavecchia, in cui non solo si è trasformato in modo irreversibile il paesaggio a favore di alberghi, servizi, prime e seconde case, ma è stata occupata la spiaggia con attrezzature turistiche rilevanti. In generale, tutto questo avanzare del cemento, è avvenuto a scapito di aree libere (spiagge, dune e aree verdi naturali), ma soprattutto di suoli agricoli.

I ventiquattro Comuni costieri del Lazio in molti casi sono vere e proprie cittadine che triplicano, quintuplicano, decuplicano in qualche caso gli abitanti nei due mesi d'estate, in altri gli ambiti costieri rischiano di divenire periferie delle città, con un pericoloso rischio di una divisione tra città dormitorio e città turistica. La sfida è ridisegnare il litorale, bisogna aumentare la qualità degli spazi pubblici e privati, ricomporre paesaggisticamente i luoghi, ricostruire i waterfront, intervenire sulle situazioni di mono-funzionalità residenziale, allo stesso tempo non concentrandosi solo sulla funzione turistica.

Il sistema portuale del Lazio oggi è articolato in porti di competenza statale (Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta) e in porti di diretta competenza regionale (Anzio, Formia, Terracina, Ponza e Ventotene). La visione al 2030-2040 per i porti del Lazio è un sistema integrato con il porto porta di accesso all'entroterra, con idoneo apparato stradale e ferroviario al suo servizio, in grado di assicurare elevati standard di servizi di mobilità

sia passeggeri che merci. Il sistema portuale dovrà inoltre essere sviluppato in modo sostenibile in sinergia con i comparti economici coinvolti e con la vocazione propria del territorio.

Civitavecchia rappresenta la porta di ingresso principale per il territorio regionale del Lazio, così come alla piattaforma logistica dell'Italia centrale (Lazio, Umbria, Marche e Abruzzo) mediante i collegamenti trasversali (land bridge Civitavecchia-Ancona), e quindi alla rete TEN-T, corridoio 3. Il porto di Civitavecchia confermerà e accrescerà la sua importanza come uno dei principali scali crocieristici del Mediterraneo, completando gli sviluppi infrastrutturali già in corso oggi, migliorando i suoi servizi e la sua accessibilità ferroviaria con Roma. In questo modo contribuirà alla produttività del comparto turistico e del relativo indotto nel Lazio. Per il comparto merci, gli obiettivi sono di incrementare il traffico contenitori, di potenziare il settore delle merci, quello energetico, e quello delle merci speciali (macchinari, alta tecnologia), oltre che di realizzare un corridoio porto-dryport con l'interporto di Orte per l'instradamento ferroviario di merci sulle direttrici Nord-Sud. Le centinaia di migliaia di contenitori destinati al Lazio, che oggi scelgono di arrivare in altri porti italiani, devono essere serviti dal porto di Civitavecchia. Questo necessita in generale di spazi per attività di stoccaggio e movimentazione. Il retroterra di Civitavecchia possiede il vantaggio di avere grandi spazi da asservire alla logistica portuale e dove insediare aree per la sosta, lo stoccaggio e la movimentazione di merce unitizzata con impatti ambientali minimi. Deve rappresentare il capolinea di alcune linee di traffico con i Paesi non europei del bacino mediterraneo, la porta di accesso per nuovi traffici dai paesi del Maghreb e dell'Africa settentrionale in generale, attraverso servizi di Short Sea Shipping e linee di autostrade del mare, soprattutto per merci deperibili i cui consistenti traffici seguono oggi altre vie (Spagna, Francia, regioni del nord dell'Italia) per giungere nel territorio laziale

Il porto di Fiumicino confermerà il ruolo per la movimentazione dei prodotti petroliferi, per la cantieristica e la marineria locale. Nella visione del piano, il polo dovrà accre-



Fig. 1 - Paesaggio portuale di Civitavecchia. (Fonte: skyscrapercity.com).

scere la vocazione turistica. Il porto di Gaeta è funzionale al sistema turistico locale e al sistema della nautica. Il porto di Gaeta sarà in grado di assicurare ai distretti industriali delle provincie di Latina, Frosinone (con Cassino) e Caserta collegamenti diretti nel sistema delle autostrade del mare.

Dal punto di vista funzionale i porti laziali si possono suddividere in due gruppi distinti:

- Porti con funzioni prevalentemente commerciali;
- Porti con funzioni quasi esclusivamente dedicate al turismo a breve raggio, al diporto ed al pendolarismo (con le isole Pontine)

Appartengono al primo gruppo i porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, al secondo gruppo i porti di Formia, Anzio, Nettuno, Terracina, e le isole Pontine.

Il litorale laziale, articolato su un totale di circa 329 km, è formato in gran parte da spiagge sabbiose (78 %) caratterizzate da ampie falcature. Alle coste basse si alternano tratti di costa rocciosa (22 %) che possono costituire veri promontori, come nel caso di Capo Linaro, Capo d'Anzio e Monte Circeo, oppure generare limitati aggetti costieri all'interno di insenature più o meno ampie, come per Terracina e Sperlonga o, infine, dare luogo a ripe rocciose poco elevate come quelle presenti tra il fiume Mignone e Civitavecchia e tra Capo d'Anzio e Torre Astura.

Le coste rappresentano un'importante risorsa del territorio essendo la sede di insediamenti urbani, industriali, turistici e portuali che di fatto costituiscono la principale attività economica dei comuni costieri. Tali aree hanno una spiccata valenza ambientale e paesaggistica dovuta anche alla presenza di numerose aree protette e habitat fragili.

Il patrimonio di spiaggia emersa e dune della Regione Lazio è di circa 2.200 ettari, distribuito sui circa 220 Km di costa sabbiosa. Al sistema spiaggia può essere attribuita quindi una larghezza media teorica di approssimativamente 100 m. Le spiagge "fruibili" dal punto di vista turistico (ad esclusione quindi delle dune) si estendono per circa 1.000 ha e quindi la larghezza media si riduce a poco più di 40 m.

Dai dati del Rapporto sullo stato dell'ambiente della Regione Lazio, si evince che nel 2015 un quarto delle coste è interessato da fenomeni di erosione; la provincia maggiormente colpita da fenomeni erosivi è Viterbo con il 47% delle coste monitorate in arretramento ed i comuni più colpiti sono quelli di Montalto di Castro e Tarquinia per un totale di 17 km di costa interessati dal fenomeno. La provincia di Roma risulta interessata dal fenomeno erosivo per circa 33 km di costa ricadenti nei comuni di Fiumicino-Fregene, Ladispoli e Pomezia. Nella provincia di Latina 26 km di costa sono soggette al fenomeno dell'erosione ed i comuni più colpiti sono Latina, Sabaudia, Fondi e Sperlonga. Il tratto in erosione parte da Torre Astura (Nettuno) e prosegue verso il litorale di Sabaudia.

La Regione Lazio nel 2007 ha elaborato il PTPR (Piano Territoriale Paesistico Regionale), prima di esso erano presenti nell'ambito del territorio regionale 29 PTP (Piani Territoriali Paesistici) che ponevano molti problemi nella gestione amministrativa. La Pianificazione paesistica e la tutela dei beni e delle aree sottoposte a vincolo paesistico sono regolate dalla L.R.24/98 che ha introdotto il criterio della tutela omogenea, sull'intero territorio regionale, delle aree e dei beni previsti dalla Legge Galasso n. 431/85 e di

quelli dichiarati di notevole interesse pubblico ai sensi della L. 1497/39, da perseguire anche attraverso il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR).

Con la L.R.24/98 sono stati contestualmente approvati i Piani Territoriali Paesistici (PTP) in precedenza adottati limitatamente alle aree ed ai beni dichiarati di notevole interesse pubblico ai sensi della 1497/39 (Decreti Ministeriali e provvedimenti regionali) e a quelli sottoposti a vincolo paesistico ai sensi dell'articolo 1 della L.431/85 e smi: fasce costiere marine, fasce costiere lacuali, corsi delle acque pubbliche, montagne sopra i 1200 m.t. s.l.m., parchi e riserve naturali, aree boscate, aree delle università agrarie e di uso civico, zone umide, aree di interesse archeologico.

Nella Regione Lazio, sui 24 comuni analizzati nella redazione dello studio sul nuovo assetto dei porti turistici regionale, solo alcuni hanno uno strumento urbanistico comunale approvato negli ultimi 10 anni mentre la maggior parte è dotata di PRG approvati negli anni '70.

Per ciò che concerne la portualità turistica, la Regione Lazio ha approvato nel 2007 il Piano regionale di utilizzazione delle aree del demanio marittimo per finalità turistiche e ricreative" previsto dall'art. 46 della L.R. 06 Agosto 2007, n. 13. La Regione, implementando i contenuti del comma 1 dell'art. 46 della L.R. 13/2007, ha adottato il Piano di utilizzazione delle aree del demanio marittimo per finalità turistiche e ricreative.

Ricondurre la portualità nel dominio urbanistico

Il Governo del Territorio è oggi affrontato con un complesso di strumenti che vanno dai piani ai programmi, dai progetti urbani alle politiche urbane e territoriali; in questi ultimi anni il piano si è largamente modificato nella sua organizzazione strumentale e nella forma giuridica, ma anche nell'approccio generale, caratterizzato da un'attenzione crescente per la *governance* e la pianificazione strategica, anche se l'azione delle Regioni si è generalmente indirizzata verso misure di riforma, anche radicale, degli strumenti della pianificazione del territorio locale. Le politiche di sviluppo regionale hanno promosso, negli ultimi anni, numerosi strumenti, normativi e finanziari, di programmazione e pianificazione del comparto nautico e della portualità turistica. Tali strumenti, volti alla razionalizzazione del settore sia dal punto di vista infrastrutturale che da quello dell'integrazione territoriale, mirano ad un contrasto delle criticità rappresentate dal debole tessuto di connessione tra la fascia costiera e l'entroterra nel tentativo di potenziare l'organizzazione dell'intero sistema di accessibilità e fruibilità portuale. L'aspetto fondante i corpus normativi più evoluti è rappresentato dal concetto di integrazione, come peraltro è rilevabile in tutte le politiche urbane e territoriali di matrice nazionale e comunitaria. Da rimarcare in particolare il richiamo, nelle linee programmatiche di sviluppo promosse da alcune realtà regionali, alla specificità del sistema della portualità turistica riconoscendo porti e approdi come luoghi di scambio di flussi economici e culturali e dunque come elementi di relazione tra versante marino e terrestre.

La Legge n. 84/1994 stabilisce quindi, per tutti i porti, ad eccezione dei porti con esclu-

siva destinazione turistica, l'obbligo di dotarsi di un PRP.

Il Piano Regolatore del Porto viene quindi configurato come “piano strutturale” delle scelte strategiche o come piano strategico di sviluppo (spaziale e funzionale) dell'area portuale, in termini anche di sostenibilità ambientale e di rispetto dell'identità culturale dei luoghi, in una visione unitaria, finalizzata allo svolgimento ottimale delle attività portuali, alla valorizzazione dei contesti urbani e ambientali, all'integrazione con le reti di comunicazione del territorio; è lo strumento col quale la PA fissa le regole, i criteri e le modalità di utilizzazione delle aree demaniali

La Legge n. 84/1994 non pone un limite temporale entro il quale procedere all'adozione di un nuovo piano regolatore portuale, specificando, invece che “i piani regolatori portuali vigenti alla data di entrata in vigore della presente legge conservano efficacia fino al loro aggiornamento” (art. 27, comma 3).

La legge n. 84/94 è considerata una buona legge, che ha avuto effetti positivi sulla portualità italiana. Si tratta in effetti di una importante legge di riordino del settore che ha imposto una separazione tra la gestione amministrativa del porto e la gestione imprenditoriale delle Autorità portuali in ottemperanza alla normativa comunitaria. Sul piano generale, tuttavia non ha, nel concreto, risolto la tradizionale separazione tra la pianificazione portuale e quella urbanistica-territoriale, né ha avviato un reale decentramento delle competenze tecniche e amministrative.

I piani regolatori dei porti, sono parte integrante del piano urbanistico generale; le aree portuali, con il relativo specchio d'acqua, fanno parte del territorio amministrato dal comune: ed è questa la ragione di fondo per cui il piano regolatore del porto va ricondotto nella strumentazione urbanistica comunale, con un'ottica ad un tempo locale e di apertura nei confronti delle reti di ordine superiore.

Il porto come nodo di una rete complessa è connesso di fatto sia alle attrezzature e ai servizi della città, sia alle infrastrutture del territorio. In questa direzione, il piano portuale non solo deve integrarsi con le scelte del piano urbanistico comunale, ma essere coerente con le strategie definite dai piani sovraordinati e in particolare dai piani di sviluppo della portualità regionale e dal Piano Regionale dei Trasporti⁷.

La natura complessiva e processuale che oggi assume il Piano Regolatore del porto fa sì che esso possa essere paragonato ad un vero strumento di pianificazione urbanistica e territoriale; la sua valutazione ambientale è un procedimento analitico che dovrà assumere tutta la complessità di un atto pianificatorio. Le ragioni dello scarso dialogo tra i due sistemi di pianificazione sono da ricercare non solo nell'assenza nella L. 84/94 di un chiaro indirizzo circa i contenuti e le modalità di formazione dei piani portuali, ma anche nella generale crisi che da tempo ha investito la strumentazione urbanistica e territoriale. La latitanza della pianificazione urbanistica nei confronti dei porti va probabilmente rintracciata nella radicata frattura tra le politiche infrastrutturali e quelle più propriamente urbane e territoriali. Se teniamo conto che l'iter approvativo dei piani portuali si conclude con la verifica regionale e che con il decentramento amministrativo le competenze gestionali sui porti minori sono state trasferite alle regioni, cui competono anche gli oneri finanziari delle opere di infrastrutturazione, risulta chiaro che è

soprattutto nell'ambito della legislazione urbanistica regionale che si dovrà intervenire.

La pianificazione portuale è stata innovata dal decreto legislativo 169/2016 e dal D.Lgs n.232 del 13.12.2017, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il 9 febbraio 2018. Le principali innovazioni riguardano il piano regolatore portuale che si articola in un documento strategico, più snello, riguardante tutti i porti del Sistema portuale (DSSP) e coerente con il Piano Nazionale dei Trasporti e della Logistica, con gli orientamenti europei in tema di portualità e con il Piano Strategico Nazionale della portualità e della logistica, ed in più dettagliati Piani Regolatori dei singoli scali portuali.

Conclusioni

I porti consumano decine di milioni di kwh ogni anno e proprio per questa ragione l'Europa è particolarmente attenta a ridurre drasticamente le decine di migliaia di tonnellate annue di emissioni nocive incentivando la produzione di energia da fonti rinnovabili.

È pertanto necessario:

- individuare le problematiche connesse allo sviluppo dell'energia green e mettere in atto le migliori soluzioni e gli interventi idonei ad incentivarne l'utilizzo.
- riuscire a coniugare le vocazioni territoriali (disponibilità di diverse fonti primarie –non solo eolico-, localizzazione dei consumi) con le tecnologie disponibili per ottimizzare produzione, consumo e distribuzione dell'energia.

Alla luce di quanto detto emerge che i porti e il sistema portuale in generale assumono un ruolo importante per l'ambiente, il territorio e il sistema produttivo, in quanto principali interfacce delle reti di trasporto terrestri, nodi e snodi dei collegamenti intermodali, luoghi di produzione e consumo di energia, sedi privilegiati di scambio commerciale e di transito turistico a forte potenzialità di crescita.

Il governo del territorio e la pianificazione territoriale sostenibile hanno delle criticità ma lasciano intravedere –nei processi di adeguamento in atto- delle potenzialità di riforma, particolarmente attuale nel dibattito nazionale. Il porto va riconfigurato come nodo strategico del sistema territoriale e parte attiva del processo di efficientamento energetico/ambientale che interessa i territori più ampi e non può essere avulso dalle visioni strategiche di sviluppo transcalare che prevedano altresì il controllo delle prestazioni ambientali e logiche di sistema. Deve essere inoltre opportunamente inquadrato all'interno di nuovi strumenti di pianificazione territoriale che prevedano e ottimizzino il rapporto tra le infrastrutture nascenti ed il progetto di valorizzazione turistica.

Come si è visto, l'Olanda è un paese fortemente artificializzato, caratterizzato da un approccio progettuale fortemente pragmatico e intimamente collegato al tema del progetto d'acqua con la creazione di un paesaggio artificiale, ricavato dalla natura, anzi a volte strappato ad essa, un paesaggio d'acqua, infrastrutturale, urbano, dove si implementa un intimo legame tra natura ed artificio, tra storia e modernità, tra tradizione e sperimentazione. Il settore della gestione delle acque olandese è contraddistinto da un forte

supporto istituzionale ed un'attiva collaborazione tra settore pubblico e privato; i centri di ricerca olandesi (tra cui Deltares) ed il settore privato investono molto in ricerca e sviluppo, anche attraverso la creazione di partnership pubblico-private.

Nel corso degli anni '80 la città di Rotterdam ha adottato un proattivo e audace programma di riqualificazione dell'area portuale con l'obiettivo di riportare il fiume al centro della visione identitaria di Rotterdam; i piani redatti per la riqualificazione portuale sono stati contraddistinti da un sofisticato meccanismo di comprensione della specificità territoriale e finalizzati a creare degli spazi che si caratterizzassero per il possesso dei caratteri di luogo pubblico ad alta fruibilità.

È auspicabile che queste sinergie possano essere ricondotte anche all'interno del sistema portuale italiano, è opportuno, altresì, considerare l'ambito portuale come il nodo di una rete complessa, connesso sia alle attrezzature e ai servizi della città, sia alle infrastrutture del territorio; in questa direzione, il piano portuale non solo deve integrarsi con le scelte del piano urbanistico comunale, ma essere coerente con le strategie definite dai piani sovraordinati e in particolare dai piani di sviluppo della portualità regionale e dal Piano Regionale dei Trasporti. Una recente integrazione legislativa al settore è stata apportata con i D. Lgs. 169/2016 e 232/2017, adesso occorrerà capire quali siano le ricadute positive derivanti dalla loro implementazione e quali, invece, siano le questioni ancora aperte in merito alla specificità/integrabilità della tematica portuale all'interno del dominio, e della governance, della pianificazione urbanistica.

ENDNOTES

1 Il Reg. (UE) N. 1316/2013 dell'11 dicembre 2013 istituisce il MCE, recepimento italiano del CEF. Su tale argomento si veda anche: MIT, Programma Infrastrutture Strategiche, APPENDICE AGGIORNAMENTO XII° Allegato Infrastrutture, Settembre 2014.

2 Relazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento Europeo, al Comitato Economico e Sociale Europeo e al Comitato delle Regioni-Relazione Intermedia sulla Politica Marittima Integrata dell'UE, Bruxelles, 15.10.2009 COM(2009)540 definitivo.

3 Si veda: Legambiente, L'assurdo stop all'eolico off-shore in Italia, 15 Giugno 2015 in http://www.legambiente.it/sites/default/files/docs/eolico_off-shore_dossier2015.pdf

4 Si veda: <http://www.trasportoeuropa.it/index.php/home/archivio/14-marittimo/5310-porto-rotterdam-pianifica-i-prossimi-20-anni>

5 Nicola Bozzi, Rotterdam, Maggiore porto d'Europa, muscolo d'Olanda, ma anche automatizzazione e innovazione di trasporti, panorami artistici e nuove abitazioni. <http://www.rivistastudio.com/standard/porti-rotterdam/>

6 <http://www.rinnovabili.it/energia/efficienza-energetica/il-porto-di-rotterdam-diventera-green'804/>.

7 L'area portuale viene quindi ricollegata al concetto di "sistema portuale". Ricordiamo che già il Piano Generale Trasporti (PGT) del 1986 si ispirava ad una pianificazione per sistemi portuali, per distretti portuali specializzati. Questa concezione, che verrà poi ripresa dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) del 2001, è stata peraltro recepita dall'art. 1 della legge n. 84/94, laddove precisa che l'ordinamento e

REFERENCES

- AA.VV. (2016), *I° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica*, Bari
- Braudel F. (2005), *Il Mediterraneo - Lo spazio la storia gli uomini le tradizioni*, Tascabili Bompiani, Milano.
- Camarda G. (1989), Il disegno di legge sui sistemi portuali, in *Porti, mare, terr.*, 1989, 41 ss. e in *Autonomie e dir.*, 1989, 265 ss.
- Chelleri L., Schuetze T. (2011)., Climate adaptive urban design with water in Dutch polders, in *Water Science et Technology*.
- CIPE (2014), *Iniziativa di studio sulla portualità italiana*. Luglio.
- EuroMed Transport Forum (2015), *Regional Transport Action Plan for the Mediterranean Region (RTAP) 2014-2020*.
- European Commission (2008), *Establishing a Framework for Community Action in the Field of Marine Environmental Policy (Marine Strategy Framework Directive)*. Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg.
- Fonti L. (2010), *Porti – città – territori. Processi di riqualificazione e sviluppo*, Alinea, Firenze.
- Informest (2013)., I porti marittimi e la logistica in Italia, MEF 2013.
- ISFORT (2013); 10° Rapporto sulla mobilità in Italia.
- Legambiente (2013), *Il consumo delle aree costiere italiane. La costa laziale da Minturno a Montalto di Castro: l'aggressione di cemento e i cambiamenti di paesaggio*, Luglio.
- Meyer H., Nijhuis S., Bobbink I. (2010). *Delta Urbanism: The Netherlands*, Techne press Materalda.
- Metz T., Van den Heuvel M. (2012). *Sweet & Salt: water and the dutch*, NAI Publisher, Rotterdam.
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2012), "Il Diporto nautico in Italia".
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2013), *Il diporto nautico in Italia, anni 2005-2013*.
- Moraci F., Fazio C. (2013). Le città smart e le sfide della sostenibilità. *TeMA Journal of Land Use, Mobility and Environment*, 2013, Vol. 6, n. 1, pp 35-45.
- Moraci F., Fazio C. (2013). Impacts of renewable energy on landscape. Alternative of offshore wind in marine areas. *TRIA International Journal*, 2013, n. 11, pp. 145-156.
- Osservatorio Nautico Nazionale, Rapporto sul Turismo Nautico n°4, anno 2013 (www.osservatorio.nautico.org)
- Pellegrino F. (2008), *L'ambito portuale ed i piani regolatori portuali*, Rivista giureta, Vol. VI, Palermo.
- Regione Lazio (2011), *Linee guida del Piano regionale della Mobilità, dei trasporti e della Logistica*, marzo.
- Soriani, S., (a cura di) (2002), *Porti, città e sistema costiero*, Il Mulino, Bologna.
- Troin J. F. (1997), *Le metropoli del Mediterraneo-città di frontiera, città cerniera*, Jaca Book, Milano
- Viola, P., Colombo E. (2010), *Porti turistici. Approccio multidisciplinare per una strategia progettuale integrata*, Dario Flaccovio, Palermo.

IMAGES SOURCES

Le immagini e le tabelle utilizzate nel presente articolo sono state tratte da:

Tabella 1 Fonte: Legambiente, 2015.

Tabella 2-3-4 Fonte: Legambiente, Studio 2012-2014.

Figura 1 Fonte: skyscrapercity.com

Celestina Fazia

*Dipartimento DARTE, Università Mediterranea di Reggio Calabria
celestina.fazia@unirc.it, www.unirc.it*

Architect, qualified as associate professor, PhD in Territorial Planning, Master in New technologies for the defense of the territory and the protection of the environment. Has a pluridecennial experience in urban, territorial, and environmental planning both in research and in the professional field. She is a consultant of public authorities (national, regional or local), public/private bodies in charge of defining and implementing regional policy instrument; member of national and international research groups. Author of numerous international/national scientific publications.

Maurizio Francesco Errigo

*Facoltà di Ingegneria e Architettura, Università di Enna Kore
maurizio.errigo@unikore.it; www.unikore.it*

Researcher and Assistant Professor in Urbanism at Faculty of Engineering and Architecture, University of Enna Kore. PhD in Urban Planning (2007). Advanced Training Course in Design of the coastal landscape (2004) Master in Management of Local Authorities (2010). From 2007 to 2011 is Professor at Mediterranean University of Reggio Calabria. From 2011 to 2013 Post Doc researcher at Delft University of Technology, where He is Professor of MSc in Urbanism (2012-2013).

Abstract

Participatory planning experience in Calabrian ionic coast: endogenous regeneration process in Crotona

Domenico Passarelli , Andrea Pellegrino , Ferdinando Verardi

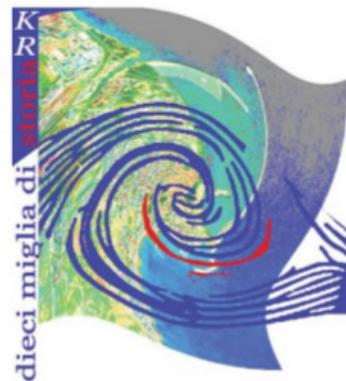
Abstract

A strategic planning with the participation of stakeholders about municipality. Pursuing shared for sustainable environment, and innovative line for the VAS approach required by the European Union. Harmonization of environmental planning with the active involvement of social and economic actors. The PS of Crotona is considered to be the most important tool of "Awakening of the South Italy" through the reappropriation of "Space of the City", overcoming political and economic phenomena of contemporary city.

Crotona like a productive enterprise of culture, and about "sweet tourism" whit the reconnecting of coastal system, through simple ecological connections usability.

CROTONE CITTÀ DEL MEDITERRANEO

10 MIGLIA DI STORIA



Copertina della relazione del Piano SStrategico di Crotona

KEY WORDS

Planning, Participation, Integration, Strategy, Identity

Esperienza di pianificazione partecipata nella costa ionica calabrese: processo endogeno di rigenerazione a Crotona

Ciò che si presenta è un estratto del percorso di pianificazione strategica maturato in modo partecipato sulla costa Jonica calabrese, perseguendo obiettivi condivisi in chiave ambientale. Il documento è stato redatto in linea con l'approccio richiesto dall'Unione Europea in relazione alla valutazione ambientale strategica e nel rispetto della pianificazione ambientale regionale. Può ritenersi un buon esempio di Pianificazione Strategica realizzato dal basso con il coinvolgimento attivo degli attori sociali ed economici. Il piano strategico della città di Crotona è rappresentativo di una reazione culturale nell'Italia Meridionale e rispecchia pratiche analoghe in Europa. La città si dota di uno strumento importante di indirizzo per una "Primavera del mezzogiorno" e si riappropria del "diritto alla Città", riaprendosi al mare ed interpretando un nuovo valore d'impresa, superando i fenomeni politici esogeni dei decenni passati, con politiche di rigenerazione degli insediamenti costieri in relazione alla città. In un certo senso si affida ai nuovi valori di sostenibilità che determinano l'impresa produttiva del turismo e della cultura, riconnettendo il sistema costiero al tessuto densamente antropizzato, attraverso connessioni ecologiche di semplice fruibilità.

PAROLE CHIAVE

Pianificazione, Partecipazione, Integrazione, Strategia, Identità

Esperienza di pianificazione partecipata nella costa ionica calabrese: processo endogeno di rigenerazione a Crotona

Domenico Passarelli, Andrea Pellegrino, Ferdinando Verardi

Introduzione. Primavera jonica della pianificazione partecipata

Un percorso di pianificazione strategica maturato in modo partecipato, perseguendo obiettivi condivisi in chiave ambientale. Il percorso di pianificazione strategica sperimentato nel basso ionio crotonese è in linea con gli indirizzi previsti dalla valutazione ambientale strategica (VAS) richiesto dall'Unione Europea ed è stata armonizzata alla pianificazione ambientale regionale, ad una chiara analisi generale della programmazione finanziaria e della pianificazione territoriale a livello orizzontale e verticale. A differenza delle programmazioni strategiche sviluppate in Italia sull'onda della sensibilità europea rinnovata e concretamente attuata in un trentennio, il PS di Crotona è rappresentativo di una reazione culturale nell'Italia Meridionale con analogie ai fenomeni di Barcellona, Bilbao, Francoforte, Glasgow, Lione, Praga, Stoccolma che rappresentano un vero e proprio rinascimento urbano.

Il Piano Strategico della Città di Crotona è uno strumento importante di indirizzo per una "Primavera del mezzogiorno" ed un riappropriarsi del "Diritto alla Città" (1), con un percorso progressivo e lento, nella sostanziale azione di sensibilizzazione culturale, senza nascondersi dietro la pubblicitaria dell'azione tecnocratica di governo. Il percorso di Crotona nel quadro Calabria-UE si incardina nei Programmi Operativi di Coopera-

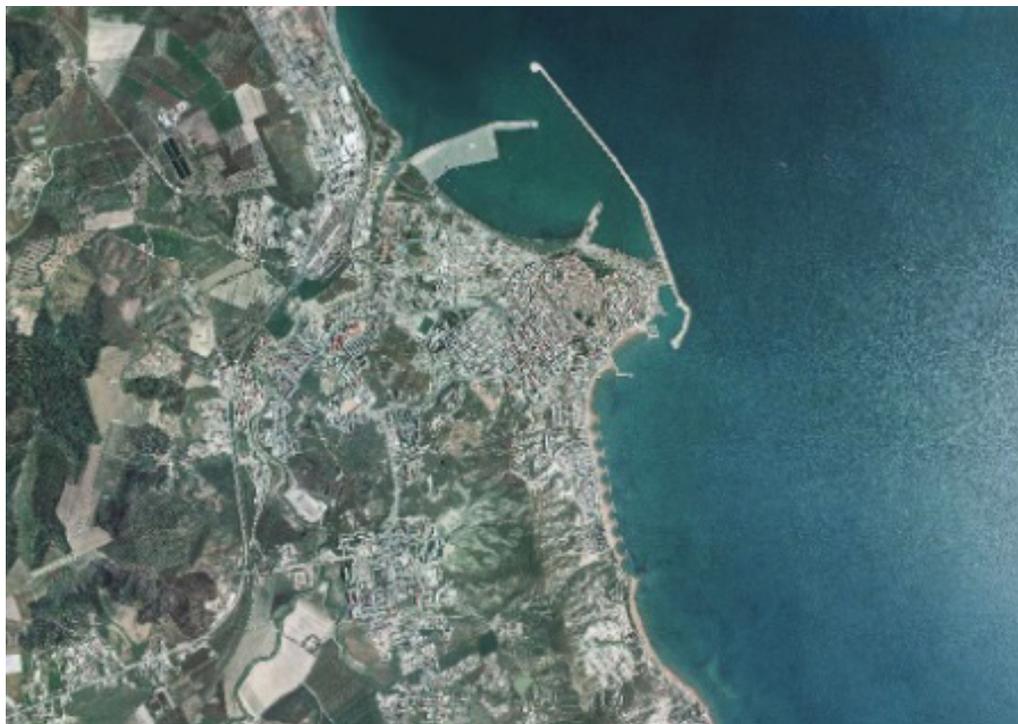


Fig. 1 - Il porto di Crotona

zione fra le città, interpretando un ruolo negli assi di investimento relativi ai corridoi transeuropei. Col PS di Crotona il territorio cerca di trovare un ruolo all'interno delle "tendenze globali" (2), intese come "fenomeni esistenti su scala globale e misurabili a livello transnazionale" (d'Andrea, Quaranta e Quinti, 2000, p.45. La ricerca Review of Current Trends in Economic and Social Development, promossa nel 1995 dall'UNCHS "United Nations Center for Human Settlements" in vista del City Summit di Istanbul del 1996, volta ad analizzare le relazioni tra i processi di globalizzazione e quelli di urbanizzazione).

Al riguardo delle città globali e mondiali vi è molta letteratura su cui ancora il dibattito è aperto e poco chiaro, come si evince all'interno del capitolo IV, "Gli studi sulle reti territoriali di città", all'interno di "Reti di luoghi reti di città" di Gilda Catalano ("...è abbastanza problematico identificare un sottoinsieme di centri e chiamarli "città globali". L'idea ha portato a concetti come "città subglobali" o finanche a quelli di "città non globali". Il punto certo è che nella globalizzazione contemporanea tutte le città si stanno globalizzando: lo spazio di flussi globali non è dominio esclusivo delle grandi metropoli (Warf e Erickson, 1996); esse possono essere centri di medie dimensioni e godere di vantaggi di localizzazione, soprattutto in termini di infrastrutture. Ad esempio, l'esperienza del ciberspazio non è essenzialmente gerarchica; opera attraverso innumerevoli "nodi e hubs" malgrado una globalizzazione ineguale. In questo senso, pertanto, tutte le città sono "in potenza" globali: esse operano "in uno spazio di flussi" che consente loro, in potenza, di essere raggiunte globalmente...").

In questo scenario contemporaneo di ri-adattamento dei territori nello spazio globale, è interessante il caso di pianificazione dell'area di Crotona in raccordo alle azioni del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che nel febbraio del 2004 non connette geograficamente il "Corridoio 1" a Crotona, e pertanto la città individua nell'ammodernamento della S.S. 106 Ionica il miglioramento della mobilità che interessa anche Catanzaro e la propria strategia di raccordo al Corridoio Meridiano (Documento Strategico della Provincia di Crotona). Si immagina così una proiezione endogena nello Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo (SSSE), con conseguenti opportunità nel Mediterraneo in relazione a Suez nel quadro delle rotte globali. La Calabria con Crotona rivitalizza uno dei suoi quattro porti, promuovendo una visione progettuale ad alto contenuto innovativo basata essenzialmente su due peculiarità:

- una storia antichissima e di grande fascino;
- l'estensione e la valorizzazione della fascia costiera (waterfront) a partire dalle sue bellezze e innumerevoli potenzialità.



Fig. 2 – Il castello di Le Castella

1. Partecipazione e sostenibilità ambientale, i nuovi paradigmi del Piano Strategico

Per assumere pienamente il carattere di Piano strategico, la prima versione de "Il Piano" è stata sottoposta al processo partecipativo e al percorso di sei tavoli tematici, così come del resto annunciato dalla stessa Amministrazione proponente nel corso del I°

piani, programmi e attività di promozione economica, sociale e urbanistica promosse dal Comune di Crotona. Sono state prese in debita considerazione le iniziative e le attività svolte dalla Ricerca, dagli altri Enti pubblici e autonomi, Imprese, Associazioni di categoria e/o Consorzi locali e, non per ultimi, dalla Regione Calabria, dallo Stato e dall'Unione Europea. Le iniziative avviate e in itinere e il coinvolgimento delle Istituzioni interessate al processo di costruzione del Piano strategico hanno rappresentato la base forte per declinare gli obiettivi della sistematicità, dell'interconnessione e dell'efficienza e dell'efficacia, valorizzando sinergicamente sia gli interventi previsti dai piani, dai programmi e dai progetti che gli attori pubblici e privati coinvolti.

1.2 Il Rapporto Ambientale

Il confronto tra stato ambientale iniziale e quello finale consentirà di stimare l'entità e la distribuzione territoriale degli effetti attesi del Piano. Il Rapporto Ambientale include la definizione dell'ambito d'influenza (scoping) e la valutazione di sostenibilità. Segue la valutazione di sostenibilità, comprensiva di una valutazione di compatibilità degli effetti delle azioni sulle risorse naturalistiche e la valutazione di coerenza in relazione ai piani programmi e progetti esistenti o in corso di redazione. Crotona può vantare di aver applicato per la prima volta in Italia la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) al Piano Strategico e, in particolare, a tutte le azioni previste dal piano. Si tratta di una notevole innovazione dal punto di vista dei contenuti e del metodo. Con l'adozione della Direttiva 01/42/CE, meglio nota come Direttiva VAS (valutazione ambientale strategica, entrata in vigore dal 21 luglio 2004), si dispone di sottoporre a valutazione ambientale tutti i piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente o che definiscano il quadro di riferimento per l'autorizzazione di progetti da sottoporre a valutazione d'Impatto ambientale (VIA). A livello regionale l'inserimento della Valutazione di Sostenibilità nel processo di pianificazione è sancita dall'art. 10 della Legge Regionale della Calabria n.19/02, secondo la struttura indicata nel capitolo 4 delle Linee Guida approvate nel novembre 2006: "il Piano deve essere elaborato prevedendo contestualmente una valutazione di sostenibilità (Val Sost) che valuti preventivamente gli effetti derivanti dall'attuazione dei progetti, attraverso due tipi di valutazione: valutazione di compatibilità e valutazione di coerenza". Nelle procedure della valutazione di sostenibilità delineate con la Legge Regionale n.19/02 è prevista anzitutto una valutazione di compatibilità degli elementi strategici identificati, rispetto a quelli ambientali (5) emersi durante la fase di scoping. Gli elementi ambientali considerati sono quelli delineati nella matrice ambientale mentre quelli strategici riflettono le proposte emerse nei documenti elaborati per il Forum dello Sviluppo. Alla valutazione di compatibilità si affianca una valutazione di coerenza, tesa ad una verifica di congruenza sia esterna (dello strumento rispetto al quadro normativo e programmatico in cui è inserito) che interna (la coerenza tra elementi strategici e di questi rispetto alle criticità ambientali). A questa selezione segue la costruzione della "matrice di compatibilità ambientale". Questo tipo di matrice

viene adottata, seppure con varianti ed approcci lievemente diversi, nella gran parte delle esperienze di applicazione della VAS alla pianificazione strategica in Italia (6). Per ogni intersezione di una matrice (7), è possibile esprimere un giudizio qualitativo sul livello di coerenza interna tra elementi strategici ed indicatori. La matrice può essere eventualmente suddivisa in una sezione dedicata agli effetti ambientali ed una dedicata a coerenza interna rispetto al quadro valutativo “progettuale”. In questo contesto tuttavia, si è optato per una matrice unica, con celle 1x1 km. Gli estensori del Piano ritengono che gli studi di fattibilità, per essere davvero efficaci e credibili, debbano essere redatti solo al momento del concreto avvio di un’azione. Questo è tanto più vero in una fase storica come quella attuale, le cui impennate dei prezzi delle materie prime e dell’energia non conoscono sosta, rendendo vana qualsiasi valutazione effettuata eccessivamente ex ante alla concreta programmazione al concreto avvio di un progetto. Gli estensori del Piano raccomandano l’Amministrazione Comunale e il Forum dello Sviluppo di non limitarsi alla redazione di semplici e inadeguate valutazioni costi/benefici. Tale tecnica valutativa risulta eccessivamente semplificata rispetto alla complessità intrinseca alle politiche urbane, alle progettazioni complesse e integrate, agli interventi di trasformazione urbana e alle azioni di sviluppo locale a scala urbana e territoriale.

1.3 Il metodo dell’inclusione alla base della formulazione della visione

Il percorso ideale per la formazione di una visione strategica basata sull’inclusione dei soggetti, si è sviluppato attraverso tre importanti fasi:

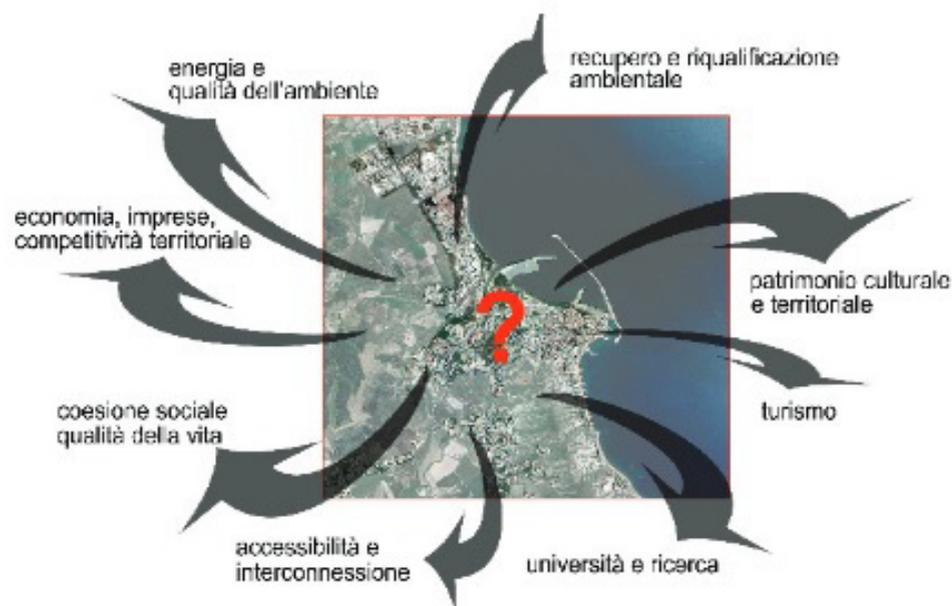
1. la visione strategica come intuizione da arricchire mediante il coinvolgimento delle componenti attive del territorio, a partire dai suoi cittadini;
 2. la visione strategica in bozza, che serve di base al dialogo tra gli stakeholder e al lavoro comune dell’elaborazione del piano;
 3. la visione strategica formalizzata in un documento approvato con cui si comunica la visione condivisa attraverso le azioni del piano e le attività di marketing territoriale.
- Queste tre fasi si integrano con la sequenza di formazione del Piano Strategico e sono rappresentate in sintesi nel seguente schema.

1.4 La fase di partecipazione ed elaborazione delle scelte strategiche e dello stato di fatto

Emergono tre dati significativi. Il dato da rilevare riguarda l’elevato numero di persone che hanno restituito il questionario compilato in ogni sua parte: circa il 60% dei partecipanti. Ciò indica un’elevata richiesta di partecipazione e di coinvolgimento da parte della cittadinanza nelle decisioni inerenti il futuro della città (8).

Dall’insieme dei tavoli emerge chiaramente la consapevolezza di dover riposizionare la città verso un obiettivo di proiezione futura ancorata al settore del terziario avanzato e dei servizi alla persona e al turismo, che ha definitivamente abbandonato il precedente

Fig. 5 - Focus strategici



ancoraggio al modello di società industriale.

Anche per queste ragioni, il Piano Strategico “Crotona Città del Mediterraneo – Dieci Miglia di Storia” è da intendersi come l’unico strumento capace di integrare e comprendere obiettivi, politiche, azioni e programmi, sia generali che specifici e settoriali, al fine di coniugare potenzialità e aspettative solo apparentemente non integrabili. In questo senso, il 1° Forum dello sviluppo del 29 novembre ha rappresentato la sede più opportuna per far partecipare e condividere la proposta di costituzione di sei tavoli tematici coerenti con le sei linee strategiche:

1. la filiera del turismo, dell’ambiente e della cultura;
2. le opportunità della conoscenza, dell’innovazione e dell’imprenditoria;
3. l’accessibilità da e verso Crotona e la sua interconnessione alle diverse reti esistenti (portuali, aeroportuali, telematiche, delle relazioni internazionali, dei contesti urbani);
4. il futuro energetico, sostenibile e interdipendente;
5. la solidarietà sociale;
6. la riqualificazione dei centri urbani, delle nuove centralità, del commercio e delle coste.

2. Indirizzi metodologici e operativi del Piano Strategico

2.1 La fase di maturazione, “Verso il Piano”

L’avvio e la redazione del Piano Strategico ha sicuramente trovato un contesto locale ricettivo, che poteva già contare sulla realizzazione e l’implementazione di programmi integrati e strumenti complessi come il Piano finanziario generale del PSU, ed il Piano finanziario URBAN II Crotona, realizzati negli anni 2000/06. Il progetto Urban II ha insistito in particolare nella “zona bersaglio” della fascia costiera in relazione al Centro

Storico, che nel corso degli ultimi decenni ha perso la sua primaria funzione di motore cittadino e di cuore della città. Un'altra significativa esperienza è stata quella del PIT 13 che ha segnato lo spirito sostanziale della "programmazione dal basso", un'idea di sviluppo d'area vasta maturata in seno all'Assemblea dei Sindaci di un territorio che condivideva la progettualità comune per un distretto archeologico-turistico della Magna Grecia nel Marchesato Crotonese. Il documento "Verso il Piano" (9) (naturalmente aperto a eventuali integrazioni o contributi), è stato presentato pubblicamente nel corso del I° Forum dello sviluppo (giorno 29 novembre), nel quale si è dato avvio al Piano.

Fig. 6 - Percorso di elaborazione del piano



2.2 Il Piano: le linee di sistema, le dinamiche di scala, di flusso e di segno

Il Piano è inteso come un esercizio di scenari possibili ed alternativi con l'auspicio che non venga "messo in un cassetto", individuando tre diverse dinamiche per la trasformazione della società e dell'economia dei crotonesi:

A. Dinamiche di scala, a diretto beneficio della qualità della vita dei crotonesi e a sostegno delle imprese insediate. A supporto delle principali dinamiche di scala sarà necessario un importante investimento in infrastrutture.

B. Dinamiche di flusso, tese a valorizzare l'interazione, l'interconnessione, l'accessibilità e la comunicazione (interna ed esterna), il marketing, il tessuto sociale, il sistema creditizio, la messa a sistema e in rete dei poli già descritti.

C. Dinamiche di segno, che rappresentano il valore immateriale principale del PS, e fungono da catalizzatori di tutti gli sforzi per attuare le linee Strategiche, facendo perno su poche e selezionate immagini, capaci di qualificare e rigenerare l'identità ma anche la percezione esterna che si ha di Crotona e del suo territorio.

2.3 Le fondamentali caratteristiche della visione

La visione del Piano Strategico di Crotona rispetta sei caratteristiche di base:

1. individua i nodi critici: la bonifica delle aree industriali dismesse, la bonifica e lo scavo delle aree archeologiche, la conservazione e la valorizzazione naturalistica delle aree SIC/ZPS.

2. individua l'indirizzo principale verso cui la ex città industriale deve muoversi nei prossimi 10/15 anni: l'economia della cultura, dei turismi, della valorizzazione del territorio e delle sue produzioni di eccellenza.

3. produce una identità e una condivisione all'interno il Piano Strategico che è stato costruito rispettando la metodologia della partecipazione e del coinvolgimento degli attori privati, valorizzando le molteplici energie presenti in città e sul territorio, rappresenta una garanzia di continuità a prescindere dall'alternarsi delle Amministrazioni Locali. Il Piano Strategico di Crotona è il Piano della città e non dell'Amministrazione. E' il Piano sottoscritto dal Forum dello Sviluppo e non solo dagli Amministratori che hanno avuto il merito di promuoverlo e realizzarlo.

4. è un Piano comprensibile, che non eccede in linguaggi tecnici e non produce immagini futuribili ma non condivise dalla popolazione.

5. è un Piano concreto, che non ha cercato di nascondere i molteplici problemi della città, del territorio, della società insediata e dell'economia locale.

6. è un Piano comunicabile, perché permette di selezionare pochi temi e progetti portanti, sui quali costruire l'informazione, la comunicazione e il marketing territoriale.



Fig. 7 - Schema interpretativo relazioni territoriali

2.4 Il Piano Strategico è composto da sei linee strategiche, quaranta obiettivi, centonovantatré azioni.

Per essere meglio concretizzabile nella azioni di governo il PS si esprime in un ordine semantico e cognitivo intuitivo, in modo da essere facilmente permeabile ed implementabile a livello verticale ed orizzontale. Il Piano è pertanto in coerenza con le linee, gli obiettivi e le azioni, in relazione alla programmazione comunitaria e pianificazione nazionale, in armonia trasversale rispetto ai Programmi interregionali ed Obiettivo 3 di cooperazione territoriale europea 2007-2013, nonché di facile coordinamento con le programmazioni regionali e locali.

Il PS non è uno strumento statico nel tempo, ponendosi azioni prioritarie a termine lungo



Fig. 8 - Linee strategiche fondamentali

(10/15 anni), medio (4/9 anni), e breve (0-3 anni), ed individuando nella necessità di creare una Città accessibile e interconnessa una costante su cui lavorare in proiezione futura in modo costante ed incisivo.

2.5 Il Piano Strategico in sintesi. Un'occasione anche per recuperare il dialogo mare-terra

Il Marchesato crotonese rappresenta l'unicità del paesaggio di Crotona. Nelle sue componenti fisico/territoriale preminenti, si possono distinguere:

- la costa (circa sedici chilometri), con uno sviluppo pressoché basso e lineare a nord della città, mentre frastagliato e roccioso a sud;
- la catena collinare formatasi di fronte il tratto centrale di costa, che si estende da Capo Donato fino al comune di Isola di Capo Rizzuto;
- il fiume Esaro ed il complesso dei torrenti e canali naturali.

Le aree antropizzate sono caratterizzate da una porzione di territorio urbano e periurbano connotate dalla stratificazione dell'antica polis magno greca, e con una presenza importante di parchi urbani e giardini che ne valorizzano la bellezza, con spazi museali, e percorsi pedonali accompagnati da lingue d'acqua che scivolano verso il mare. Un quadro frammentato nelle sue potenzialità generali che necessita un legame organico delle aree attrezzate, valorizzando lo sforzo amministrativo nella disposizione di un Piano ordinatore del verde.

Il sistema delle infrastrutture e delle reti nel territorio di Crotona, presenta una buona dotazione infrastrutturale, essendo interessato sia dall'attraversamento di importanti assi di connessione che da nodi d'accesso con molte criticità per la posizione marginale ed una mancata riorganizzazione del sistema, aggravate dall'assenza di un dispositivo come il Piano Urbano del Traffico o della Mobilità.

La progettualità nel tempo del PS, affronta l'interfaccia urbano-terra e la vulnerabilità dell'area costiera valorizzando e riprogettando le aree ambientali di pregio, con azioni che concorrono a determinare effetti significativi sulla protezione del sistema ambientale di pregio con effetti indiretti sulla qualità dell'intero sistema marino-costiero e ricadute positive per crescita di attrattività turistico/scientifico per il sistema ambientale-archeologico.

Il PS indirizza verso modalità di fruizione che dovranno essere sviluppate in modo compatibile con le finalità di conservazione degli ecosistemi considerati. Nella programmazione è sviscerata profondamente la necessità di ricostruire un'identità culturale anche attraverso il recupero del centro storico quale area del paesaggio costiero che merita di essere riqualificato in virtù della posizione panoramica rispetto alla costa. La ricchezza dei suoi beni culturali è punto di partenza per una opportuna integrazione in termini di fruizione dei servizi distribuiti nella città: dalle biblioteche ai circuiti ed itinerari di percorsi d'arte, della fede, delle aree archeologiche, e dei musei che fanno parte della memoria e dell'identità collettiva crotonese, non per ultimo si ravvisa la necessità di

valorizzare il patrimonio immobiliare dell'ente locale, rendendolo carico di contenuti di valore sociale, di solidarietà ed integrazione.

Una Città che s'apre al mare reinterpretando il valore dell'impresa e della produzione industriale indotta da fenomeni politici esogeni, con politiche di trasporto pubblico locale orientate alla promozione della mobilità alternativa, alla riorganizzazione del sistema dei parcheggi e della viabilità d'accesso, che si raccordano alle nuove ed adeguate infrastrutture portuali in relazione all'evoluzione del nuovo sistema "città-costa", con interventi specifici come:

- la bonifica dell'ex area Montedison e dragaggio porto;
- azioni mirate sulle aree della stazione ferroviaria per lo sviluppo industriale di un moderno ciclo produttivo di Crotona.

Considerazioni finali

Dalle analisi condotte sul percorso endogeno di rigenerazione della Città di Crotona, emerge un territorio dai due volti, che rileva sostanzialmente quelle che sono le contraddizioni di una Regione caratterizzata da endemiche problematiche di governance e di sviluppo, ma che possiede un potenziale inespresso di sicuro valore. La crescita sociale, culturale ed economica deve attivarsi ed alimentarsi dalle risorse endogene di una terra che non esprime una vocazione industriale come testimonia il lascito dell'industria chimica e pesante in Calabria. Lo scenario demografico e socio economico non è incoraggiante, con scarsa competitività ed innovazione tecnologica delle attività produttive, che tuttavia possono sempre contare sul valore aggiunto offerto dalla qualità dei prodotti agricoli ed enogastronomici. La scarsa diversificazione delle attività produttive che dovrebbero puntare sui settori delle tecnologie per energie rinnovabili, vista la vocazione climatica, ambientale ed agricola del territorio è una questione che andrebbe affrontata con maggiore approfondimento all'interno delle realtà imprenditoriali. Osservando le peculiarità paesaggistiche e storiche, emerge che queste devono acquisire un ruolo più importante nella composizione della base economica, esaltando valori sostenibili nella fruizione del territorio, per affrontare la disoccupazione e la "fuga dei cervelli". Il sistema agro/turistico ha retto meglio nel contesto di recessione economica, aspetto da tenere in debita considerazione nel processo di pianificazione orientando le scelte verso un cambio culturale ed operativo nel modo di governare: risorsa collettiva in grado di rigenerarsi e produrre un profitto duraturo e sostenibile. È indubbio che il turismo da solo non basta a riattivare l'economia di questo territorio, ma il documento Verso il Piano, il Piano Strategico, ed i programmi attuativi legati ad esso, possono creare le basi per costruire un sistema economico efficiente e collaborativo che sappia fare rete intorno al turismo per trarre beneficio dalla promozione del territorio, da tutte le produzioni dell'indotto, dalle infrastrutture portuali e commerciali; questa potrebbe diventare la chiave di lettura per fare la differenza. Sarebbe probabilmente utile pensare al Piano come ad uno strumento urbanistico e di Governo del territorio che debba essere

improntato all'efficienza e non costituire motivo di complicanze per le attività degli enti locali e degli operatori economici in genere. Una "visione strategica", ed uno strumento urbanistico – regolativo dovrebbero basarsi su un'architettura normativa e attuativa di facile interpretazione ed esecuzione, introducendo dispositivi di compensazione e incentivazione come elementi in grado di apportare un valore aggiunto reale e misurabile a beneficio della collettività e non come un appesantimento procedurale. Infine, gli strumenti operativi, dovrebbero prefiggersi come obiettivo principale un'efficiente organizzazione degli spazi funzionali e delle reti, evitando ad ogni costo di intaccare altro suolo produttivo, agricolo e naturale, e parallelamente, di richiamare istituzioni e cittadini alla collaborazione per difendere e rendere più attrattivi il contesto urbano e le bellezze storico naturali.

REFERENCES

- 1 Il Diritto alla città nel quadro di uno spazio sociale Lefebvriano diviene azione di hacking sul territorio inteso nell'accezione di Carlo Ratti nel libro "La città di domani - come le reti stanno cambiando il futuro urbano", opera scritta da C.R. con Matthew Claudel, di cui si rimanda alla lettura del capitolo decimo "Hackerare la città". Estratto: "Se l'hacking consiste nel capire un sistema, appropriarsene e usarlo a scopi alternativi, è essenziale per il successo dell'azione nello spazio urbano innanzitutto nella valenza del luogo, in seconda battuta la modalità di appropriazione dello spazio, e infine la trasformazione del sito al fine di trasmettere un messaggio a un vasto pubblico."
- 2 Si può approfondire l'espressione "tendenze globali" all'interno del capitolo "Le città nell'epoca della globalizzazione", all'interno del testo "Pianificazione strategica e sostenibile urbana - Concettualizzazioni e sperimentazioni in Italia", di Cristoforo Sergio Bertuglia, Francesca Silvia Rota, Luca Staricco.
- 3 In seguito al Forum dello sviluppo, nella giornata del 7 febbraio 2008, si è avviato il lavoro dei gruppi tematici, con lo svolgimento dei tavoli, tale prodotto ha costituito la base per la definizione degli obiettivi e delle azioni del Piano strategico.
- 4 Il Piano è stato sottoposto a Valutazione Ambientale Strategica, processo introdotto dalla Direttiva 42/01/CE che prevede la valutazione ambientale di tutti i piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente, sviluppando una Valutazione di Sostenibilità (ValSost) secondo quanto previsto dalla Legge Regionale Urbanistica n. 19 del 16 aprile 2002 art. 10. I risultati della valutazione sono riportati nel documento "Rapporto Ambientale".
- 5 Da qui in avanti, coerentemente con la definizione di valutazione di sviluppo sostenibile enunciato con la Dir. 42/01 /CE, con sistema ambientale ci si riferirà in modo più ampio anche ai sistemi economico-sociali, territoriali e del paesaggio antropico.
- 6 Si citano ad esempio: - Provincia di Milano (PTCP): matrici di controllo tra criteri di compatibilità ambientale e obiettivi del PTCP. - Regione Toscana (Regolamento di attuazione in materia di valutazione integrata): matrice di valutazione obiettivi ambientali e di piano. - Provincia di Prato (PTC): quadro valutativo (ambientale e progettuale). - Provincia di Salerno (PTCP): matrice di controllo obiettivi-strategie. - Provincia di Cosenza (PTCP): matrice di correlazione.
- 7 Questa modalità di costruzione della matrice viene adottata anche da alcune tra le esperienze di applicazione della VAS già citata. In particolare in Toscana (PTC Prato) e Lombardia (PTCP Milano).
- 8 Il fenomeno positivo della partecipazione si colloca molto bene all'interno del quadro generale di pianificazione strategica avviato in Europa dall'amministrazione catalana. L'approccio "dal basso" interpretato a Barcellona promuove infatti, un'azione di riforma per parti caratterizzata da un certo livello di operatività, in modo da avviare una rivisitazione organica del rapporto tra pianificazione territoriale/urbanistica, evitando una riforma istituzionale non interpretata in modo profondo e diffuso. Dal punto di vista normativo il fenomeno è stato garantito dall'introduzione del concetto di sviluppo urbanistico sostenibile inteso come "l'utilizzo razionale del territorio e dell'ambiente che comporta l'integrazione delle esigenze di crescita con la conservazione delle risorse naturali e dei valori paesaggistici, archeologici, storici e culturali al fine di garantire la qualità della vita delle generazioni presenti e future." Per approfondire si consiglia di consultare "Ordenacion del territorio". (L'esperienza catalana di Vincenzo Todaro, all'interno della rivista Area Vasta anno 7 numero 12/13 luglio 2005-Giugno 2006).
- 9 Si sottopone al lettore l'approccio metodologico del Piano Strategico di Piacenza, come esperienza analoga in termini procedurali per il raggiungimento di un lavoro partecipato e concertato, come si può evincere all'interno dell'articolo: Esperienze di pianificazione strategica provinciale, di Marialuisa Petti all'interno della rivista "Area Vasta anno 7 numero 12/13 luglio 2005-Giugno 2006". In particolare la figura 6 dell'articolo, evidenzia il percorso del piano strategico per Piacenza, avviato a maggio del 2005, e con una evidente analogia all'approccio sviluppato nel PS di Crotone. Il Patto per Piacenza ha avviato un percorso che ha portato alla definizione della prima bozza del documento base del piano strategico da parte degli enti promotori e del comitato strategico, organo preposto alla definizione del piano.

IMAGES SOURCES

Le immagini sono estratte dal ps. In ordine indicano: vista aerea; attrattore turistico culturale; strategia nel quadro regionale; azione di sistema locale; riflessione concertata di sviluppo; schema fasi del Piano; analisi strategia territoriale di sviluppo sostenibile; linee strategiche ed obiettivi del PS.

Domenico Passarelli

*Dipartimento PAU, Università Mediterranea
domenico.passarelli@unirc.it*

Associate Professor of Urban Planning at the Mediterranean University of Reggio Calabria. Master's degree from the Northeastern University of Boston, Ph.D. and University Researcher. Former President of the Degree in PTU & A. Consultant and planner of urban planning instruments. He is the author of numerous publications and he is present in national and international conferences with scientific contributions. He is President of the National Institute of Urbanism, Calabria section.

Andrea Pellegrino

*Analista dei processi di sviluppo in aree a vocazione turistica culturale
lasst.pellegrino@gmail.com*

Civil Engineer Specialization Transport, application research since 2006 founding La.S.S.T. (Laboratorio di Sviluppo Strategico Territoriale) "Strategic Territorial Development Laboratory" for research planning in the Urban area of Cosenza (IT), and development of international competitions of strategic plans, and architectural design with spontaneous and multi-agent approach for sustainable development of the territory with enhancing local human resources (the group's name: Aurem).

Ferdinando Verardi

*Ricercatore in tecnica e pianificazione territoriale ed esperto in processi di sviluppo territoriale
ferdinando.verardi@gmail.com*

Civil Engineer for the Defense of Soil and Territorial Planning; Was a candidate for a research doctorate at the same University of Calabria in Technique and Planning, he carried out his research activity at the Laboratory of Mathematics/Urbanism (from 1998 to 2008) and author of several publications in his capacity as an expert in urban development. He was the creator and administrator of various university consortium structures, and training on social issues, sustainability and development.

Abstract

Coast: remakes

Claudio Zanirato

Abstract

The bathing scenario has changed at least four times in its various centuries of history: the individuality of the bathing machines drawn into the water, the floating platforms, the pier facilities and finally the urbanisation of the beach. In increasingly invasive ways, we have gone from seeking a relationship with the natural landscape to wiping it out and replacing it with the artificial landscape of the city. We cannot rule out the arrival of a fifth scenario in the near future, reconciling, mediating between the natural and artificial landscape, between the permanent and temporary populations, between residents and tourists. What has remained today of these historical evolutions? What traces can we still see of the different ways of living the seaside in the past? We can associate the solitary freedom of the first bathing machines with setting up a sunshade



Fig. 1 - Spiaggia spontanea a Marina di Ravenna.

on an untended beach. The floating platforms docked in the harbours are updated by the swimming pools along the seafronts. Some exceptional examples of piers survive, becoming monuments, or they have been replaced by spartan breakwaters. The initial therapeutic intentions soon transformed into worldly pleasures; the emphasis first of all given to a healthy lifestyle in the open air was immediately taken over by the dissoluteness of dancing and parties. Now occasions for meetings and culture seem to be gaining ground.

KEY WORDS

bathing, settle, re-naturalise, scenery, ecologies

Coste: rifacimenti

Lo scenario balneare è cambiato nella sua storia plurisecolare almeno quattro volte: l'individualità delle cabine trainate in acqua, le piattaforme galleggianti, i moli attrezzati ed infine l'urbanizzazione della spiaggia. Con modi sempre più invadenti, dalla ricerca di un rapporto con il paesaggio naturale (fig.1) si è passati al suo annullamento ed alla sua sostituzione con il paesaggio artificiale della città. Non è da escludere a breve l'impostazione di un quinto scenario, riconciliatore, una mediazione tra le parti, tra paesaggio naturale e artificiale, tra le popolazioni stanziali ed occasionali, tra residenti e turisti. Cos'è rimasto oggi di tali evoluzioni storiche di scenari? Quali tracce possiamo ancora riconoscere riconducibili a modi differenti di vivere la balneazione del passato? La libertà solitaria dei primi bagni "cabinati" la possiamo associare a quella di piantare un ombrellone in una spiaggia libera. Le piattaforme galleggianti ormeggiate nei porti sono rieditate dalle piscine sui lungomari. Dei moli attrezzati sopravvivono alcune eccezioni diventate monumentali o sostituiti da spartane dighe foranee. Gli iniziali intenti terapeutici si sono ben presto trasformati in mondanità; si è dapprima enfatizzata la salutare vita all'aria aperta e subito dopo ci si è fatti conquistare dalle sregolatezze dei balli e delle feste. Ora sembrano farsi strada le occasioni di incontro e di cultura.

PAROLE CHIAVE

bagnarsi, insediarsi, ri-naturalizzare, scenari, ecologie

Coste: rifacimenti

Claudio Zanirato

Le “città di sabbia” sono spesso territori contesi: al mare, nel caso dei lidi, ai fiumi regimentali ed imprigionati nella Riviera (fig.2), agli scogli arenati, ai porti ed alle attività marinare, marittime e produttive, alle campagne abbandonate, alle macchie ed alle pinete rivierasche, alle imperturbabili massicciate ferroviarie e stradali. Le spiagge naturali sono mobili, instabili, la “coltivazione” balneare ha insegnato a consolidarle, a difenderle dall’erosione, a livellarle togliendone la forma, a snaturarle in pratica. Mentre da qualche tempo si sta cercando di “rinaturalizzare” il luoghi della balneazione è ancora possibile “sfruttare” ai fini balneari in modo eco-sostenibile lidi preservati e perfino di nuova costituzione.

La natura della spiaggia è per definizione dinamica, perché incoerenti sono i depositi di ghiaia e sabbia, che dipendono dagli apporti fluviali, dalle erosioni delle scogliere, dalle correnti marine, dalle maree, dai venti, dai fenomeni di subsidenza, per cui è un terreno in cui dovrebbero stare solo allestimenti ugualmente provvisori. L’industria balneare ha però alterato non poco queste regole, portando a stabilizzare molte presenze di attrezzature e arrivando perfino ad intervenire direttamente nella consistenza degli arenili, con apporti artificiali, spianate, ripascimenti (fig.3).



Fig. 2 - Pausa tra gli stabilimenti a Alba Adriatica (RN) nel tratto di una foce.

Fig. 3 - Litorale di Rosolina (RO) nel delta padano e dune superstiti.



È pertanto appropriato parlare di “coltivazione” della spiaggia, come attività imprenditoriale legata alla balneazione. Il paesaggio della spiaggia della città balneare è diventato da tempo un paesaggio del tutto artificiale: ad ogni inizio di stagione avvengono riporti di sabbia presa altrove, pulita ed “igienizzata”, in modo da riconfermare e consolidare quello che invece la natura tende a cambiare di continuo. Diverse opere di ingegneria ambientale sono messe in campo per evitare le sottrazioni di spiaggia e/o per incrementare l’arenile: l’instabilità connaturata alla spiaggia è stata progressivamente “domata” per superiori ragioni economiche, in maniera più o meno sommessamente. I ripascimenti artificiali tendono quindi a “congelare” il litorale, riproponendolo di continuo sempre uguale a se stesso, spianato e pronto all’uso, contrastando l’azione della natura, perfino con l’utilizzo di “sabbiodotti”, per invertire le azioni di deposito/erosione¹. D’altronde, le costruzioni tanto vicine alla costa non ammettono la riduzione o la sparizione della spiaggia, che quindi va confermata per proteggere le edificazioni e le economie turistiche. La spiaggia è così sempre più un’infrastruttura di servizio che di naturale ha ben poco e dev’essere mantenuta in esercizio annualmente, con tanto di “piani costieri”. E’ un paesaggio tanto addomesticato da essere “depurato” ogni giorno estivo dai depositi naturali e rifiuti indesiderati sull’arenile: si rastrella, si setaccia, si pettina e si spiana perfettamente, per poter rendere una morbida superficie “ideale”, perfino spogliata delle conchiglie, “denaturalizzata”. Molte spiagge, infine, sono sorte solo dopo bonifiche e riforme agrarie degli ultimi due secoli, per cui si sono resi disponibili terreni per la coltivazione, l’edificazione e la balneazione, con interventi di costruzione di paesaggi di scala ben maggiore². La costruzione del lungomare ha sancito quindi sempre la scomparsa della presenza naturale: su entrambi i lati di questa linea ha dilagato il cemento degli edifici e degli stabilimenti.(fig.4)

Da alcuni anni oramai il lungomare è oggetto di molte ed attente riprogettazioni, per ri-

Fig. 4 -Litorale di Pescara.

scattarlo dalla funzione prevalente di connessione viaria veicolare e ricondurlo all'originario ruolo di "promenade"³. Tutto ciò potrebbe rendere, almeno nel suo fronte a mare, la città balneare più incline al concetto diffuso di "sostenibilità", quindi più verde ed "ecologica"⁴. Prende corpo in questo modo un ritorno alle origini, quando i primi nuclei balneari ricercavano e decantavano la presunta "naturalità" della loro proposta e pertanto il sistema dei vuoti riacquista un'importanza prevalente su quello dei pieni, come struttura portante di una visione cosciente di paesaggio. Questa rinata attenzione per il fronte a mare delle città costiere s'inscrive in un quadro complessivo di competitività tra le località del turismo balneare, che ritorna ad essere vivo con queste forme dopo gli anni ruggenti dell'espansione e dell'affermazione di massa. E' quindi evidente la ricerca di un'immagine nuova, in sintonia con i tempi, qualcosa di più di una facciata rinnovata, come molti alberghi fanno abitualmente, l'idea di uno spazio nuovo, oltre le forme e le appariscenze. Insomma, un nuovo paesaggio si sta facendo strada. A Sottomarina di Chioggia, per esempio, l'industria della balneazione dal secondo dopoguerra si è rapidamente sostituita alle tradizionali economie più "ambientaliste" (orticoltura, pesca, dragaggi fluviali) tanto quasi da cancellare perfino gli scenari paesaggistici che hanno fatto la storia di quei luoghi lagunari e solo tardivamente si è cercato di controvertere e recuperare, se non altro in maniera evocativa, quanto perduto irrimediabilmente. Al di là delle difficili ipotesi di riqualificazione "green" di stabilimenti e litorali marittimi (figg.5-6), esistono però anche realtà "alternative", come l'utilizzo di spiagge all'interno di aree/riserve naturali protette o Parchi Naturalistici⁵, dove da tempo si provano strategie di "convivenza" tra gli usi balneari e la tutela naturalistica, confinando e limitando l'invasione dell'antropizzazione, per uno sfruttamento più equilibrato e consapevole, all'insegna della "naturalità".



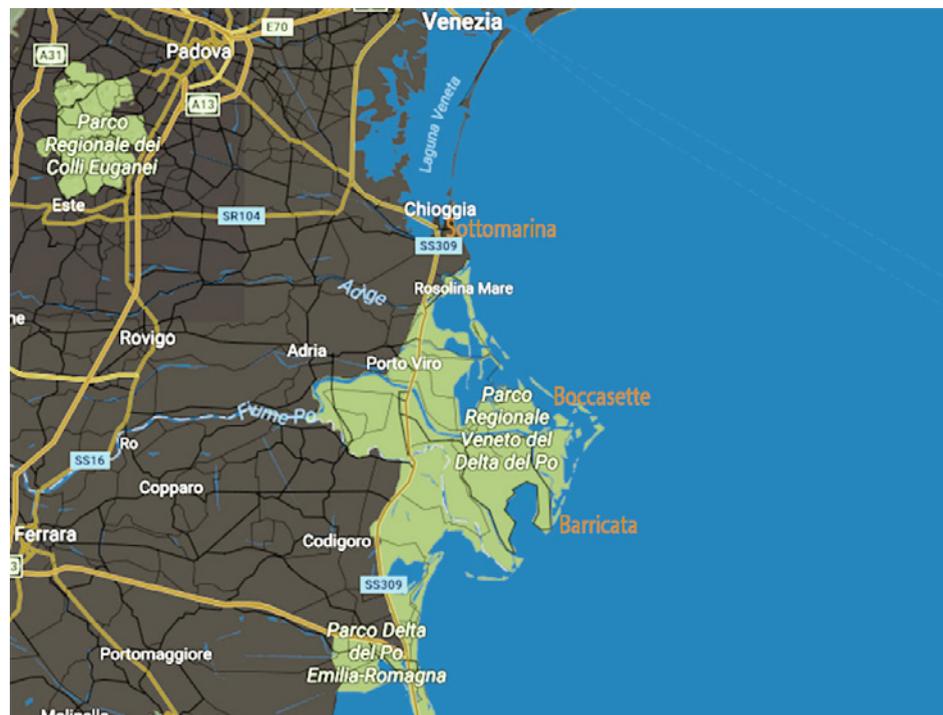
Fig. 5 - Stabilimento a Riccione (RN).

Ci sono poi perfino spiagge di nuova formazione, come quelle che nascono inevitabilmente nei lidi del Delta del Po, a sua volta assorbito nei due Parchi Regionali omonimi: Boccasette e Barricata sono giovani lingue di sabbia, perfino “remote” da raggiungere, con alle spalle degli “scanni”, specchi d’acqua salmastra da superare con pontili pedonali per approdare al mare. Questi scenari sono talmente delicati ed inediti da manipolare che possono essere considerati come momenti ideali per riformulare le modalità



Fig. 6 - Stabilimento a Marina di Pietrasanta (LU).

Fig. 7 - Laguna di Venezia e Delta del Po



di attualizzazione di una cultura balneare che si potrebbe ricondurre ai momenti delle origini, all'epoca pionieristica in cui valeva solo l'immersione nella natura di un paesaggio incontaminato.(figg.7-13)

Si configurano pertanto due scenari convergenti riguardanti gli sfruttamenti balneari delle coste: la rinaturalizzazione "stentata" dei tratti più intensamente sfruttati e consolidati nel tempo e l'eco-sostenibilità dei nuovi impianti prospettati per i tratti non ancora attrezzati e spesso dotati di rilevanti valori ambientali.

Una ricostruzione

L'ambiente lagunare come quello veneziano è un continuo passaggio da *ambiente naturale* ad *artefatto dell'uomo*, che ha usato la natura ai fini del suo sviluppo: è questo paesaggio ciò che si è cercato di riprodurre con un progetto "*sensibile*" a Sottomarina di Chioggia, sulla sponda della Laguna del Lusenzo, l'unica ancora ineditata. Come la storia non ha una dimensione finita, così anche il paesaggio non è definibile come entità compiuta, perciò il tentativo di una sua definizione richiede comunque uno sforzo di sintesi. Il rapporto tra l'acqua e la terra può essere visto come il sunto di questo paesaggio, il motivo generativo di tutto. (fig.8)

Il *litorale* marino è stato per lungo tempo caratterizzato da un sistema dunale naturale che ne caratterizzava e condizionava la presenza negli usi. Consolidato verso mare, proteggeva le terre interne dal suo impeto, tra le dune era possibile fare delle coltivazioni in modo riparato, sui pendii si poteva pascolare. La deviazione dei fiumi, dalla laguna in mare, operata nei secoli, ha incrementato gli apporti sedimentari che hanno accresciuto



Fig. 8 - Progetti per la Laguna del Lusenzo e l'Isola del Buoncastello a Sottomarina di Chioggia, (2010-14).

il litorale, in profondità e con nuove successioni di dune.

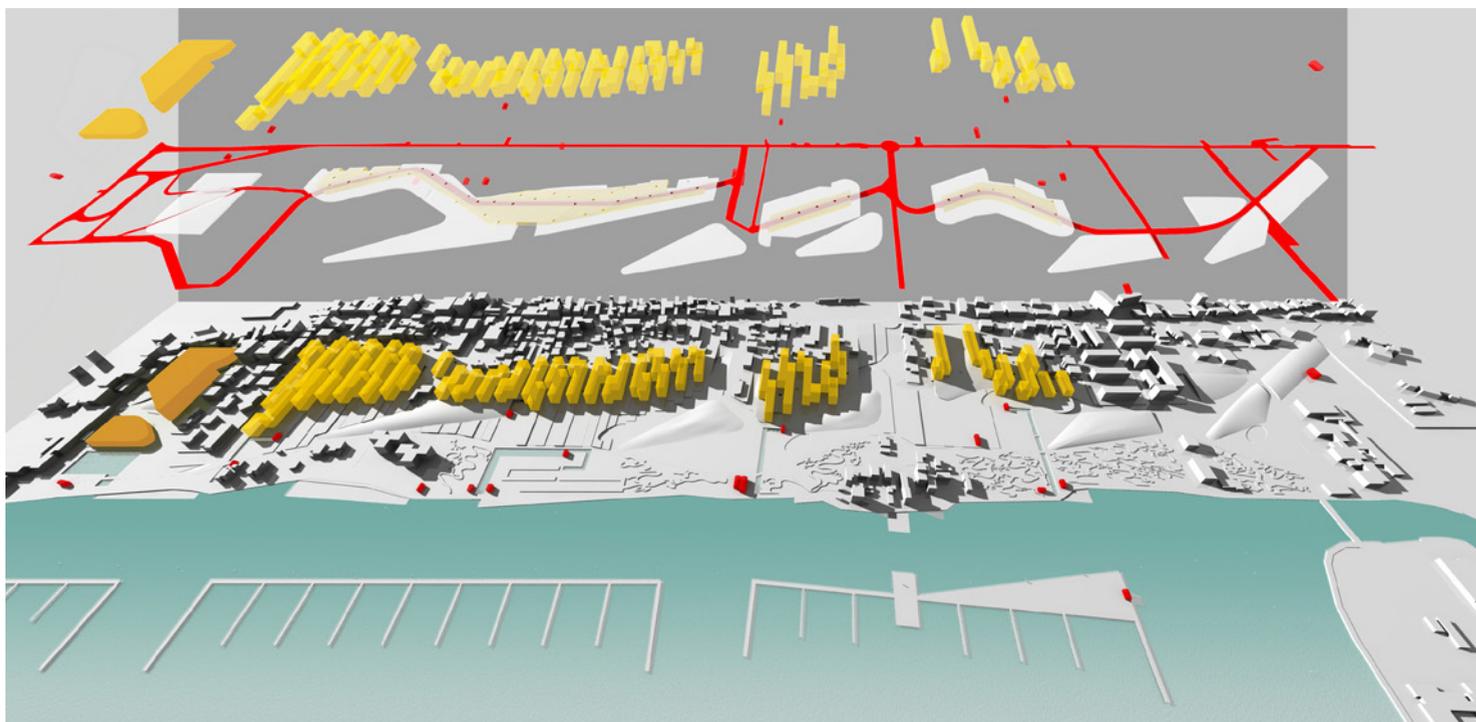
Il progetto di masterplan per il Piano Particolareggiato dei Ghezzi⁶, un'area ineditata affacciata sul bordo della laguna ed attigua alla fascia di sfruttamento intensivo balneare affacciata sul mare, ripropone un sistema di 7 dune, orientate in maniera naturalistica ed estese per tutta l'area dell'intervento, a proseguimento delle tracce superstiti rimaste nell'area degli orti meridionali e che in passato caratterizzavano l'intera "isola". Si ripropone così la naturale ondulazione del suolo, prima che venisse spianato per gli usi agricoli più intensivi e poi balneari. E' questa una forma di regressione allo stato originario dei luoghi, che può essere vista come una forma di risarcimento nei confronti della storia, che spesso cancella se stessa nella sua progressione inarrestabile. Il tutto è così ricondotto a uno stato originario, seppur solo ipotizzato, dei luoghi, idealmente ripristinati ed inselvaticati, prima dell'avvento dell'industria balneare. La crescita del litorale e della conseguente attività balneare ha portato allo sviluppo di Sottomarina oltre il suo Borgo, con la tracciatura di *nuovi sistemi stradali*, dilagando verso il mare, contendendo la terra agli orti: in sostanza rompendo un equilibrio ed imponendo altre regole insediative ed altre forme di sfruttamento del territorio.

Il *paesaggio* degli orti litoranei per primo si è *sostituito* a quello naturalistico delle dune, imponendo il suo disegno *spianato*, ordinato e parcellizzato. La trama che ne è derivata è anche la diretta conseguenza di ciò che si è trasformato, conservandone l'impronta implicita. La memoria ancora presente delle *trame* degli orti semi-abbandonati si trasforma nel disegno delle parti pianeggianti del nuovo parco lagunare, integrandosi al tessuto residenziale ed acquistando un nuovo ruolo e significato. Fino ad un secolo fa, il lido di Sottomarina era costituito in gran parte da "montoni", sistemi di dune sab-

biose consolidate, ricoperti da vegetazione spontanea, su cui erano condotti a pascolare gli animali: è stata un fenomeno solo relativamente recente la progressiva riduzione di questi in orti, con il loro spianamento. Dell'originario ambiente naturale nulla rimane oramai, se non qualche piccolo brandello residuo, definiti "biotipi di rilevante interesse naturalistico" dal Piano Territoriale Paesaggistico: sistemi residuali quali Caroman, le foci del Brenta ed Isola Verde. E' quindi ancora possibile vedere ed apprezzare, seppur in traslata sede, il paesaggio originario e naturale dell'intero lido di Sottomarina, comprendente quindi anche l'area d'intervento.

La sabbia ha segnato da sempre il destino di Sottomarina e dei suoi abitanti. I sabionanti di Sottomarina, attivi fino agli anni '70 del secolo scorso, hanno rappresentato un importante anello di congiunzione tra società ed ambiente naturale, dei fiumi e della laguna, dai quali dragavano la sabbia ed i detriti, garantendone l'efficienza idrica. La sabbia ha così portato i marinanti dapprima lungo i fiumi a cercare un diverso sostentamento alternativo alla pesca, poi ha permesso l'espansione del borgo di Sottomarina con i nuovi depositi litoranei, la realizzazione degli orti tra le dune e poi, spianandole definitivamente, lo sfruttamento turistico intensivo con la recente industria balneare. Così la sabbia, la "terra" di Sottomarina, deve ritornare ad essere protagonista di quest'ultimo lembo di suolo libero, rimodellando un sistema di dune, di riflesso di quelle spianate per la creazione degli orti che arrivavano fin qui. Nascono pertanto 7 movimenti di terreno, ad andamento parallelo e che in parte si fondono in sistemi unici, che prendono avvio dalla via Madonna Marina e dai caseggiati esistenti. Sono idealmente la prosecuzione "restaurativa" delle originarie dune, così come si possono desumere dalle tracce dell'organizzazione degli orti meridionali e dall'assetto stradale del Borgo Nuovo. (figg.9-10)

Fig. 9 - Masterplan per il Piano Particolareggiato dei Ghezzi a Sottomarina di Chioggia, (2010).



In quest'ottica vanno interpretate alcune fra le principali scelte della proposta progettuale complessiva, come quella di interrare in parte la nuova viabilità sotto le "dune" e di ricavare una serie di corridoi verdi verso via Madonna Marina, veri e propri inserti del parco lagunare verso l'abitato. Il parco è stato pensato come dotato di una preminente impronta naturalistica che, oltre ad assecondare ed esaltare i caratteri e le potenzialità del luogo, diventa anche un'occasione unica per compensare la forte "antropizzazione" del litorale di Sottomarina. Si propone infatti di creare uno spazio verde in stretta relazione con il territorio, a partire dalla sua storia e dalle sue radici, in cui sia possibile ripercorrere, in una sorta di "viaggio spazio-temporale", le trasformazioni che l'hanno segnato nel tempo, frutto del millenario rapporto tra l'uomo e queste terre. Ne deriva una sistemazione paesaggistica che riprende e reinterpretata gli assetti propri dei territori lagunari e vallivi, attuali e passati, puntando in primo luogo a valorizzare il rapporto con la laguna. Nel disegno del parco s'individuano una serie di scenari caratteristici (sei in tutto), quasi familiari, in grado di raccontare la ricchezza ambientale del territorio, la sua diversità biologica e paesaggistica, le sue vicende evolutive, alcune fra le tradizioni rurali e delle attività dell'uomo che hanno nel tempo segnato profondamente il paesaggio.

Il risultato è, in un qualche modo, un paesaggio "in miniatura", un "paesaggio di paesaggi", che implica un ruolo didascalico del parco lagunare non del tutto secondario (fig.10). D'altronde, è anche vero che questi sei paesaggi sono in buona parte di fatto spariti da queste zone, "estinti" o in via di estinzione, per cui il loro recupero in una così stretta "convivenza" può essere visto anche come una forma di "restauro ambientale" o di proposta di parco storico del territorio. Tutto questo ci dà anche la misura di quanto ci siamo allontanati dalla naturalità dei luoghi, a tal punto che per riconquistarla tutta dobbiamo operare una "riduzione di scala" ed integrare la visione "istantanea" con l'immaginazione dilatata. Non si tratta in questo caso di disegnare paesaggi del tutto nuovi bensì di "ricomporre" paesaggi smembrati o perduti, una volta identificati.

Si creano così le premesse per poter progettare architettura (residenze e servizi) già all'interno di un paesaggio naturalizzato, come primo atto creativo e non già come elemento di complemento. Nasce il disegno del suolo come un dato di fatto in cui ambientare le urbanizzazioni e gli edifici, ponendo la dimensione paesaggistica primaria rispetto al progetto di disegno urbano. La viabilità stradale interna possiede quindi dei forti condizionamenti, derivanti da una voluta geometria a meandri (per potere così anche essere tracciata il più distante possibile dalla riva lagunare), con un grosso tronco d'innesto sua via Marina, curve di rallentamento per l'immissione dentro le dune, per un attraversamento lento ad una quota stradale posta circa al livello medio della laguna. I percorsi nei tunnel sottodunali rappresentano gli approdi ultimi, in cui fermare i veicoli nei parcheggi pertinenziali ed in parte anche pubblici di dotazione. L'impianto viario prefigurato mostra in "superficie" solo i tratti d'innesto e per la maggior parte si sviluppa sotto le dune artificiali, come se fossero tratti di tunnel subacquei. In questo modo, la continuità degli spostamenti ciclo-pedonali nel parco è preservata, sia in senso longitudinale sia trasversale e le interruzioni sono limitate in pochi punti.

Fig. 10 - Veduta del parco lagunare per il P.P. dei Ghezzi a Sottomarina di Chioggia, (2010).



L'Isola del Buoncastello, nella parte settentrionale della stessa laguna, s'inserisce in questa visione di recupero paesaggistico e culturale, proponendosi come centro di servizi e parco botanico-agricolo. Concentrando tutta l'edificazione in una parte dell'isola e stratificandola su tre livelli, se ne salvaguarda una parte consistente per una sua valorizzazione a verde strutturato. Il disegno del parco può allora attingere dalla storia paesaggistica lontana e vicina di questo luogo singolare: le saline di un tempo passato e gli orti più recenti. Le vasche di decantazione del sale e gli appezzamenti ortivi forniscono le matrici ideative: una successione di riquadri si sviluppa dai più piccoli, vicini alle edificazioni, ingrandendosi in lontananza, verso l'infinito.... Quindi, il disegno del parco, la sua trama, racconta in maniera indissolubile la storia profonda di questo luogo in continua evoluzione spaziale.(fig.11)



Fig. 11 - Valorizzazione dell'Isola del Buoncastello a Sottomarina di Chioggia, (2014).

Una ambientazione

Le spiagge di Porto Tolle (Boccasette, Barricata), poco a sud di Chioggia e nell'estremo della foce del grande fiume Po, sono spiagge lontane anche da raggiungere, di recentissima formazione e sono in grado di evocare il trascorso dei lidi lagunari come di molte altre spiagge al loro formarsi, sono lontane anche dalla vista, sono oltre le dune, oltre l'argine dei rami del delta, per cui l'arrivo è un'esperienza nell'esperienza dell'immersione nel parco del Delta del Po. Un primo bisogno nella definizione del Piano dell'Arenile è quindi di evidenziare in lontananza la presenza della spiaggia, di anticipare l'arrivo e creare un rapporto percettivo di fascinazione oltre che di legame profondo con il territorio di appartenenza. (figg.12-13)

Il progetto di sistemazione distributiva e tipologico per gli stabilimenti balneari previsti ex-novo dev'essere quindi un progetto di paesaggio, cioè la sintesi tra i valori ambientali e naturalistici espressi dagli scanni e dai lidi con la tradizione insediativa degli stessi luoghi di entroterra, una volta conquistati alle acque e resi abitabili dall'uomo. L'esperienza dello stare in spiaggia dev'essere quindi riferibile a quella dell'abitare in senso lato: un'abitare precario, provvisorio, dov'è solo il tempo a fare la differenza. In questo, il paesaggio non è tanto da immaginare bensì da reinterpretare, ascoltando i luoghi di appartenenza, cogliendone i valori di fondo per tradurli in un nuovo scenario, per dei nuovi bisogni.

L'aderenza ai luoghi si deve intrecciare con un'esperienza aggiuntiva emotiva, l'evocazione di un'immaginazione metafisica di altri luoghi fantasticati, di altre dimensioni spaziali, di mondi artistici, di nature morte di un mare selvatico.....

Fig. 12 - del Piano dell'Arenile del Comune di Porto Tolle (RO) a Boccasette



Fig. 13 - Arrivo in spiaggia di Boccasette di Porto Tolle (RO)



Le forme insediative archetipe di questi luoghi sono costituite dai casoni dei pescatori, divenute poi prototipi delle case dei contadini e modelli per i caseggiati urbani: la costante è rappresentata dal camino estromesso, in muratura, cui si addossano le costruzioni (di legno e cannicciato oppure in muratura). La solida plasticità e l'evidente verticalità del blocco del camino caratterizza marcatamente tutto lo scenario abitativo polesano e lagunare, dalle più modeste e precarie costruzioni utilitarie fino agli insediamenti urbani più consolidati. Comunque sia, il camino esterno connota inevitabilmente la casa veneta: ogni casa ha un camino ben in vista ed anche nelle aggregazioni il tema distintivo si conserva in evidenza. Il profilo del camino diventa dunque la matrice compositiva di ogni oggetto utilitario da appoggiare sulla sabbia, dalla singola cabina (spazio domestico miniaturizzato) al capanno di servizio, fino punto ristoro (edificio specialistico più consistente). In questa neo-colonizzazione della spiaggia, la sagoma del camino uniforma ogni edificio, il profilo archetipo si espande all'intera costruzione assorbendola interamente (la parte per il tutto). (fig.14)

Fig. 14 - Le abitazioni tradizionali del Delta e un quadro di G.Morandi

Gli oggetti appaiono quindi tutti simili perché generati da una stessa matrice ideativa, accomunati dalla medesima elementarietà, ma allo stesso tempo dovranno avere una evidenza, in grado di distinguerli come singolarità in una scena che non vuole essere



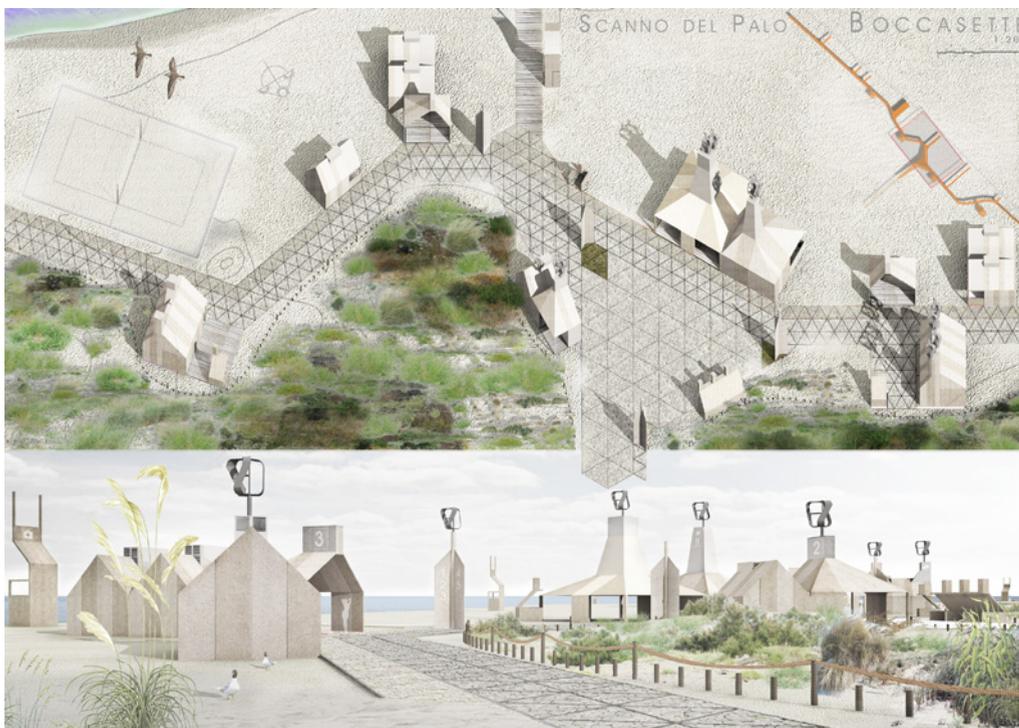


Fig. 15 - Un'ambientazione per la spiaggia di Boccasette a Porto Tolle (RO),(2017).

“monotona”: la composizione dovrà avere regole comuni ma risultare sempre diversa al contempo, in equilibrio tra permanenza della forma e caratterizzazione. Abitare la spiaggia deve significare trovare una dimensione insediativa commisurata allo spazio naturalistico d’inserimento: significa garantire sempre un rapporto visivo tra l’oggetto e lo sfondo del lido, evitando quindi sovradimensionamenti di singole costruzioni o di sistemi aggregativi. Bisognerà pertanto distribuire adeguatamente gli oggetti d’uso sulla spiaggia con le dovute distanze, dando un ritmo visivo alla distribuzione abitativa: in pratica, bisogna comporre una scenografia percettiva capace di rimandare adeguatamente al rapporto stretto tra lo spazio abitato e lo spazio naturalistico. La messinscena della spiaggia può essere fatta quindi con poche varianti dello stesso elemento generatore, che cambia di continuo posizione, cambiano di poco le misure degli accostamenti, i rapporti tra il dettaglio e l’insieme, iterando all’infinito una possibilità compositiva a tal punto da spingersi perfino all’astrazione del luogo, trasportando quel tratto di spiaggia in un luogo immaginario, in cui i protagonisti della scena (gli oggetti) si confondono del tutto con lo sfondo (il lido) a tal punto da diventare iconici.

L’operazione prospettata è confrontabile con quella di certi artisti che hanno fatto un percorso di ricerca prendendo le mosse dalla figuratività di situazioni famigliari approdando a risultati metafisici, con sottrazioni percettive, iterazioni compositive, variazioni minime che hanno nell’insieme costruito un “altro mondo”, hanno “interiorizzato” la forma tangibile. Le nature morte di Giorgio Morandi si possono paragonare agli allestimenti delle spiagge: con pochi oggetti elementari (vasi e bottiglie), semplicemente alternandoli diversamente sulla scena “neutrale”, ne ha studiato le infinite possibilità espressive, sottraendoli allo loro stessa forma in una astrazione percettiva.

In sintesi, si configura la coesistenza di due scenari concettuali che guidano la proposta progettuale ma che convergono idealmente sullo stesso risultato: trasfigurare la riconoscibilità di luoghi fisici specifici in luoghi dissolti dell'immaginazione. S'intende fare in modo che gli interventi nel loro complesso siano informati all'arte del paesaggio (*land art*), non come elemento aggiuntivo bensì l'intero intervento. Per questo, la materia ed i colori con cui realizzare gli oggetti della scena balneare dev'essere la stessa del palcoscenico: la sabbia, in cui fondersi in tutt'uno, la sabbia del Po degli intonaci ruvidi le case polesane, nelle sue infinite sfumature di grigio-biondo, nient'altro. (fig.15)

ENDNOTES

1 Sono diverse le opere affioranti o sommerse che contribuiscono insieme all'obiettivo di conservazione degli arenili

2 Molte sono le pubblicazioni che hanno studiato e descrivono la nascita e l'evoluzione dell'industria balneare, tra queste Corsini B., 2004, *L'impresa balneare. Storia, evoluzione e futuro nel turismo del mare*, Hoepli, Milano.

3 Riccione ha oramai ultimato il restyling del tratto più importante del suo lungomare, ma così hanno fatto o stanno facendo molte altre località grandi o piccole

4 C'è oramai una lunga pratica ed un letteratura cospicua riguardo le strategie di rilancio delle località balneari, ben descritte in Vespasiani S., 2014, *Città stagionali. Rigenerazione urbana oltre il turismo*, Franco Angeli, Milano

5 Sono questi i casi, per esempio, di Le Cesine (LE), Isola Varano (FG), Punta Aderici (Vasto), Sentina (AS), Fiorenzuola di Forcara (PU) e di Ca Roman (VE) e le isole della laguna di Grado, sulla costa adriatica e molte altre su quella tirrenica (San Rossore, Rimigliano, Sterpaia, Scarlino, Alberese, Tombolo, Lago di Burano, Macchiatonda, Torre Flavia.....)

6 Per una più approfondita conoscenza di questa esperienza progettuale si rimanda al testo dell'autore del 2012 "Luoghi e connotazioni"

REFERENCES

- AA. VV., 2002, *La città balneare*, IUAV giornale d'istituto, n.11, Grafiche Venerziane, Venezia
- AA. VV., 2004, *La costa italiana*, d'Architettura, n. 24, Motta Editore, Milano
- Balducci V, Orioli V., 2013, *Spiagge urbane*, Mondadori Bruno, Milano,
- Berrino A., 2011, *Storia del turismo in Italia*, Il Mulino, Bologna
- Bonomi A. (a cura di), 1999, *Il distretto del piacere*, Bollati Boringhieri ed., Torino
- Coccia L., a cura di, 2012, *Architettura e turismo*, Franco Angeli, Milano
- Corsini B., 2004, *L'impresa balneare. Storia, evoluzione e futuro nel turismo del mare*, Hoepli, Milano.
- Mattighello D, 2012, *Struttura ed evoluzione di uno spazio collettivo. L'invenzione della spiaggia fra iconografia ed identità*, in Villari A., Arena M. A. (a cura di) *PAESAGGIO 150*, Aracne, Roma
- Magnaghi A., 2010, *Il progetto locale*, Bollati Boringhieri, Torino
- Marrone G., 2011, *Addio alla natura*, Einaudi, Torino
- Massa M., a cura di, 2005, *Passeggiate lungo molti mari*, Maschietto e Musolino, Firenze
- Merlini C., 2009, *Cose/viste. Letture di territori*, Maggioli, Rimini
- Morazzoni M., a cura di, 2003, *Turismo, territorio e cultura*, De Agostini, Novara
- Orioli V., 2012, *Milano Marittima 100. Paesaggi e architetture per il turismo balneare*, Bruno Mondadori Editore, Milano-Torino
- Séclier P., Pasolini P.P., 2005, *La lunga strada di sabbia*, ed. Contrasto, Roma
- Vespasiani S., 2014, *Città stagionali. Rigenerazione urbana oltre il turismo*, Franco Angeli, Milano
- Zanirato C., 2012, *Luoghi e connotazioni*, Pamphlet, Bologna
- Zanirato C., 2014, *Into Sand City*, Pamphlet, Bologna
- Zardini M., a cura di, 2006, *NOMARE.Nascita e sviluppo della Metropoliriviera*, Editrice Compositori, Bologna

IMAGES SOURCES

foto grafie ed elaborazioni grafiche dell'autore, progetti di ZaniratoStudio

Claudio Zanirato

DiDA – Dipartimento d'Architettura, Università di Firenze, Scuola di Architettura

claudio.zanirato@unifi.it

www.zaniratostudio.com

Claudio Zanirato carries didactic research activities at the Department of Architectur in Florence from 2003 in Architectural and Urban Composition.

The architectural firm attends to open spaces, to residential forms, to public and urban buildings and spaces, to restoration and to architectural and urban improvements. The transformation of midtowns has a particular importance.

The results of his researches have been introduced in different exhibitions, in specific publications and reviews, in meetings and seminars getting numerous recognitions in competitions.

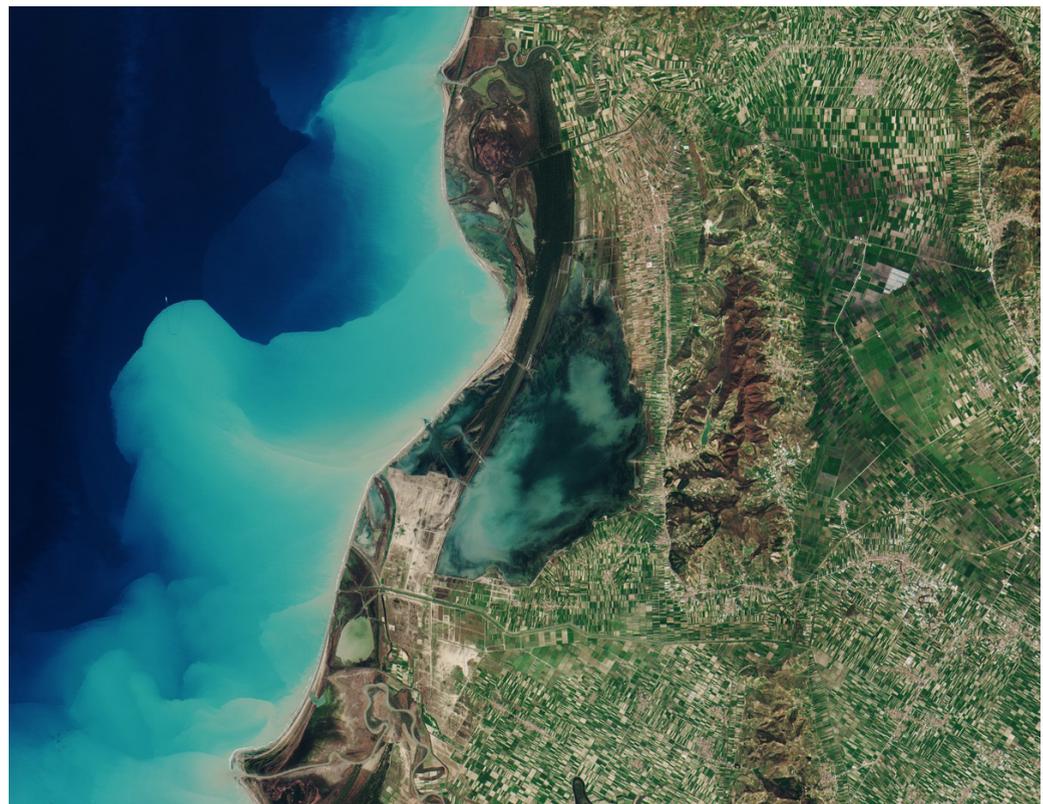
abstract

Coastal territory, intermediate landscape Territorial Visions, guidelines and pilot projects for the Albanian coast in the region of Divjakë

Chiara Nifosì, Marialessandra Secchi

Abstract

Environment and ecology are gaining attention in the vast panorama of spatial planning practices and large scale territorial projects. Sectorial plans addressing the issue of material flows - water, energy, waste – are emerging as new products within large scale spatial visions.



Karavasta Lagoon, Albania ESA/374612

The General National Plan for Albanian territory, recently approved, focuses its discourse on the definition of strategies reframing material flows, challenging current urbanization processes from the perspective of “territorial metabolism”.

However, while the resulting framework aims to manage large scale flows, pointing at the provision of new large-scale infrastructure, a certain distance separates design process addressing small scale transformation. Where the aims of local administration are to adhere to large scale visions, the challenge is to provide specific design tools focusing on local context transformation. However, while the country is in a process of regrounding planning and design practice and their tools, the region of Divjakë and the requalification of its rural and natural landscape are a relevant case study pushing research to larger findings.

KEY WORDS

Coastal landscape, agricultural landscape, Divjakë, Albanian General National Plan.

Territorio costiero, paesaggio di intermediazione

Visioni territoriali, linee guida e progetti pilota per il territorio costiero albanese nella regione lagunare di Karavasta.

Nel panorama europeo della progettazione di scala vasta è rilevabile una sempre crescente attenzione ai temi ecologici e ambientali. Progetti e visioni territoriali iniziano dunque a comprendere, al loro interno, specifici piani settoriali dedicati ai flussi materiali di natura antropica (acqua, energia, rifiuti, etc.). È questo ad esempio il caso del recente Piano Generale Nazionale del territorio Albanese che dedica un’ampia parte della propria struttura discorsiva alla definizione di strategie di rimodulazione dei flussi materiali a partire dalla lettura dei processi di urbanizzazione in corso e dell’attuale “metabolismo” territoriale. Ma con quali strumenti e con quali processi è possibile colmare la distanza che separa le immagini di gestione dei flussi di scala vasta - spesso legati alle grandi infrastrutture di scala trans-europea - e la trasformazione dei contesti locali? L’opportunità che si pone, in un paese che solo di recente ha visto istituzionalizzare la pratica pianificatoria, è un ripensamento delle pratiche di progettazione locale: la definizione degli strumenti progettuali e attuativi in grado di confrontarsi con scenari territoriali delicati ed in rapida trasformazione. La riqualificazione del territorio agricolo e delle risorse naturalistiche di Divjakë, con i propri caratteri complessivi, si pone in questo contesto come un caso studio esemplare all’interno di una possibile riflessione di più ampio respiro.

PAROLE CHIAVE

Paesaggio costiero, Divjakë, Piano Nazionale Generale Albanese

Territorio costiero, paesaggio di intermediazione

Visioni territoriali, linee guida e progetti pilota per il territorio costiero albanese nella regione lagunare di Karavasta.

Chiara Nifosì, Marialessandra Secchi

Introduzione

Numerose esperienze di progetto e descrizione dei territori europei contemporanei si sono fatte carico negli anni recenti di riflettere sul rinnovamento delle pratiche dell'urbanistica. A questo proposito uno dei temi di sperimentazioni che si è rivelato più fertile, nel dibattito contemporaneo, risulta essere quello del rapporto tra territori fragili e processi di progettazione di scala locale¹. La domanda di nuovi strumenti di costruzione e di implementazione del progetto urbanistico è in questi contesti strettamente legata alla difficoltà di ricomprendere gli aspetti più dinamici della trasformazione, ed in particolar modo delle trasformazioni ambientali, all'interno di strumenti di pianificazione. Appare oggi evidente come, a fronte dei molteplici tentativi di ricostruzione degli strumenti disciplinari dell'urbanistica, lo *zoning*, continui ad essere uno degli strumenti di attuazione maggiormente utilizzato nella pianificazione locale. Uno strumento che è rimasto fedele al suo obiettivo originale, la separazione degli usi del suolo, e che proietta sul territorio immagini "statiche" di suddivisione della superficie disponibile (Masoud, 2017).

Al contrario i contenuti tematici delle visioni territoriali mutano con maggiore velocità, rispondendo allo slittamento dei fuochi principali della riflessione, ad esempio accogliendo al proprio interno una sempre più determinante attenzione ai temi ecologici. Nei progetti di scala vasta iniziano dunque ad essere compresi, anche al livello delle direttive nazionali dei diversi paesi europei, a fianco di indagini e proposte che riguardano le trasformazioni dell'ambiente geografico nel suo complesso, specifici piani settoriali dedicati al "metabolismo urbano" ovvero ai flussi materiali di natura antropica (acqua, energia, rifiuti).² E' questo ad esempio il caso del recente Piano Generale Nazionale del territorio Albanese³ che dedica un'ampia parte della propria struttura discorsiva alla definizione di strategie di rimodulazione dei flussi materiali a partire dalla lettura dei processi di urbanizzazione in corso.⁴

Allo stesso tempo un confronto più diretto e serrato tra le pratiche del progetto e il substrato materiale del territorio - suolo, acque, copertura vegetale - sembra aver prodotto - anche attraverso la lunga stagione del *landscape urbanism* - una maggiore attenzione agli aspetti temporali e dinamici della trasformazione⁵. Non solo alle dinamiche dell'interazione sociale, ma anche e principalmente alla mai eludibile, anche se spesso meno percepibile, dinamica del substrato ambientale. A fronte di questi mutamenti rilevanti, stride la relativa inerzia della progettazione locale, in molti luoghi ancorata ad una sintetica definizione degli usi del suolo.

Le grandi immagini d'insieme che inseriscono il territorio albanese all'interno di lo-

giche, spesso settoriali, di scala europea, devono ancora trovare possibili strumenti di implementazione nei contesti locali. Il processo di regionalizzazione del piano nazionale non può essere considerato, qui come altrove, una immediata ed automatica conseguenza della visione d'insieme. Al contrario, una riflessione specifica sugli strumenti progettuali in grado di ricomporre alla scala locale la complessa stratificazione dei temi trattati (urbanizzazione, energia, ambiente etc.) risulta oggi uno dei temi di lavoro più interessanti che il territorio albanese si trova ad affrontare, in una situazione di relativa assenza di strumenti progettuali e amministrativi consolidati attraverso prassi pianificatorie di lunga durata.

Il contributo proposto in queste pagine propone una riflessione sugli strumenti della progettazione locale e sulla necessaria e ad oggi indefinita attività di mediazione che alla progettazione locale viene demandata, da parte dei piani nazionali.

Il punto di vista metodologico assunto è quello che vede nel progetto uno strumento di ricerca⁶ che ha per oggetto tanto i territori quanto i modi d'azione del progetto. In questo particolare contesto il Piano territoriale Nazionale Albanese è posto a confronto con la specificità e la resistenza di luoghi e paesaggi. Più in particolare gli obiettivi di scala vasta e le logiche attraverso le quali tali obiettivi sono articolati e proposti in immagini d'insieme sono riconsiderati a partire dalla loro capacità di produrre ipotesi di trasformazione alla scala locale.

In tale contesto il progetto e la ridefinizione del paesaggio costiero albanese propongono oggi un'opportunità particolarmente interessante di riflessione sui modi, le tecniche e lo stile del progetto a confronto con le molteplici dinamiche del territorio. Una riflessione che può valicare i limiti della situazione contestuale e divenire un utile contributo di carattere generale.

Il Piano territoriale nazionale “Shqipëria 2030”

In una prospettiva di crescente integrazione nello spazio economico europeo⁷, l'Albania ha messo a punto negli anni recenti alcuni documenti pianificatori volti a costruire le strategie territoriali e ad indirizzare le politiche locali di trasformazione.

Una profonda revisione della struttura amministrativa e territoriale⁸ ha permesso di riformare la suddivisione di comuni e regioni, ed ha consentito di immaginare e strutturare un processo di pianificazione completamente rinnovato che riesce finalmente a costruirsi legittimamente a quasi trent'anni di distanza dalla caduta del regime. Tale processo vede nel Piano territoriale nazionale recentemente approvato uno strumento chiave.

Il Piano è pensato come uno strumento che si pone al vertice della “piramide della pianificazione” e quindi sovraordinato rispetto ai piani locali⁹. Il suo ruolo è di “indirizzo”, esprime dunque strategie di scala vasta senza entrare nel merito di scelte locali riguardo la suddivisione dei suoli, le destinazioni d'uso e i diritti edificatori.

Scopo del piano nazionale è piuttosto stabilire criteri di congruenza tra le politiche nazionali e quelle europee e costruire una struttura d'insieme che consenta di valutare

la compatibilità o l'incompatibilità, alla scala regionale e nazionale, delle scelte fondanti dei diversi piani settoriali. Da questo punto di vista il Piano indica gli spazi appropriati per lo sviluppo dei vari settori economici e per le infrastrutture ed al contempo salvaguarda le aree naturali ed i territori agricoli da interventi non adeguati.

Si costruisce così un'immagine articolata in cinque principali sistemi territoriali: il sistema urbano, quello naturale, quello agricolo, delle acque e delle infrastrutture, comprendendo in quest'ultimo l'ampio capitolo dedicato alle infrastrutture per l'approvvigionamento dell'energia e lo smaltimento dei rifiuti¹⁰.

Il Piano fa propria l'impostazione della prima *European Spatial Development Perspective* (European Commission, 1999) e dei documenti che le sono succeduti, concentrando una particolare attenzione alla costruzione di un territorio policentrico. I sistemi territoriali appena menzionati sono dunque articolati secondo una struttura costituita da centri, tra loro gerarchizzati, e corridoi multimodali in grado di facilitare le connessioni all'interno del territorio albanese, ma anche di inserirlo nella più ampia rete dei corridoi trans-europei. Ciò avviene in particolare attraverso i collegamenti longitudinali rispetto alla costa ed attraverso i collegamenti est-ovest con le altre regioni balcaniche che ripropongono in chiave contemporanea il ruolo ed il tracciato della via Egnatia¹¹.

Congruentemente una certa enfasi è posta sul ruolo dei "corridoi" tra i centri principali e sull'obiettivo di decentramento che si persegue attraverso l'intervento prioritario sulle infrastrutture. Si intende in questo modo contrastare l'eccessivo monocentrismo che caratterizza il territorio albanese. La forte attrazione che l'area metropolitana Tirana-Durazzo esercita nei confronti del resto del paese continua, infatti, ad essere fonte di grandi disparità sociali ed economiche, ed è contemporaneamente causa ed effetto dello spopolamento delle aree rurali¹². La costruzione di un network policentrico di poli e corridoi, ha un ovvio portato di gerarchizzazione dei centri e delle loro possibili integrazioni funzionali; un modello di gerarchizzazione che richiama esplicitamente la teoria dei luoghi centrali di Christaller, e che assegna ruoli chiave e vocazioni di sviluppo economico ai centri maggiori, intendendo i poli soprattutto come luoghi della concentrazione dell'urbanizzazione, delle attività produttive, direzionali, logistiche¹³.

Anche l'approccio al metabolismo del territorio, ponendo l'accento sui flussi (cibo, rifiuti, energia) enfatizza questa immagine di un territorio fatto di poli di produzione e di consumo e di infrastrutture in grado di canalizzarne i flussi.

Contemporaneamente il network è immaginato come permeabile nei confronti degli ecosistemi naturali circostanti, così da evitare rischi di ulteriori frammentazioni del paesaggio¹⁴

Il Piano enfatizza dunque la necessità di salvaguardia del paesaggio naturale ed agricolo, in quanto risorse fondamentali nell'economia nazionale ed elementi di attrattività potenziale in futuro soprattutto per il settore turistico. In questo contesto la tutela del paesaggio costiero assume un ruolo di primo piano.

Il *framework* nazionale, prevede a questo fine, una banda costiera di tutela del territorio: una fascia compresa tra il mare e il corridoio che connette i centri longitudinalmente e che integra le principali infrastrutture per la mobilità.

La protezione costiera nel Piano nazionale

La necessità, da un lato, di potenziare le connessioni tra centri - classificati come principali, secondari, terziari o locali - e dall'altro, di salvaguardare il paesaggio naturale costiero e il paesaggio agricolo, implicano una riflessione sul ruolo, sulla configurazione fisica e sulla performance della rete di infrastrutture immaginate, a confronto con i territori serviti.

Il lavoro che presentiamo in queste pagine¹⁵ ha affrontato le ipotesi di riconfigurazione dei differenti sistemi descritti dal Piano nazionale, in uno dei territori costieri più fragili e al contempo più attrattivi della costa albanese: il territorio della laguna di Karavasta e del suo parco nazionale.

All'interno della intera fascia costiera il Piano nazionale prevede la costruzione di una infrastruttura per la mobilità alternativa strettamente legata allo sfruttamento turistico delle aree costiere ed investita del ruolo di protezione della fascia costiera¹⁶: la *blu line*, un segno che, tuttavia, possiede un doppio valore.

Da un lato, infatti è un segno che denota l'area costiera: tutti i territori attraversati dalla blue line sono da considerare come area costiera, soggetti ad un regime nel quale la protezione degli elementi naturali, delle acque, dello sfruttamento agricolo, della difesa dalla urbanizzazione fuori dai centri abitati è prioritaria.

Dall'altro, la *blue line* è intesa come un intervento di infrastrutturazione – comparando nelle mappe come *coastal landscape road* – un'opera che integra una strada panoramica e una pista ciclabile alla scala dell'intera regione e che dovrà essere caratterizzata da un percorso lento e ben armonizzato nel paesaggio¹⁷.

L'integrazione con i territori locali e con i paesaggi naturali protetti tuttavia non è oggetto di un progetto specifico ma è demandata ai successivi livelli di progettazione.



Fig. 1 - Il territorio di Divjake è caratterizzato dalla presenza della Laguna di Karavasta e dal suo Parco Nazionale. Foto di Chiara Nifosi, 2016.

La *blu line* nel territorio di Divjakë

Nel caso del territorio costiero di Divjakë, caratterizzato dalla presenza della laguna di Karavasta - un'ampia area lagunare protetta - la pianificazione subordinata è costituita dal piano della prefettura di Fier e dal piano comunale di Divjakë entrambi recentemente rinnovati¹⁸. L'area è contemporaneamente soggetta alla disciplina del parco nazionale di Karavasta, che distingue una *core zone*, di massima tutela a ridosso della laguna, e un'area di salvaguardia, tutt'attorno, che copre gran parte del territorio della municipalità di Divjakë.

Il tracciato della *blu line* in previsione si sovrappone, in questo territorio, alla strada principale che attraversa la piana di Divjakë da nord a sud. Questa strada è stata il supporto, nei decenni recenti, di forme di urbanizzazione diffusa di bassa qualità ed altrettanto scarsa dotazione di servizi. Le costruzioni si addensano laddove le dimensioni dei campi agricoli sono più frammentarie, producendo un effetto di continuità lungo la strada che tuttavia non è caratterizzata da alcun modello di urbanità. È su questa strada che i prodotti agricoli vengono venduti al dettaglio senza alcuna mediazione, rendendo evidenti in un unico luogo molte delle fragilità di questo territorio: la eccessiva frammentazione delle proprietà; la scarsa organizzazione della produzione agricola e le difficoltà logistiche connesse al suo potenziamento; il difficile contrasto all'abusivismo edilizio, la necessità di una forte revisione degli standard abitativi e della dotazione di luoghi collettivi e da ultimo la fragilità del sistema infrastrutturale nel suo complesso (strade, energia, raccolta rifiuti, fognatura) che rendono difficile immaginare il potenziamento di una forma di turismo rurale responsabile. Una modello di turismo che, in prospettiva, è una delle possibili grandi scommesse per questo territorio ricco di beni



Fig 2 - La piana agricola di Divjake: una sezione territoriale complessa. Foto di Chiara Nifosì, 2016.

naturali e culturali¹⁹.

All'interno di questa ricerca la *blu line*, che il piano nazionale propone come strumento di protezione della costa, viene intesa come l'indicazione di un'ampia fascia di intervento che offra la possibilità di riorganizzare l'intera sezione territoriale e l'insieme dei manufatti e degli elementi naturali che le danno forma. Vi è in questo approccio il tentativo di confrontare gli obiettivi e le proposte del piano nazionale, in particolare le ipotesi di ricostruzione del "metabolismo territoriale", con gli interventi necessari e possibili alla scala locale, il tentativo dunque di saggiare l'effettiva permeabilità del network nazionale rispetto alla capillarità dei territori locali.

Ad ovest della strada designata come *blu line*, scorre il canale maestro che raccoglie le acque del fiume Shkumbin irrigando gran parte dei campi agricoli. Le acque della rete di irrigazione sono poi raccolte dalla laguna situata ancor più a ovest verso il mare: un corpo d'acqua sempre più a rischio di eutrofizzazione e sempre più soggetto al pericolo di totale insabbiamento (Munari et al., 2010). Oltre la laguna una vasta pineta - che la municipalità continua a rafforzare con nuove piantumazioni - separa la piana dalla spiaggia. La spiaggia, utilizzata stagionalmente, è una vasta distesa di dune la cui trasformazione da parte del moto ondoso è tanto veloce quanto complessa (Brew, 2003; Ciavola et al., 1995;). Ad est della strada invece il terreno si innalza verso le pendici delle prime colline che separano la costa dall'autostrada. Qui è in corso un lento processo di recupero dei terrazzamenti e delle piantumazioni di olio e di vite che caratterizzano la zona. Da ultimo sulle colline troviamo il sistema di bacini artificiali per l'approvvigionamento d'acqua.

Al centro di una sezione territoriale complessa dunque, questa *tranche* della *blue line* può forse essere un punto di partenza per la comprensione delle possibilità di riorganizzazione del contesto locale e allo stesso tempo il territorio specifico di Divjakë può forse fornire indicazioni sul modo di intendere l'implementazione di questa infrastruttura di scala nazionale.

Strategie per la municipalità di Divjakë

Il comune di Divjakë ha recentemente completato un nuovo documento di pianificazione che stabilisce un primo e generale quadro di tutela del territorio e di implementazione delle potenzialità agricole e turistiche. Tuttavia le difficoltà nel contrasto all'abusivismo e nell'opposizione a progetti derogatori di grande impatto suggeriscono la necessità di immaginare strumenti di supporto al piano che si distacchino dalle forme più comuni di attuazione.

Il primo passo proposto consiste nel ripensamento della relazione tra la produzione agricola e la costruzione del benessere locale²⁰, a questo si affianca una riflessione sul ruolo del turismo rurale come forza attiva in grado di contrastare le forti pressioni del turismo balneare di massa che è già localmente percepito come un modello obsoleto, di grande impatto nei confronti dell'ambiente naturale e di dubbio valore rispetto alle

Fig. 3 - La riscrittura del paesaggio alla scala vasta. Elaborazione studenti: Matteo Bianchi, Francesca Fantinato, Domenico Tirrito (a.a. 2017-18), Politecnico di Milano.



ricadute sull'economia locale²¹.

La riflessione prodotta insieme all'amministrazione di Divjakë²² ha dunque affrontato i temi di principale interesse per la riconfigurazione del territorio costiero albanese: la riqualificazione del paesaggio agricolo, il rilancio del ruolo produttivo ed economico delle riserve naturali, la gestione delle acque, il supporto al turismo costiero, la gestione del processo di urbanizzazione dei centri minori. Allo stesso tempo la ricerca propone modelli innovativi di infrastrutturazione delle aree interessate fortemente focalizzati sullo sfruttamento di energie alternative e sull'utilizzo delle risorse locali.

L'interazione, più che la separazione, delle molteplici questioni - dei problemi così come delle risorse - che alla scala locale caratterizzano questi temi di interesse nazionale, dà luogo, nel territorio di Divjakë, alla individuazione di differenti ambiti territoriali per i quali si propongono strategie progettuali specifiche in grado di supportare l'azione del piano regolatore locale e contemporaneamente di dare sostanza agli obiettivi del piano nazionale.

Gli ambiti individuati caratterizzano la sezione territoriale - dal mare alle colline - all'interno della quale la *blu line* può assumere un valore strutturante. Possiamo così distinguere: l'ambiente naturale costiero (spiagge, pineta, laguna); il territorio agricolo; lo spazio delle acque e da ultimo i nuclei urbani. Per ciascun ambito territoriale le *Linee guida per lo sviluppo territoriale di Divjakë*²³ da noi proposte prevedono dunque strategie progettuali d'insieme rese esplicite attraverso progetti pilota. Le strategie progettuali indagano una possibile riscrittura del territorio indirizzata ad una maggiore

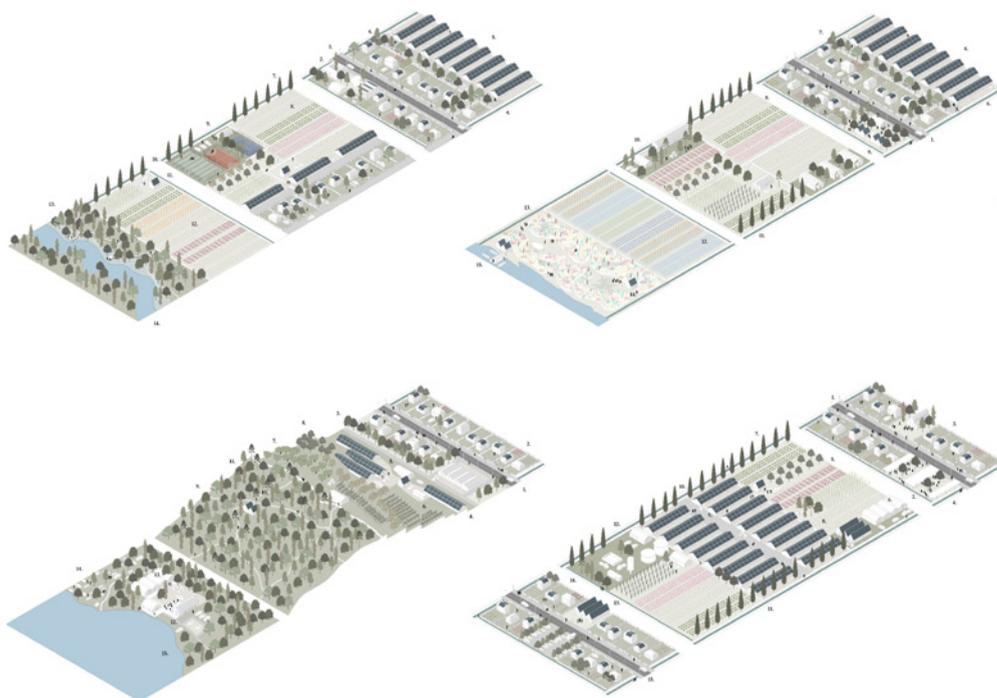


Fig. 4 - La riqualificazione del territorio agricolo della piana di Divjake. Sezioni territoriali. Elaborazione studenti: Chiara Catapano, Paolo Dipace, Pietro Nobili Vitelleschi (a.a. 2017-18), Politecnico di Milano.

produttività, sostenibilità e attrattività turistica. In questo senso le strategie proposte evidenziano la necessità di calare le politiche di indirizzo nei contesti locali, ad esempio tenendo conto delle differenti scale che l'agricoltura assume in tali contesti.

La riqualificazione del territorio agricolo, aspetti strategici

Nella municipalità di Divjakë il territorio agricolo comprende parti rilevanti frammentate in terreni di piccole dimensioni dove la produzione è a conduzione familiare, a fianco di aree più vaste di produzione più industrializzata. La riqualificazione dovrà dunque lavorare su un doppio registro, che consenta alla produzione più frammentata di non essere marginale e di accedere al mercato con produzioni di qualità.

Si tratta, in questo caso, di immaginare una riorganizzazione del paesaggio agricolo che parta dalla riqualificazione delle acque di irrigazione attraverso interventi di fitodepurazione, che possono al contempo essere dimensionati per rispondere alle necessità della depurazione degli scarichi civili, rendendo così il territorio più flessibile anche nei confronti dei picchi di utilizzo stagionale ed evitando il sovradimensionamento delle infrastrutture a sostegno del turismo. La fitodepurazione delle acque canalizzate contribuisce anche al risanamento delle acque della laguna²⁴ e consente di innescare nuove economie o di rafforzare quelle esistenti, oltre a migliorare l'attrattività del luogo²⁵. Inoltre una lettura dei fenomeni di salinizzazione dei terreni a ridosso della laguna ci permette di indicare agli agricoltori le specie alofite specifiche da utilizzare e le coltivazioni adeguate a proteggere i terreni più interni, innescando inoltre il ridisegno del margine lagunare e dei terreni di bonifica attualmente abbandonati per l'alta salinità.

Fig. 5 - Strategie di sistema per l'economia circolare. Elaborazione studenti: Chiara Catapano, Paolo Dipace, Pietro Nobili Vitelleschi (a.a. 2017-18), Politecnico di Milano.

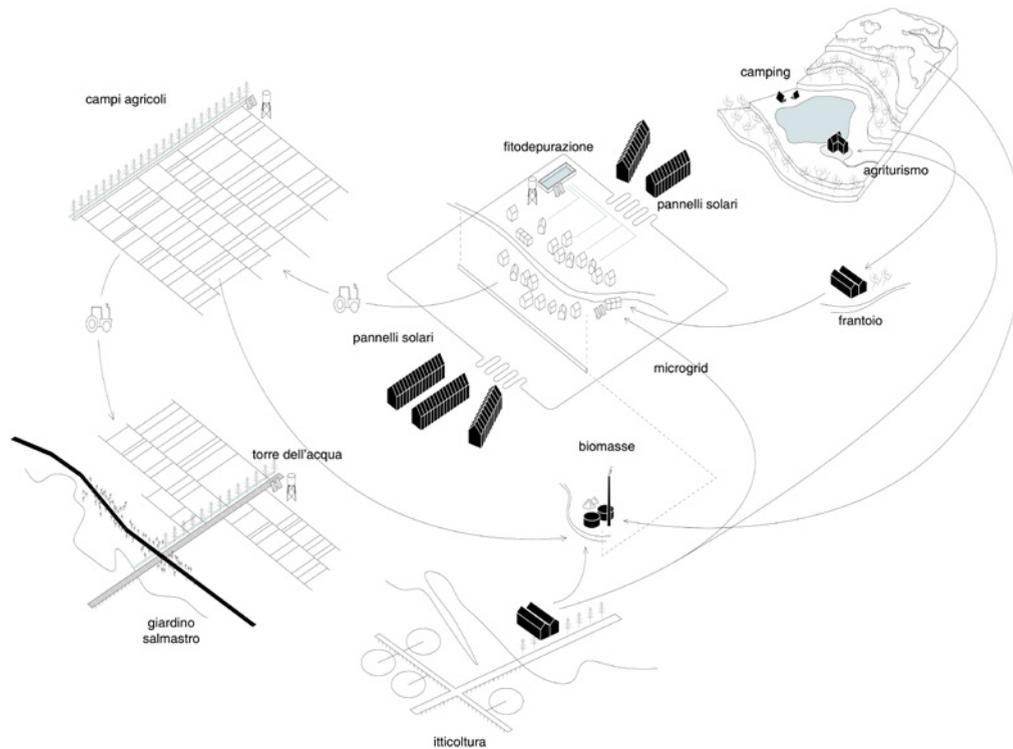
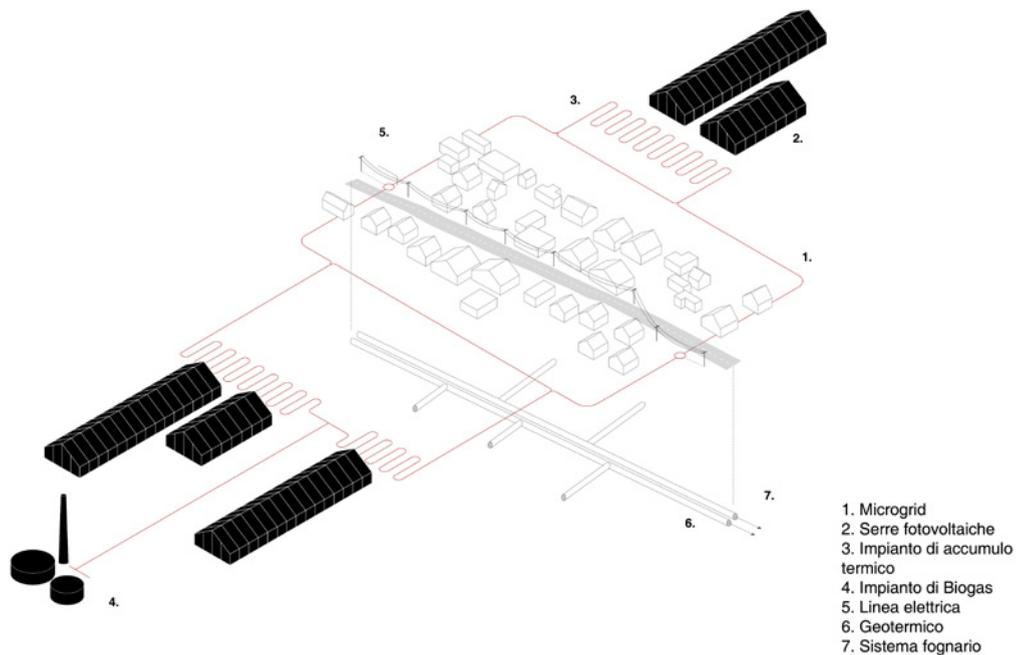


Fig. 6 - Cluster e microgrid. L'organizzazione della cooperazione tra abitanti attraverso un intervento infrastrutturale innovativo. Elaborazione studenti: Chiara Catapano, Paolo Dipace, Pietro Nobili Vitelleschi (a.a. 2017-18), Politecnico di Milano.



La riqualificazione agricola deve infine affrontare il tema della cooperazione tra produttori, tanto per superare le difficoltà logistiche ed il posizionamento sul mercato, quanto per accedere ad attrezzature e infrastrutture di base. Da questo punto di vista l'offerta sul territorio agricolo di infrastrutture in grado di accomunare i piccoli produttori e di spingerli ad ottenere vantaggi dalla cooperazione è cruciale. Ad esempio, di fronte al recente aumento nella costruzione di serre per la produzione di ortaglie e frutta, e alle previsioni di ulteriore potenziamento proposte dal piano comunale, l'ipotesi avanzata è di organizzare la produzione e la distribuzione di energia attraverso *cluster* e *microgrid*, immaginando dunque una riorganizzazione dell'agricoltura che mira sia all'efficienza che alla sostenibilità. A partire dai collegamenti alla rete energetica, forme più attive di cooperazione possono garantire l'accesso a servizi comuni di maggior impatto, dall'acquisto di macchinari alla condivisione dell'organizzazione logistica²⁶.

La riqualificazione della sede stradale – che accompagna la realizzazione delle infrastrutture e dei sottoservizi – è l'occasione per dare leggibilità e gerarchia ai luoghi urbanizzati: la costruzione del marciapiede, la piantumazione, la predisposizione della fermata dell'autobus, gli spazi per lo scambio intermodale, la pista ciclabile, sono i segni tangibili della ricostruzione della collettività.

Le strategie proposte per la riqualificazione del territorio agricolo mettono in campo dunque una serie di interventi complessi che implicano l'integrazione dei diversi sistemi territoriali individuati dal piano nazionale. Al contempo esprimono modelli di intervento e di implementazione degli indirizzi del piano nazionale che possono essere adattati a sezioni territoriali simili per caratteristiche fisiche e socio economiche.

Progetti pilota e linee guida. Il futuro

Le strategie immaginate, e raccolte nelle linee guida sono rese visibili e comunicabili attraverso i progetti pilota. Rispetto alle strategie, i progetti pilota si concretizzano in singole architetture, spazi pubblici o opere infrastrutturali in grado di porsi come esempi e guida della trasformazione.

Sono pensate come esempi in quanto il territorio è attualmente costruito in gran parte a partire da molteplici iniziative in grado di mobilitare le risorse delle famiglie. Rispetto a questo contesto ci sembra che l'esemplificazione abbia una maggiore possibilità di influire sulle pratiche diffuse, e di favorire dunque il processo di implementazione del piano regolatore generale. Allo stesso tempo i progetti pilota producono alcune linee guida, che esplicitano gli elementi chiave, caratterizzanti dei singoli progetti - dalle scelte insediative e volumetriche alle scelte stilistiche e costruttive - e che si propongono dunque come regole attuative di dettaglio. Il contrasto all'abusivismo deve infatti basarsi su indicazioni certe e condivisibili e che mirino a costruire livelli di complessità maggiore degli interventi attraverso la cooperazione tra attori locali ed il sostegno della municipalità. Dei progetti pilota fa parte anche la realizzazione dell'URBAN LAB, un centro di formazione, indirizzato alla popolazione giovanile, a supporto della progres-

Fig. 7 - La riqualificazione della sede stradale segno tangibile del rafforzamento della collettività Elaborazione studenti: Chiara Catapano, Paolo Dipace, Pietro Nobili Vitelleschi (a.a. 2017-18), Politecnico di Milano



Fig 8 - Progetto del paesaggio intermedio. La riqualificazione del margine lagunare e dei terreni salmastri in disuso Elaborazione studenti: Matteo Bianchi, Francesca Fantinato, Domenico Tirrito (a.a. 2017-18), Politecnico di Milano.

siva modernizzazione dell'agricoltura locale. Il centro è attualmente in costruzione²⁷. L'intero programma di cooperazione, prende il nome da questo intervento a sottolineare la rilevanza di questa realizzazione concreta e del programma di formazione che le è legato.



Conclusioni

Il processo di progettazione che è stato messo in opera nel corso della ricerca vuole dunque proporsi come una possibile mediazione tra gli obiettivi generali e di indirizzo del piano nazionale, e la declinazione locale degli interventi.

Nel piano nazionale la focalizzazione sui differenti sistemi ambientali e la predisposizione di mappe settoriali sono fortemente caratterizzate da una attenzione alla gestione del “metabolismo territoriale” e alla verifica della congruenza dei diversi sistemi ambientali immaginati. Obiettivo principale è stabilire strategie d’insieme, ad esempio delle forme dell’urbanizzazione, e definire priorità di intervento nelle opere infrastrutturali maggiori. Emerge al contempo la necessità di organizzare la protezione ambientale dei territori più deboli, indicando l’area costiera nella sua specificità come un territorio ove la conservazione dei caratteri ambientali naturali e la valorizzazione della produzione agricola appaiono di massima rilevanza nazionale.

Ma nei territori locali, le proposte di regionalizzazione del piano richiedono una riflessione che consenta ai piani locali di cambiare registro e di ricomporre, attraverso una necessaria sovrapposizione dei differenti temi settoriali (urbanizzazione, natura, agricoltura, acque e infrastrutture) la concretezza e complessità del territorio e delle sue trasformazioni, una complessità che rimane in qualche modo elusa nelle politiche settoriali di indirizzo del piano nazionale. È alla scala dei contesti locali che si impostano le economie circolari in grado di produrre rilevanti effetti di insieme sul contesto nazionale: la riqualificazione dell’agricoltura, della produzione e del consumo di energia, degli standard abitativi, dello spazio pubblico, della cura dell’ambiente naturale passano anche attraverso una serie di interventi minuti che cumulativamente hanno la possibilità di produrre effetti di scala vasta. La gestione di queste trasformazioni, da parte delle amministrazioni locali, necessita di grandi visioni d’insieme, ma anche di una riflessione sugli strumenti attuativi in grado di incidere sul contesto.

ENDNOTES

1 Questo lavoro si colloca all'interno di un filone di studi sui territori fragili e fortemente dinamici, connotato dall'uso del progetto quale strumento di ricerca. In particolare si vedano le recenti ricerche guidate da Bruno de Meulder all'interno gruppo OSA della KU Leuven, le ricerche in corso presso l'Urban Risk Lab del Leventhal Center for Advanced Urbanism, MIT, sotto la guida di Miho Mazereeuw, ed infine le ricerche presso la Harvard Graduate School of Design da Charles Waldheim e Mohsen Mostafavi. In ambito italiano si vedano le ricerche prodotte presso lo IUAV di Venezia dal gruppo di Bernardo Secchi e Paola Viganò. In questo contesto il lavoro presentato contribuisce alla costruzione di un quadro di riferimento sul progetto e la valorizzazione dei territori lagunari e deltizi.

2 L'analogia biologica, di cui fa parte il concetto di "metabolismo urbano" non è certo una novità, essa è alla radice di molte delle immagini di processo con le quali l'architettura e l'urbanistica moderna si sono strutturate. Si veda a questo proposito il testo degli anni sessanta: Collins, P. (1998). *Changing ideals in modern architecture, 1750-1950*. Seconda edizione, McGill-Queen's University Press, p.149-158

L'uso di metafore organiche ricorre con una certa frequenza in urbanistica anche nel corso del Novecento fornendo gli strumenti per una differente lettura e concettualizzazione dell'urbano, dei suoi problemi e delle proposte di trasformazione; ricostruendo gli apparati argomentativi della disciplina e caratterizzando "stili" di progettazione. Si veda a questo proposito Secchi, B. (1984) *Il racconto urbanistico*, Torino Einaudi, p. 54 e segg.

L'attuale ritorno della metafora organica, sotto forma di analisi del "metabolismo urbano", ponendo l'accento sul bilancio tra energie, risorse utilizzate, rifiuti e scarti prodotti dai territori urbani nel loro quotidiano funzionamento, contribuisce a porre al centro della progettazione urbanistica le preoccupazioni di natura ecologica-ambientale, strutturandole in modelli quantitativi e tecnico-formali.

3 RoA. Ministry of Urban Development, National Territorial Planning Agency (2016) *General national plan: first national document on territorial planning : 2015-2030*, Tiranë, Pegi, 2017

4 Uno specifico riferimento al "metabolismo urbano" si trova dunque nelle argomentazioni del piano e nelle sue tavole di progetto, *General national plan, op cit.* pag 19 e seguenti.

A partire da questa impostazione è stata realizzata una prima mappatura dei flussi di acqua, cibo, rifiuti ed energia all'interno del programma *Sustainable economic development model for Next Generation Albania, based on urban metabolism as a frame for an open planning approach*, prodotta dal gruppo di lavoro dello studio Fabrications (NL) con IABR/UP, PBL Environmental Assessment Agency, TU Delft, 51N4E, National Territorial Planning Agency (AKPT), (2014) ein seguito presentata alla IABR (Biennale di Rotterdam). Le mappe di tale studio fanno attualmente parte del piano generale nazionale.

5 Per una ricostruzione della stagione teorica del Landscape Urbanism si veda: Waldheim, C. (2016). *Landscape as urbanism: A general theory*. Princeton University Press, testo che sistematizza temi e questioni, già introdotti in Waldheim, C. (2006). *The Landscape Urbanism Reader*. New York: Princeton ed in Corner, J (1999) *Recovering Landscape*, Princeton Architectural Press.

6 Questo atteggiamento che vede nel progetto uno strumento specifico della ricerca tanto riguardo ai contesti della trasformazione quanto riguardo gli strumenti e i modi del progetto ha nell'urbanistica italiana, e più in generale europea una lunga tradizione, negli anni recenti è tuttavia più volte stato argomentato ad esempio in : Viganò, P. (2010) *I territori dell'urbanistica. Il progetto come produttore di conoscenza*, Officina, in particolare pp. 7-41 e in Macchi Cassia, C. e Ischia, U (2008) *Architettura e territorio. Una ricerca attraverso il progetto*, Udine, Forum in particolare p.9 e segg.

7 Dal 2014 l'Albania ha lo status ufficiale di paese "candidato" all'adesione alla Unione Europea, ottenuto al termine di un processo, costruito attraverso accordi progressivi, durato dieci anni, durante i quali la ristrutturazione amministrativa e territoriale ha giocato un ruolo rilevante.

8 Che si è attuata attraverso un doppio passaggio: un primo avvio della riforma della struttura della pianificazione e incominciata ne 2009, senza reali momenti di implementazioni. A questa ha fatto seguito la definizione degli strumenti generali di pianificazione e la loro gerarchizzazione (legge 107/2014). Contemporaneamente la riforma territoriale e amministrativa (2014-2015) ha di fatto ridotto il numero delle municipalità in tutto il paese ed ha ridefinito gli ambiti regionali di riferimento. L'insieme di queste riforme ha reso possibile un processo di implementazione delle molteplici iniziative di pianificazione intraprese anche negli anni precedenti in un clima di maggiore incertezza amministrativa.

9 *General national plan, Op cit.* pag. 2

10 Le carte dei singoli sistemi territoriali possono essere consultate sul portale della Agenzia Nazionale del Territorio (AKPT) in versione aggiornata ed ad alta definizione http://planifikimi.gov.al/index.php?id=p-pk_shqiperia (consultato 30- 01- 2018)

11 Il piano in effetti mantiene un doppio registro: quello determinato dalla struttura per sistemi territoriali cui si sovrappone con qualche frizione quello determinato dalla ipotesi di costruzione policentrica. Le frizioni appaiono più o meno evidenti all'interno dei differenti sistemi. Se infatti, lo schema di gerarchizzazione proposto appare coerente rispetto al "sistema urbano", molto più problematico risulta negli altri sistemi ed in particolare in quelli agricolo, naturale ed in quello delle acque.

12 È da notare che la politica di incremento della accessibilità tra i centri maggiori e le aree più periferiche è

sempre inteso, come nelle politiche spaziali europee di più vasta scala, nel senso di un progressivo decentramento e redistribuzione delle densità e del potere attrattivo della conurbazione Tirana-Durazzo. Al contrario i possibili effetti di ulteriore “drenaggio” della popolazione rurale, che una accresciuta accessibilità potrebbero produrre non sono valutati né dibattuti.

13 *General national plan, op. cit.* pag. 65 e seguenti

14 “In any case, nodes and corridors are traversed by capillaries of green infrastructure that ensure the connection of habitats and longevity of ecosystems, despite the strength of urban structures and the risk of fragmentation that they could carry.” *General national plan, op. cit.* pag. 30

15 Il lavoro è frutto di un’attività di ricerca, intessuta di contatti e di scambi con l’amministrazione locale, portata avanti dalle autrici con costanza, anche attraverso l’attività didattica svolta presso il Politecnico di Milano. La ricerca è attualmente oggetto di un programma di cooperazione, URBANLAB, finanziato dall’Agenzia Italiana per la Cooperazione e lo Sviluppo (AICS), avviatosi nel 2017. Del gruppo di lavoro URBAN LAB fanno parte, con competenze differenti: Vento di Terra (ONG capofila), DASTU (Dipartimento di Architettura e Studi Urbani-Politecnico di Milano), ICEI (Istituto italiano di Cooperazione economica Internazionale), AITR (Associazione Italiana per il Turismo Responsabile), CESES - Centro Europa Scuola Educazione e Società e i partner Albanesi: Comune di Divjakë, INTBAU ALBANIA, Università di Tirana-Facoltà di Scienze Sociali. Il Ministero dello Sviluppo Urbano e l’Agenzia Nazionale di Pianificazione del Territorio (AKPT) hanno seguito l’iter del progetto sin dall’inizio e mantengono un ruolo di supervisione.

16 Questo ruolo è ribadito in più passaggi: “...The Blue Line which aims at (...) protecting, from the prohibited uses the coastal area, as defined by the sectorial legislation on the protection of water resources” *General national plan, Op cit.* pag. 57

17 “Coastal landscape road (...) one of the most strategic ties with regards to strengthening the economy of the country’s coastal tourism and agrotourism. The road will be of a landscape nature, with a low impact on the environment...” *General national plan, Op. cit.* pag. 134

18 Tutti i piani comunali sono consultabili on line nel portale della Agenzia Nazionale di Sviluppo del territorio (AKPT) <http://planifikimi.gov.al/index.php?id=337>.

19 la ricerca URBAN LAB è indirizzata a realizzare efficaci politiche di turismo “responsabile”: una forma di turismo sostenibile non solo in relazione ai fragili ambienti naturali del contesto, ma anche alle dinamiche sociali ed economiche proprie delle popolazioni insediate, a questo proposito è prevista la collaborazione di AITR (Associazione Italiana Turismo Responsabile)

20 L’agricoltura costituisce a tutt’oggi una voce rilevante del PIL albanese, attestandosi al 20% del PIL totale, occupa il 40% del territorio ed impiega il 50% degli addetti. *General national plan, Op cit.* pag. 107

21 Al di là del non trascurabile impatto ambientale, la forte stagionalizzazione del modello di turismo proposto non sembra infatti compatibile con l’obiettivo di mantenere la popolazione residente e di ridurre la migrazione interna verso Tirana della popolazione più giovane.

22 Ed in particolare insieme all’ufficio di pianificazione diretto dal arch. Lazar Vodo.

23 Le linee guida per lo sviluppo territoriale di Divjakë sono il documento che il Dastu si è impegnato a produrre all’interno della ricerca sopracitata

24 per la quale tuttavia sono necessari anche interventi di fitorimediale considerata la presenza di cromo ed altri metalli pesanti in alcune aree specifiche.

25 Negli anni recenti, ad esempio, alcuni minimi interventi sulle acque della laguna hanno prodotto un incremento del numero di pellicani che vi nidificano, portando ad un immediato, anche se piccolo, risultato in termini economici e di impiego.

26 Da un confronto con le popolazioni locali emerge la necessità di non sottovalutare la resistenza culturale alle forme di organizzazione “cooperativa”, che risulta essere una delle eredità più durevoli del passato regime.

27 Il progetto è affidato allo studio ARCO’ di Milano.

REFERENCES

- Anguillari, E., Bonini Lessing, E, Musco, F, ; Ranzato, M., Tosi, M. C. (eds) (2010), *Paesaggi deltizi e territori fragili. Comparazioni*. Università Iuav di Venezia, Venezia.
- Berger, A.M. (2008), *Designing the Reclaimed Landscape*, Taylor & Francis, New York .
- Berger, A.M. (2009), *Systemic Design Can Change The World*, SUN Publishers .
- Brew, D. (2003), “Geomorphology of the Albanian Adriatic Coast: A Study of Short-and Long-term Changes at Karavasta Lagoon and their Implications for Coastal Management” in *Geography*, 88(2), pp. 88-98.
- Ciavola P., Arthurton R.S., Brew D.S. and Lewis P.M. (1995), *Coastal change in Albania: case studies at Karavasta and Patok*. Technical Report WC/95/18, British Geological Survey, Keyworth, UK,
- Collins, P. (1998), *Changing ideals in modern architecture, 1750-1950*. McGill-Queen’s University Press-, second edition, p.149-158
- Corner, J (1999), *Recovering Landscape*, Princeton Architectural Press
- Dematteis, G., Magnaghi, A. (2016), *Patrimonio territoriale e corallità produttiva: nuove frontiere per i sistemi economici locali*. Relazione introduttiva atti del Convegno annuale della Società dei territorialisti, tenutosi a Galliciano il 21 e 22 ottobre 2016
- www.societadeiterritorialisti.it/wp-content/uploads/2016/11
- De Meulder, B., Shannon, K. (eds) (2013), *Water Urbanisms East*, Park Book
- European Commission (1999), *European Spatial Development Perspective (ESDP). Towards Balanced and Sustainable Development of the Territory of the European Union*
- Fabian, L., Viganò, P. (2010), *Extreme City. Climate change and the transformation of the waterscape*, Iuav Editore, Venezia 2010.
- Lanzani A. (2018), *Città territorio urbanistica tra crisi e contrazione. Muovere da quel che c’è, ipotizzando radicali*, Franco Angeli,
- Macchi Cassia, C. e Ischia, U. (2008), *Architettura e territorio. Una ricerca attraverso il progetto*, Udine, Forum
- Masoud, F. (2017), “Coding Flux: Redesigning the migrating coast,” *Scenario Journal 06: Migration*, Summer 2017, <https://scenariojournal.com/article/coding-flux/>.
- Mostafavi, M., Doherty, G. (eds) (2010), *Ecological Urbanism*, Lars Müller Publishers,
- Munari, C., Tessari, U., Rossi, R. and Mistri, M. (2010), “The ecological status of Karavasta Lagoon (Albania): Closing the stable door before the horse has bolted?“, *Marine Environmental Research*, 69(1), pp.10-17.
- RoA. Ministry of Urban Development, National Territorial Planning Agency (2016) *General national plan : first national document on territorial planning : 2015-2030*, Tiranë, Pegi, 2017
- Secchi, B. (1984) *Il racconto urbanistico*, Torino, Einaudi, p. 54 e segg
- Viganò, P. (2010), *I territori dell’urbanistica: il progetto come produttore di conoscenza*. Officina. pp 7-41
- Waldheim, C. (2006). *The Landscape Urbanism Reader*. New York: Princeton.
- Waldheim, C. (2016). *Landscape as urbanism: A general theory*. Princeton University Press.
- <http://planifikimi.gov.al/index.php?id=home> (portale della Agenzia Nazionale per lo Sviluppo del Territorio - AKPT)
- <http://www.fabrications.nl/portfolio-item/metabolismofalbania-2/>

Chiara Nifosi

DASTU, Politecnico di Milano
chiara.nifosi@polimi.it

PhD architect, is currently adjunct professor in Urban Design and landscape at Politecnico di Milano, and temporary research fellow, developing the URBAN LAB program in Albania. She gained a vast design experience working on cross cutting development plan for both public administration and research programs. She participated in diverse research programs: among them “Tourism development, heritage conservation and landscape protection of the Huyang and Huizou Municipality, Guandong Province” (2010) and “risultato città” a design investigation on the relation between large infrastructural projects and public space.

Marialessandra Secchi

DASTU, Politecnico di Milano
marialessandra.secchi@polimi.it

PhD architect, is currently assistant professor in Urban Planning and Design at Politecnico di Milano, where she also takes part in the teaching board of the Doctoral program in Urban Planning, Design and Policy. She participated in diverse research programs: among them the “Infrastructures, Urban Habitat and Settlements” (MI-UR-MURST 1998-2004) the “Tourism development, heritage conservation and landscape protection of the Huyang and Huizou Municipality, Guandong Province” (2010). She is coauthor of X Milano, Hoepli, Milano 2004, a design investigation on Milan’s urban territory.

Abstract

The emblematic case of Bagnoli: what it was, what there is, what there should be

Mario Coletta

Abstract

The last sixteen years of administrative inertia, with many cultural and political debates open to the public, but few proposed - although not finally approved - measures, have generated several contrasting planning ideas and design solutions, characterised by utopian views and individual interests. Such approach has created the preconditions for lack of action by public stakeholders. The deadlock derives from the concern of taking wrong decisions, that is to say the fear of privileging or tolerating speculation.



Fig. 1 - Vista dell'isola di Nisida da Bagnoli (immagine tratta da Google Earth)

In this framework, the understanding of the territorial context of the Bagnoli's urban void continues, with a renewed cultural, political and entrepreneurial debate. Slowed down and dispirited, the discussion does not prefigure the rehabilitation of air as the cure-all of the metropolitan area, and it downsizes its neo-directional aims which were submitted both by public administration and private entrepreneurs – having the latter disposed the predatory practice of land speculation in favour of the posh and utopian promotion of a “realm of possible”.

KEY WORDS

Napoli, Bagnoli, coast, disused land

Napoli, il caso emblematico di Bagnoli: cosa c'era, cosa c'è e cosa si pensa ci debba essere¹

Gli ultimi sedici anni di inerzia amministrativa, con molti dibattiti culturali e politici aperti al pubblico, ma poche misure proposte e non approvate definitivamente, hanno generato numerose ipotesi pianificatorie e idee progettuali contrastanti, caratterizzate da utopie astratte e interessi individuali. Tale approccio ha creato le precondizioni per la mancanza di azione da parte di soggetti pubblici. Lo stallo deriva dalla preoccupazione di prendere decisioni sbagliate, vale a dire la paura di privilegiare o tollerare le speculazioni.

In questo quadro, continua la lettura del contesto territoriale del vuoto urbano di Bagnoli, con un rinnovato dibattito culturale, politico e imprenditoriale. Rallentato e sfiduciato, il confronto non prefigura la riabilitazione dell'aria come la cura di tutta l'area metropolitana, e ridimensiona i suoi obiettivi neo-direzionali un tempo presentati sia dalla pubblica amministrazione che dagli imprenditori privati, avendo questi depresso l'abito predatorio della speculazione edilizia e indossato quello signorile, elegantemente utopico, di promotori di un “regno del possibile”.

PAROLE CHIAVE

Napoli, Bagnoli, costa, vuoto urbano

¹ Il presente contributo prende il via da un saggio dell'autore pubblicato in un volume collettaneo dal titolo “LA CITTA' DISMESSA” curato da Giovanni Persico, editore Tullio Pironti, Napoli, 2002.

Napoli, il caso emblematico di Bagnoli: cosa c'era, cosa c'è e cosa si pensa ci debba essere

(vagheggiamenti su caratteri e ruoli di un “vuoto urbano” da riempire)

Mario Coletta

C'era una volta a Bagnoli ... non vorrebbe essere il prologo di una delle tante fiabe metropolitane che la l'odierna società dei “post” (industriali, moderni ecc.) si accinge a raccontare ai bambini di ieri, oggi e domani mettendo insieme lacerti di memorie che i cataclismi di varia natura nel corso di più generazioni hanno accumulato fuori porta, nella provvidenziale attesa che qualcuno (letterato, poeta, artista, filosofo, intellettuale generico, cantastorie e... urbanista) li raccattasse nelle pagine di una possibile nuova antologia aperta ad una ... pluralità di usi e di consumi.

C'era una volta a Bagnoli ... vuole essere qualcosa di più di un aggiornamento di “*Lu cunto de li cunti*”; aspira ad essere un bilancio di sintesi di accadimenti i cui segni, individuati, esplorati, analizzati, classificati e schedati da una pluralità di angolature, si accingono non a ricostruire la storia di un passato-presente ma a prefigurare quella di un presente-futuro.

Gli esploratori, gli analizzatori, i classificatori ecc ... spogliatisi del rigoroso abito scientifico per indossare quello più ambizioso e gratificante dell'osservatore politico, hanno messo in evidenza finalità, strategie e scelte tutt'altro che “uniformemente condivise”, consegnando ai decisori di turno un pacchetto ricco (anzi traboccante) di idee quanto povero di praticabili proposte, idoneo soprattutto a riempire le pagine dei quotidiani che da circa un decennio stanno facendo da cassa di risonanza a diatribe opinionistiche dietro le quali si andavano e si vanno trincerando soffocati protagonismi accademici, esibizionistiche elucubrazioni di improvvisati urbanisti e cortigiani professionismi che assurgono a taciti (consapevoli e non) sostenitori di trame di interessi di parte riepiloganti gli estremi palpiti di un... “regno del possibile”.

C'era una volta a Bagnoli ... il mare, e lungo il mare una spiaggia, e sulla spiaggia un addensarsi di bagnanti, e con i bagnanti un pullulare di vita, di allegria e di gioiosità condite da voci, suoni e rumori definenti il complemento di un'atmosfera tipicamente partenopea.

Lido Coroglio e Lido delle Sirene appartengono alla memoria dei sessantenni e delle generazioni che li hanno preceduti: una razza ... in via di estinzione.

Allora Bagnoli era ... fuori le mura della città ed i due lidi facevano da barriera all'avanzamento (o all'avanzata?) della nostrana “civiltà industriale” le cui rumorose, stridenti ed inquinanti macchine li avrebbero inesorabilmente distrutti, sloggiando con essi i miti (le fantastiche telline!) che avevano preso ad insediarsi a fiore di sabbia ed i cespugli di rugola (non ancora assurta a ruoli protagonisti negli “sfizi” della cucina napoletana) che abitavano la spiaggia nei mesi non balneari restituendole, in minimi termini, quella

colorazione di verde che le seghettate schiere di cabine rilanciavano con la massima esaltazione nella stagione estiva, quasi a ripagare l'ambiente della scomparsa della sua mitica vegetazione mediterranea.

C'era una volta a Bagnoli...il paesaggio; un paesaggio mitico, suggestivo e ridente, tanto più ridente quanto più si va indietro nel tempo, i cui segni affiorano nei racconti dei descrittori storici più ancora che nella ricca messe di immagini cartografiche e vedutistiche che dal XV secolo hanno preso ad impreziosire collezioni, musei ed archivi dei principali centri di cultura.

Un paesaggio definito “paradisiaco”, facente da tramite tra i favolosi “Campi Flegrei” e la collina di Posillipo eretta a scrigno protettivo della bellezza di Partenope, con l'isolotto di Nisida concludente il naturale ... punto esclamativo.

Alimentavano questo paesaggio le acque ruscellanti dai rilievi dei Camaldoli, del Vomero e degli Astroni strutturanti la catena delle colline flegree; ad esse si univano le acque sgorganti in sito, accompagnate, nel loro ultimo affiorante percorso, da una lussureggiante vegetazione ripariale, il tutto incorniciato dal libero, spontaneo proliferare della macchia mediterranea che rivestiva le pendici collinari di più difficile antropizzazione.

Il paesaggio ridente di Bagnoli travalica la memoria d'uomo, e va rintracciata ormai nelle sole testimonianze indirette pervenuteci dalle fonti di cui sopra, che comunque non possono trasmetterci il colore ed il calore che lo contrassegnava a meno che... non si socchiudano gli occhi e si prenda ad ... immaginare.

C'era una volta a Bagnoli ... la risorsa termale : sorgenti affioranti di acque minerali ricche di molteplici proprietà terapeutiche, note agli antichi Romani che avevano preso a potenziarne lo sfruttamento eleggendo l'arco delle colline flegree a privilegiato sito di villeggiatura.

Tale risorsa, unita a quelle della fertilità naturale dei campi e dell'amenità paesaggistica dei siti, aveva sostanzialmente contribuito a definire “Felice” l'antica regione Campania favorendo il proliferare delle ville patrizie nonostante i rischi connessi alla persistente attività eruttiva.

Le vicende umane e gli sconvolgimenti naturali hanno gareggiato per due millenni nel cancellare dalla memoria collettiva la consapevolezza di tali risorse che solo al cadere del secolo XIX hanno preso a riaffiorare più che sul territorio, attraversato da una ventata di interesse archeologico, nella felice intuizione di un personaggio di elevatissimo ingegno e fervida creatività: Lamont Young, al quale si deve la elaborazione del primo (rimasto il più fantasioso) progetto di intervento urbanistico di Bagnoli in chiave di un esaltante sviluppo turistico delle sue risorse naturali, confortato dall'allora pionieristica rete infrastrutturale metropolitana che aveva preso a delineare.

C'era una volta a Bagnoli... un'intensa attività produttiva nei settori primari dell'agricoltura e della pesca, in un territorio riguadagnato all'originaria fertilità da attente opere di sapiente bonifica idraulica, con un mare particolarmente pescoso e dotato di facili approdi naturali per piccole imbarcazioni, protetto dai venti grazie anche al prospiciente isolotto di Nisida non ancora legato alla terra ferma dall'odierno ponte.



Fig. 2 - Vista di Bagnoli (immagine tratta da Google Earth)

C'era una volta a Bagnoli ... la natura, con i suoi colori, odori, rumori che segnavano il tempo lungo delle stagioni e quello breve della giornata.

C'era una vita vegetale ed animale che si era andata progressivamente trasformando con l'avanzare del dominio esercitato su di essa dall'uomo pastore, cacciatore, guerriero, contadino e finalmente operaio.

C'era una volta a Bagnoli ... il profumo dell'aria: un profumo che sapeva di salsedine quando il vento spirava da sud-ovest e di zolfo quando spirava dagli altri quadranti, o non spirava affatto.

Al profumo dei fiori selvatici era seguito quello delle messi falciate e della terra rimossa dagli aratri, poi quelli delle polveri da sparo, progressivamente sopraffatti e sostituiti dagli olezzi degli scarichi delle fabbriche e dai tanfi velenosi del cemento e dell'amianto.

C'era una volta a Bagnoli... il silenzio: un silenzio percepibile nell'intervallo del fruscio delle foglie e del mormorio delle acque della marina cadenzati sul variare delle direzioni e delle intensità dei venti, dallo scorrere della vita animale e vegetale, prima dell'uomo ed insieme all'uomo; un silenzio esaltante destinato ad affievolirsi ed a smorzarsi con la progressiva avanzata dell'antropizzazione.

Un silenzio interrotto dagli spari del poligono di tiro, frenato dal vociare animoso dei bagnanti, destinato a scomparire con il brillare delle mine e con gli assordanti rumori delle ruspe, con lo stridore dei pistoni azionanti i meccanismi delle industrie del ferro e del cemento fino ad essere definitivamente bloccato dai laceranti sibili delle non più

mitiche ... “sirene”.

C'era una volta a Bagnoli ... l'insediamento contadino: un insediamento nato relativamente tardi, in parte sovrappoentesi ai resti delle antiche dimore patrizie che in età romana avevano preso ad abitare il sito prima che le devastazioni telluriche, sismiche, bradisismiche e vulcanologiche ne compromettessero la sopravvivenza consegnando all'interesse archeologico i loro residuali, ma ancora espressivi, frammenti.

Un insediamento che ha conosciuto i tempi tristi della minaccia del mare, delle incursioni saracene, dell'impaludamento derivato dalla incapacità di fronteggiare le forze, divenute violenti, della natura, e della consequenziale vulnerabilità ai rischi delle pestilenze, ma che ha anche conosciuto i tempi propizi della riguadagnata salubrità e produttività grazie ai pazienti lavori di bonifica idraulica ed alla realizzazione di un sistema di reti viarie a servizio delle attività agricole.

In un passato relativamente prossimo altre forme di insediamento venivano ad occupare i margini settentrionali dell'area, parallelamente al processo di sviluppo delle nuove attività produttive che stabilivano il loro baricentro a ridosso della fascia più prossima alla costa, definibili, eufemisticamente, di “tipo urbano”: Bagnoli e Cavalleggeri d'Aosta, sorti a distanza di due generazioni con l'ambizioso programma di dar vita rispettivamente ad una “città giardino” e ad un rione autosufficiente.

In realtà la prima è andata strutturandosi come una cittadella operaia, assediata dall'industria e da vincoli militari (sede NATO) soffocata dalle reti infrastrutturali che avrebbero dovuto servirla e liberarla e che invece le hanno persino interdetto l'accesso al mare, impedendole ogni possibilità di crescita se non quella su se stessa o a sostituzione di una sua parte.

La seconda, realizzata attraverso una serie di sconsiderati interventi di insediamenti residenziali in cui la mano pubblica e quella privata hanno gareggiato nel dar vita ad esempi di cattiva edilizia ed ancora più cattiva urbanistica, si configura oggi più come un frammento di periferia che come un quartiere urbano, nonostante la pioggia di interventi di opere pubbliche e di conversioni a servizi pubblici di strutture produttive andatesi (anche di recente) ad attestarsi ai margini esterni del tessuto urbanizzato sulle pendici occidentali del costone di Posillipo, in posizione di difficile recupero alla centralità e quindi poco idonei a caratterizzarsi come poli di relazioni sociali.

Il rione Cavalleggeri ha risentito e risente degli stessi malesseri della cittadella operaia di Bagnoli, segnati come sono entrambi dall'isolamento determinato da una selva di barriere di vario tipo, erette per garantire protezione e servizio: barriere infrastrutturali (viarie, tranviarie e soprattutto ferroviarie), barriere ecologiche (determinate dalla prossimità ad insediamenti produttivi non compatibili con quelli residenziali: manufatti industriali ieri e cimiteri degli stessi oggi) e barriere morfologiche (collina di Posillipo) non superabili e non superate dalla cabinovia che ha lasciato di sé solo due elefantiaci



Fig. 3 - Estratto planimetria IGM 1907

piloni a braccia aperte sui quali ho avuto altrove modo di argomentare amenamente (Cfr. M. COLETTA: *I piloni del Rione Cavalleggeri* in "Paesaggio Urbano" n. 7/91).

C'era una volta a Bagnoli ... l'industria. Una industria pesante, definita alquanto impropriamente "di base", solidamente ancorata alla lavorazione del ferro, dell'amianto e del cemento i cui impianti avevano cancellato tutte le preesistenze: del clima, del paesaggio, dell'ambiente, dell'agricoltura, degli stabilimenti balneari dei reperti archeologici sommersi ed affioranti, delle risorse termali, delle case contadine dei profumi e dei silenzi; un'industria che era andata espandendosi sino a cozzare contro le più resistenti barriere ecologiche, morfologiche ed insediative; un'industria che aveva mutato le forme, i colori, i rumori, gli odori dell'ambiente, avvolgendolo in una cortina grigia di fumi e cemento, che pretendeva di barattare malessere fisico con benessere economico, qualità della salute con sicurezza di lavoro, condizioni di vita con speranze emancipative.

Sulle scorie inquinanti ambiente e salute prosperava una retorica ideologica che, nel tentativo di fungere da "ammorbidente", esaltando le virtù della classe operaia (che dall'inferno sarebbe passata al paradiso) mirava in sostanza a conquistare una più avanzata posizione nella scala del potere politico-elettorale, fomentando strumentali dissensi e comportamenti epidermicamente rivoluzionari all'insegna di una mitizzata più che mitica "lotta di classe" priva di ragioni, di corpo e di anima.

I propositi delocalizzativi della "esuberante" industria di stato, prospettati nei tardi anni '60 in seno alla «Ipotesi di assetto territoriale della Campania», motivati da ragioni di maggiore opportunità produttiva più che da una maturazione della coscienza ecologica (si proponeva di trasferire nella piana di Lago Patria gli impianti produttivi di Bagnoli, ormai impossibilitati a recepire ulteriori espansioni e quindi non in grado di garantire un adeguato spazio per lo sviluppo dell'indotto) furono salutati come uno dei più minacciosi tentativi di allontanare da Napoli la "classe operaia" e le lotte sindacali.

Grazie ad una "favorevole" circostanza amministrativa locale, quando già sull'intero Paese si andava proiettando l'ombra lunga della crisi internazionale della siderurgia, i nuovi illuminati gestori del sistema politico locale e nazionale, incoraggiarono l'elevarsi dell'estremo canto del cigno dell'armatura produttiva di Bagnoli, non solo arrestando i propositi delocalizzativi del complesso industriale ma promuovendo anche un'ulteriore irresponsabile crescita in sito dello stesso, garantendo mendacemente che con il potenziamento degli impianti di depurazione si sarebbe attuata una più efficace tutela della qualità della salute e dell'ambiente.

Il diagramma degli sprechi derivanti dalle politiche sbagliate veniva a toccare la sua punta più elevata, ed a pagarne le conseguenze è stata per prima, e più pesantemente, quella "classe operaia" di cui si intendeva promuovere lo sviluppo, e che si è ritrovata perdente in salute, garanzia di lavoro e attese di prosperità.

Il resto è cronaca.

C'è oggi a Bagnoli ... il "vuoto urbano". Un termine di relativa recente coniazione, insolito, strano ed ambiguo nella sua polivalente interpretabilità; catturato dalla politica e rilanciato nell'universo delle discipline "scientifiche" che le orbitano a più imme-

diato ridosso, dalla geografia all'economia, dalla ecologia all'etnologia, dalla sociologia all'antropologia, dalla filosofia alla psicologia e via via proseguendo fino all'architettura ... attraverso l'urbanistica; tutte indiscriminatamente attraversate da profonde crisi di identità nel tormentato viaggio dalla certezza assiomatica al dubbio sistemico, lungo il quale i postulati sopravvissuti alle contaminazioni cosiddette "ideologiche", sono venuti progressivamente a cedere il passo alle "strategie" per assumere il ruolo di ... sostegno alle decisioni.

Il "vuoto urbano" è una delle più mortificanti e menzognere invenzioni della politica cortigiana, uno strumento atto a legittimare, ammesso che ce ne sia ancora bisogno, il gioco dei giochi che struttura il meno discriminabile possibile esercizio del potere.

Nell'accezione negativa del termine il "vuoto urbano" di Bagnoli non è misurabile nel tempo come lo è per lo spazio; esso corrisponde alla perdita di alcune presenze e prerogative possedute nel passato soprattutto prossimo, in definitiva ad uno svuotamento di ruoli, di funzioni, di relazioni, di circostanze occupazionali, di iniziative imprenditoriali ecc ... , ma anche, e soprattutto, è espressione di una profonda crisi di identità e di un parallelo smarrimento dei valori ad essa connessi.

Nell'accezione positiva il "vuoto urbano" di Bagnoli ha carattere di temporaneità, e si caratterizza come lo spazio delle attese, delle riflessioni, delle idee nuove, delle strategie, dei progetti e delle possibili decisioni.

Nel vuoto urbano di Bagnoli c'è chi riscontra solo rovine, fallimenti, delusioni e degrado e c'è chi ritrova l'occasione buona per...

Nel vuoto lo spazio si dilata esasperandosi ed esaltandosi; perde forma, dimensione e contenuti; lo stesso contorno si colora di ombre e di luci, prestandosi ad incorniciare immagini crepuscolari o radiose, a seconda da dove e come le si guarda.

A riempire il vuoto intervengono prima le utopie, poi le razionalità; tra le due intercorre il tempo delle discussioni, dei confronti, delle diatribe e delle diaspore che tendono a prendere il posto (a dire il vero molto più confortevole) della ormai ufficialmente dismessa "lotta di classe" consumata nei medesimi spazi sino ad un trentennio or sono; il tutto all'insegna di più morbidi portati dell'avanzamento democratico eufemisticamente battezzati "partecipazioni ai processi decisionali".

La strada e la piazza cedono il posto ai circoli ed alle sale cinematografiche, dove tutto si arrotonda in processi partecipativi a circuito interno accessibili solo a chi conta e a chi racconta, per confluire finalmente nelle sale consiliari dove i tavoli ridiventano rettangolari e a ciascuno degli "aventi diritto" è assegnato uno spazio di ratifica, più che di rettifica, delle decisioni (pre)assunte.

C'è oggi a Bagnoli... il vuoto urbano; e nel vuoto urbano fa da protagonista il silenzio, una nuova forma di silenzio, molto diverso da quello antico. Il silenzio delle nuove sirene, delle navi in attracco e partenza, il silenzio delle fabbriche in avvio e chiusura dei cantieri, il silenzio dei traffici veicolari in vario modo connessi alle attività produttive, il silenzio delle macchine e delle altre forme di attività lavorative dismesse, persino il silenzio delle interrotte (ove mai realmente cominciate) operazioni di disinquinamento del mare, della costa e dei siti contaminati dalle scorie delle fabbriche, ma soprattutto il

Fig. 4 - Vista di Bagnoli area Ex Cementir (immagine tratta da Google Earth)



silenzio depressivo della solitudine, che non si riesce certo a colmare con le sporadiche iniziative rilocalizzative intraprese dalla pubblica amministrazione e dalle istituzioni che la fiancheggiano; un silenzio che sopravvive persino ai frastornanti concerti di particolari espressioni dell'arte musicale contemporanea che sembrano particolarmente mirate a dare libero sfogo alle... esuberanze giovanili.

Eppure mai tanto silenzio è stato così ricco di parole!

Il "caso Bagnoli" è presente trecento sessanta giorni all'anno sulle pagine dei nostri quotidiani; fa sistematicamente parlare di sé negli ambienti della politica cittadina, provinciale, regionale e persino nazionale, in quelli professionali, intellettuali, imprenditoriali ed artistici, in un incredibile concerto di eterogenee protagonistiche testimonianze, una sorta di impalcatura della commedia dell'arte, un canovaccio nel quale risulta dominante lo spazio della estemporanea improvvisazione.

C'è oggi a Bagnoli... un cimitero di scorie che continua ad avvelenare il suolo, il sottosuolo, la fascia di costa e i fondali marini minacciando la salute, la sicurezza e la piacevolezza del vivere; e sopra questo cimitero senza forme, senza aiuole, senza viali alberati, senza prati, senza luci e senza decorose architetture, si ambientano altri contesti cimiteriali che abusivamente hanno preso a spaziare nei vuoti dei recinti e lungo le strade morte al traffico di mezzi, merci, vita e lavoro... in ombra: cimiteri abitati da carcasse di automobili, da elettrodomestici fuori uso, da componenti di arredo, da relitti di sanitari, lamiere, infissi, materassi e quanto altro possa concorrere a rendere miserabile il paesaggio e disastroso l'ambiente.

Cimiteri sconsecrati, solo furtivamente frequentati, senza vita e senza morte, senza croci e senza preghiere, e senza speranze in una vita... migliore.

Eppure in tanta desolazione sono in molti a vedere il fondo di un baratro dal quale non



si può che risalire, e ad intravedere possibili itinerari di... miracolose resurrezioni.

C'è oggi a Bagnoli... un paesaggio crepuscolare, popolato di recinti tagliati a squadra da una viabilità in abbandono dove mura e staccionate si sollevano oltre l'altezza dell'occhio, facendo da schermo alle architetture industriali sopravvissute ai primi e più radicali interventi di "bonifica"; monotoni, esuberanti ed ossessivi volumi che hanno da sempre anteposto la quantità alla qualità, la funzionalità all'estetica, la cui unica componente significativa è espressa dalle sveltanti ciminiere degli altiforni, punti esclamativi atti a sottolineare lo squallore di un paesaggio, di un ambiente e di un territorio che nell'arco di un ventennio ha perso consistenza, caratterizzazione e funzione, per divenire... un vuoto (urbano?), un luogo di attesa, disponibile ad ogni vagheggiamento, idea, proposito, progetto e... decisione che ne ridetermini una immagine, una funzione, in definitiva una ragione di essere.

C'è oggi a Bagnoli... un fermento, stimolante e pericoloso ad un tempo, che tende a convertire le negatività in positività, sul quale sembrano lavorare insieme pubblico e privato, ciascuno chiuso nel proprio recinto di idee, programmi, finalità, obiettivi e ... attese di tornaconti; un fermento che attiva un clima di insolito buonismo tra i decisori impegnati in una sorta di gara che si combatte "al rialzo", mettendo in luce le virtù ed in ombra i vizi, consistente nel predisporre stimolanti, confortevoli e suggestivi assetti che si spingono ben oltre la riqualificazione di un quartiere da riurbanizzare, quasi a predisporre un ruolo altamente direzionale, un ruolo di primaria attrazione e di qualificata

Fig. 5 - Immagine satellitare di Bagnoli (immagine tratta da Google Earth)

frequentazione atto a fare di Bagnoli una sorta di nuova “Capitale di Napoli”:

C'è oggi a Bagnoli una ... tensione-attenzione politica, orientata a fare dell'area flegrea la sede sperimentale di un nuovo corso per l'intervento sulla città. Una tensione-attenzione politica mirata a lasciare segni positivi di intenzioni più che bonificative e riabilitative, a seminare i germi di un (esaltato o esaltante?) particolare tipo di sviluppo.

La “città della scienza”, realizzata, incendiata e ricostruita sul litorale di Coroglio, è da considerarsi un'orma, un'oasi o il tracciamento di una pista?

Intanto possiede la dimensione di un temporaneo... presidio culturale del territorio, un fortino provvisorio, anche se messo su con staccionate non definibili precarie, ma comunque non solide, a più elevato significato simbolico che operativo, una sorta di canna che si agita nel deserto, in grado di preannunciare nuovi ... eventi, ma non in grado di contribuire a determinarli.

C'è oggi a Bagnoli ... il disinquinamento, la cui macchina procede con s(misurata) lentezza, frenata dall'inezia del proprio peso, dalla difficoltà delle “manovre tattiche” avviate, dalla ossessionante partita a scacchi tra operatori politici di diverso ordine e grado, dall'esercizio della miriade di “poteri” che strutturano la cosiddetta “farragine burocratica”, dalla carenza di progetti effettivamente esecutivi, dalla disorganizzazione dei fautori, dei sostenitori, degli attori e dei controllori, dall'eccesso di “generosità giustificativa” e dalla ricchezza delle attitudini a sollecitare comprensioni e giustificazioni, ben vigile nel mantenersi alla debita distanza dal pendolo comportamentale oscillante dalla antica sfera della “corruzione” a quella più moderna della “concuSSIONE”, nella illusione di segnare il tempo delle nostre due prime ... “Repubbliche”.

Conseguentemente i tempi ed i costi delle operazioni si allungano e si allargano, ovvero si dilatano ben oltre la soglia di una accettabile prevedibilità, e producono una catena di disfunzioni, danni e crisi di credibilità.

Un ulteriore e forse più critico intralcio e rallentamento alla conduzione dei disinquinamenti è determinato dalla eterogenea distribuzione delle proprietà fondiarie e dalla complessità delle procedure per l'acquisizione delle aree interessate in un incredibile gioco di travasi tra mani reciprocamente “pubbliche”.

In assenza di una legittima circostanza di effettivo “possesso” diventa sibillina la distribuzione delle iniziative, dei progetti e delle competenze gestionali; il che contribuisce ad esasperare le conflittualità tra le parti (soprattutto politiche nazionali e locali, specie se si configurano, come nel presente, di segno opposto) che si contendono il protagonismo nella conduzione delle operazioni intese nella accezione di un investimento sostanzialmente elettorale.

C'è oggi a Bagnoli ... una doviziosa pioggia di idee prefiguranti possibili (e non) riempimenti del suo “vuoto”, di compiaciute espressioni progettuali, di accademiche esercitazioni di riassetto urbanistico che viaggiano dal filo idealistico tendente a progressivi assottigliamenti al cordone ombelicale del fare, del contraffare e dello strafare che fanno da maschera all'affare, sottendendo un'articolata rete di investimenti eufemisticamente salutati con l'armonico termine di “concertazione”.

L'utopia di Lamont Young resta comunque ancora oggi imbattuta, immersa come si

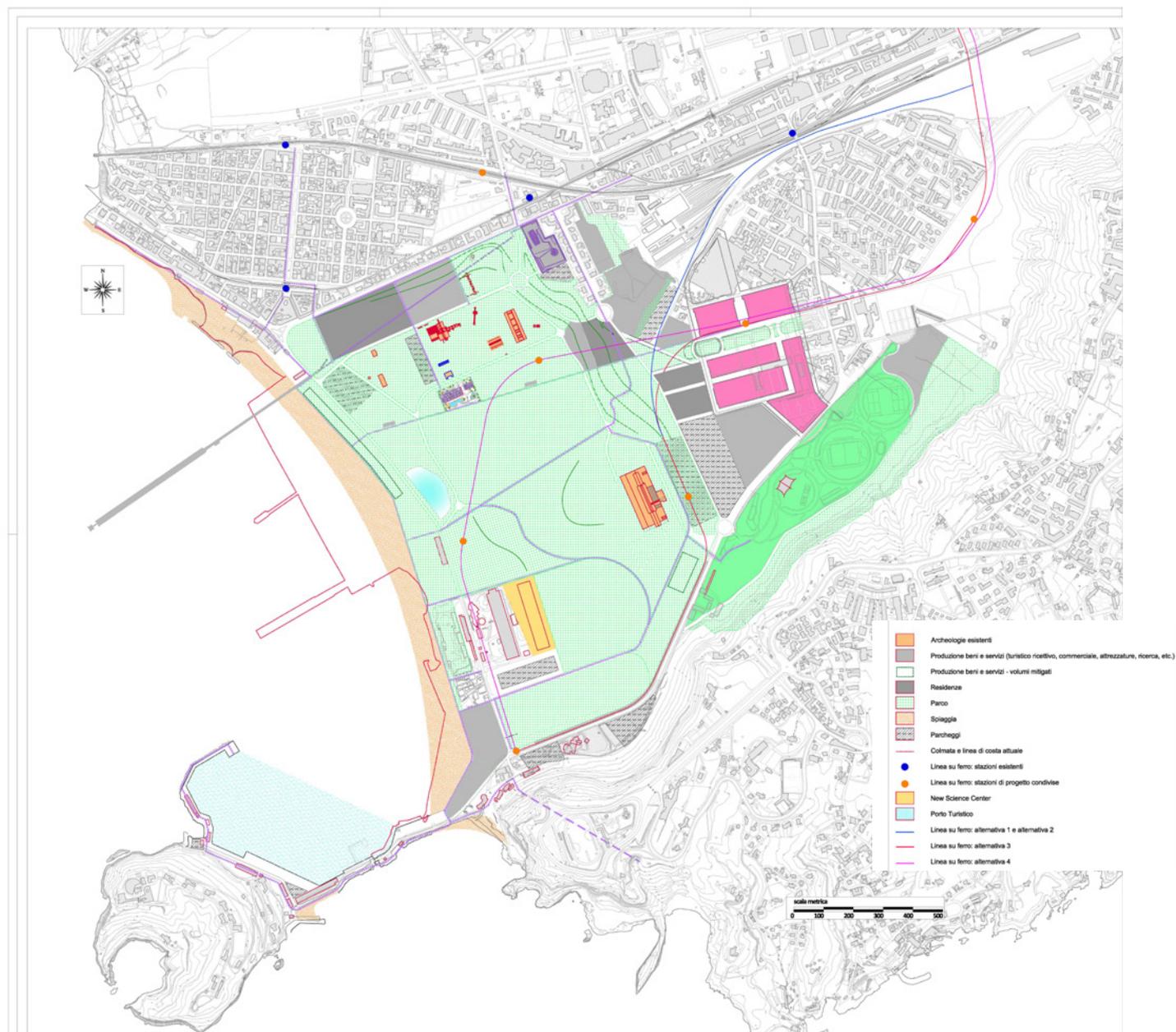


Fig. 6 - Planimetria generale dell'Accordo Interistituzionale per il Programma di Risanamento Ambientale e Rigenerazione Urbana di Bagnoli (dal sito web del Comune di Napoli)

ritrova in quell'atmosfera surreale di un romanticismo che si apre al progressismo delle innovazioni tecnologiche senza perdere le sue connotazioni culturali, paesistiche ed ambientali, anzi incoraggiandone l'esaltazione prefigurando una sorta di Eden nel quale sembra albergare quella gioia di vivere che nel passato non ci si disdegnava di definire "felicità".

Ampie distese prative si alternano a parchi arborati fondentisi ad artistici giardini che fanno da cornice a stabilimenti per la balneazione, alla molteplicità degli impianti sportivi e delle attrezzature ricettive e ricreative sapientemente distribuite in un dialogo compositivo coniugante razionalità a creatività organica, servite da strade ferrate e rotabili, sentieri pedonali e percorsi di acqua che si aprono in vasche, piscine e stagni

immersi in esotiche vegetazioni popolate dalla fauna tipicamente lacustre (oche, anatre, cigni ecc.)

Gli assetti urbanistici che sono seguiti, anche quelli ricalcanti una matrice dichiaratamente utopica (Progetti di Aldo Loris Rossi e di Nicola Pagliara) hanno fatto i conti con i tempi, con le tendenze architettoniche ed urbanistiche emergenti nella rinnovata cultura europea dell'ultimo ventennio, recuperando solo in parte il fascino del romanticismo Lamondiano, concorrendo comunque ad accrescere lo spazio di risposta alla domanda sociale di bello, di ameno e di confortevole, in un ridisegno suggestivo del contesto paesistico flegreo.

C'è oggi a Bagnoli ... uno schieramento di posizioni di radicalizzato contrasto tra conservatoristi ed innovatoristi, che rendono più accesi i confronti e più complessa la ricerca di una condivisa soluzione.

Ai propositi iniziali di liberare quasi per intero il campo dell'intervento, demolendo pontili, padiglioni produttivi, ed insediamenti di pertinenza, lasciando come testimonianza della memoria storica solo le più significative ed espressive ciminiere, sono subentrati quelli di recuperare buona parte del patrimonio edilizio industriale sopravvissuto alle operazioni della ruspa (che aveva avviato a realizzazione il programma di bonifica) e di convertirlo ad usi sociali che andassero anche oltre le primitive intenzioni mirate a renderlo una sorta di museo di se stesso ("della civiltà del lavoro a Napoli").

Conseguentemente, non volendo (o non potendo) rinunciare allo accoglimento delle pressioni avanzate sia dai conservatoristi che dagli innovatoristi, si è pervenuti alla soluzione para salomonica di accogliere i progetti di entrambi, a spese del paesaggio, dell'ambiente e del territorio, sovraccaricando quest'ultimo di una (esasperata densità edificatoria e mortificandolo con una promiscuità di prodotti, funzioni ed interessi e che si configura ben lontana dal realizzare un equilibrato, partecipato e condiviso assetto insediativo atto a soddisfare le attese di chi vive la quotidianità del luogo, del rione, del quartiere e della città.

Cosa si pensa, in definitiva, debba divenire Bagnoli? La risposta non è di agevole formulazione.

Accantonando la ricca messe delle tante volontaristiche, fantasiose e talvolta bizzarre proposte "descritte ed illustrate" dai sognatori di turno che non hanno mai conseguito diritto di cittadinanza oltre la soglia degli accademici confronti e sorvolando sui disegni che, pur razionalmente motivati, hanno inteso proporre, propagandare e talora imporre solo aspetti settoriali ed interessi particolari, chiudendo gli occhi sulla complessa definizione delle risultanze e sulle ricadute sociali, mi limito a formulare una sintetica considerazione sulle conclusioni alle quali perviene il progetto dell'Amministrazione Comunale ("Piano urbanistico esecutivo di Coroglio-Bagnoli") che, a mio avviso, presume di fare di Bagnoli una vera e propria "nuova Capitale di Napoli", assegnandole il ruolo di sede di concentrazione dei principali poli direzionali:

- a) polo della scienza
- b) polo della cultura
- c) polo dell'arte

- d) polo del turismo
- e) polo dello svago
- D polo dell'ecologia
- g) polo della balneazione
- h) polo della ricettività
- i) polo degli affari
- I) polo dello sport
- m) polo della mobilità infrastrutturale
- n) polo della nuova edilizia residenziale.

Mancano all'appello i poli della sicurezza, della spiritualità e della salute, requisiti della sfera privata che sfuggono alla attenzione di chi vede partecipe della costruzione della città la sola sfera pubblica, richiamando alla memoria (ovvero parafrasando) quanto il Trilussa sottolineava a conclusione del suo satirico sonetto *La coscienza all'asta*:

“... In fatto de coscienza,
male che vada... se ne pò fà senza”.

Questo concentrato di poli non determina un semplice “pezzo di città” come dichiarato nella relazione illustrativa del piano, ma evidenzia intendimenti molto più ambiziosi, per certi versi e molto più limitati per certi altri; ne deriva una sorta di “cittadella” privilegiata che sembra accogliere tutto quanto risulta carente (in termini di attrazione e direzionalità) a Napoli, un autentico modello di “città capitale”, proprio della migliore tradizione idealistica; una sorta di macchina perfetta, specie se la si vede a distanza non ravvicinata, che contempla l'intera gamma delle risposte alle possibili domande di una società del benessere; una città abitata più da governanti che da governati, nella quale il fare e l'affare tendono ad identificarsi concorrendo ad intessere le trame di sofisticati recinti entro i quali racchiudere le elementari attese “del bello, dell'utile e' del curioso” di una popolazione tutt'altro che opulenta.

Una “città capitale” che promette ai giovani ed ai forestieri la più stimolante delle accoglienze: musiche, sport, spiagge, porti turistici, alberghi di lusso e ... persino campeggi proletari, immersi in tanto verde, tutto da reinventare.

Una “città capitale” che ai più zelanti, pesanti e pedanti sembra promettere cultura, arte e scienza, università, centri di ricerca, musei e ... tanta archeologia, industriale e non.

Una “città capitale” che sembra garantire agli imprenditori più intraprendenti, della mano ... pubblica o privata, occasioni di ben mirati e redditizi investimenti.

Una “città capitale” che assicura la soluzione ottimale dei problemi del traffico, promettendo l'esaltazione dei trasporti collettivi, con strade, ferrovie e tante stazioni di metropolitane.

Una “città capitale” che assicura la realizzazione di nuovi alloggi in zona, non distribuiti in palazzetti a tre piani (lievitati col tempo entro e soprattutto fuori della legalità), come nella città operaia di Bagnoli, né in palazzotti di cinque piani ed oltre, popolari e di cosiddetta “civile” abitazione, edificati nel rione Cavalleggeri nel secondo dopoguerra dalla impoverita mano pubblica o dalla rapace mano privata, ma raccolti, concentrati,

costipati in svettanti grattacieli, idonei certamente più a realizzare suggestivi paesaggi urbani che confortevoli ambienti dove vivere.

Una “città capitale”, in conclusione, nella quale il secondo termine conta più del primo, dove “il regno del possibile” sembra essere ritornato ... di casa, per fare da garante di tutto, meno che della effettiva...credibilità.

IMAGES SOURCES

Le figure nn. 1-2-4-5 sono tratte dal sito di Google Earth. In particolare sul sito si indicano come autori delle figure nn. 1-2-4 i seguenti nominativi: Figura 1 Maria Minopoli; Figura 2 Peter Schönbach; Figura 4 Gerardo Jerry.

La figura 3 è uno stralcio della planimetria IGM scaricata dal sito del Comune di Napoli - Fotocittà.

La figura 6 è stata scaricata dal sito del Comune di Napoli.

Mario Coletta

Università degli Studi di Napoli Federico II
coletta@unina.it

Già professore Ordinario di Urbanistica, è stato direttore del Centro Interdipartimentale di Ricerca LUPT e del Dipartimento di Conservazione dei Beni Architettonici ed Ambientali nonché coordinatore del Master di II livello in Pianificazione e progettazione urbanistica nel governo delle trasformazioni del territorio, presso l'Università degli Studi Federico II di Napoli. Fondatore e direttore della rivista internazionale di cultura urbanistica TRIA, è autore di numerose ed autorevoli pubblicazioni monografiche e collettanee.

Ru
bri
che

Book reviews

Giuseppe Pirozzi
Rudera. Sculture in terracotta 2007-2017

Enrico CRISPOLTI (a cura di)

Editalfa, San Sebastiano al Vesuvio, 2017

di Candida CUTURI



La mostra *Rudera. Sculture in terracotta 2007-2017*, a cura di Enrico Crispolti, è dedicata alla produzione in terracotta dell'artista Giuseppe Pirozzi, con particolare riferimento all'ultima decade. La sede della mostra (da ottobre 2017 a gennaio 2018) è presso Castel Sant'Elmo, negli ambienti del Museo *Novecento a Napoli* e nei nuovi spazi espositivi tra la Chiesa di Sant'Erasmo e la relativa sagrestia, recentemente restaurata.

La collezione permanente del Museo già contemplava due opere dello scultore Pirozzi – *Figura in movimento* (del 1956) e *Venerato ricordo* (del 1966) – afferenti all'informale napoletano. Una selezione di opere in bronzo attesta un articolato e raffinato percorso di ricerca artistica.

Vi si affiancano le più recenti sculture della mostra in corso, *Rudera*, che allude alla omonima poesia scritta dall'amico Michele Sovente nel 1988.

Trattasi di venticinque opere in terracotta esposte nell'aula della chiesa, che secondo la direttrice del Polo museale della Campania, Anna Imponente, si configurano quali incastri di frammenti narrativi implosi, e ricondotti ad unità attraverso l'impegno civile dell'arte; inoltre, nella sagrestia, una serie di minute formelle, concorrenti ad una rappresentazione corale di esercizi di raccoglimento (simile alla preghiera).

Sculture fittili, sullo sfondo di detriti, alludono alla bellezza ferita, alle testimonianze violate, al silenzio della morte, e rimandano alla distruzione negli scenari bellici: *L'attesa* (2017, in terracotta ingobbata) ricorda la sofferenza del popolo siriano, attraverso un volto umano, ferito, affiorante dalle macerie; *Aleppo* (2013, in terracotta ingobbata) e *Palmira* (2014, in terracotta ingobbata e ferro) sono dedicate alle città siriane, assediate, bombardate, distrutte¹.

Le sculture in terracotta ingobbata, talvolta all'interno di strutture in ferro, raccontano la distruzione del passato e l'alienazione, nei luoghi di guerra ma anche in alcune aree metropolitane, dove si consumano il dolore e la pena, l'incomprensione e la solitudine del pensiero. Si annoverano *Trittico* (2017), quale sintesi di un immaginario plastico,

¹ Aleppo, nella Siria settentrionale, è stata martoriata dal conflitto siriano (iniziato nel 2011). A nord-est di Damasco, il sito di Palmira, riconosciuto quale World Heritage Site UNESCO, è testimonianza di uno dei maggiori centri culturali del mondo antico, in cui gli approcci greco e romano si armonizzavano con influenze persiane e tradizioni locali. Purtroppo, l'area archeologica di Palmira ed il relativo Museo hanno subito distruzioni e ingenti danni nel corso degli ultimi anni.

Apollo e Dafne e Il rimorso (entrambi del 2016), *Angelo ribelle* (2015), in terracotta ingobbiata e ferro; *Edicola* (2015), *Il tempio e Memoria bruciata* (entrambi del 2014), *Aphasia* (2012), in terracotta ingobbiata.

La resilienza (2015), in terracotta ingobbiata, è una scultura commemorativa a Francesca Mansi – vittima della tragica alluvione del 2010 – donata al Comune di Atrani.

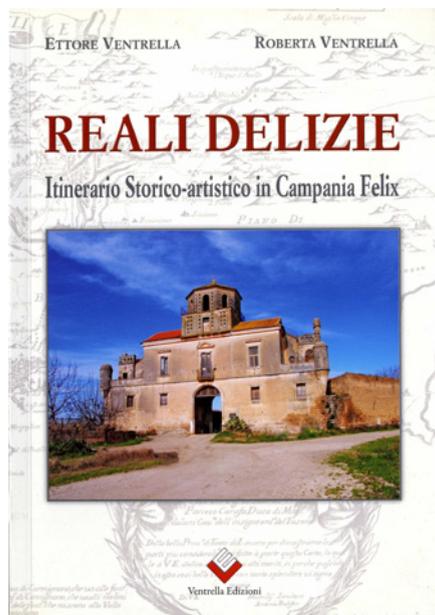
Nell'opera *Presepe Dono* (2012), nata quale esposizione itinerante, in terracotta e ferro, nell'ambito del progetto "Presepi d'Artista" di Giuseppe Appella (descritta dallo stesso curatore), i volti della Madonna e di Giuseppe e le mani protese del Bambino, al centro, dominano una serie di elementi sottoposti, tra cui il pane, simboleggiante il corpo del Bambino ed il suo sacrificio, tre uova alludenti a creazione e rinascita, sette libri aperti e chiusi (virtù e Sacre Scritture), la stella caduta (ad indicare la strada per Betlemme), le melegrane (rigenerazione della terra), melone, pigna e verza (fertilità), pesci (richiamo al battesimo), rovine dei templi quale preludio alla nuova Gerusalemme...

Infine si annoverano, in terracotta, *Silenzio, Io so e Buio-dubbio*, del 2011, nonché *L'assedio e Il passaggio*, del 2007.

Installata lungo un'unica parete della sagrestia, *Preghiere* è un'opera multipla costituita da cento formelle (di dimensioni pari a circa 20x20 cm) in terracotta ingobbiata, a bassorilievo, realizzate da Giuseppe Pirozzi tra il 2013 e il 2017. Caratterizzate da una certa varietà cromatica, le formelle sembrano alludere ad episodi e memorie, configurarsi quali messaggi, riflessioni, oppure spunti creativi, attraverso geometrie, simboli e codici alfanumerici.

Come sottolinea Crispolti, il processo creativo plastico di Pirozzi si muove dall'approccio di Augusto Perez (già assistente di Emilio Greco), espressione di una "usura esistenziale", attraverso suggestioni figurali quasi relittuali e richiami materico-informali di derivazione inglese post-mooriana. Si è poi sviluppato, nel corso degli anni sessanta dello scorso secolo, in una "figuralità frammentata e associativamente compositiva", ricettiva di molteplici suggestioni, "iconico-organiche e meccanico-oggettuali", poi attraverso un esplicito riferimento figurativo umano in un contesto volutamente frammentario (di eco manierista) negli anni settanta, proposizioni plastiche compatte negli anni ottanta, focus sui frammenti oggettuali tra gli anni novanta e il primo decennio del XXI secolo, muovendosi infine dal metallo (in particolare il bronzo) alla terracotta (talvolta ingobbiata), che agevola un processo di assestamento decantativo ed associazione memoriale.

Il testo si correde di numerose immagini relative alle sculture di Pirozzi in mostra presso il Museo *Novecento a Napoli*, cui si affiancano saggi di Gabriele Frasca, Ugo Vuoso e Claudia Borrelli, un'antologia di estratti da cataloghi ed articoli (Enrico Crispolti, Lea Vergine, Luigi Carluccio, Raffaello Causa, Maria Roccasalva, Michele Sovente, Massimo Bignardi, Vitaliano Corbi, Mario Franco), nonché note biografiche a cura di Francesca Pirozzi.



Reali Delizie.

Itinerario Storico-artistico in Campania Felix

Ettore VENTRELLA, Roberta VENTRELLA

Ventrella Edizioni, Capodrise, 2013

di Candida CUTURI

Avvalendosi di rilievi grafici e fotografici, cartografia storica, documenti ed atti notarili, l'itinerario prospettato da Ettore e Roberta Ventrella focalizza la Masseria Monti di Maddaloni, articolandosi lungo le "Reali Delizie" ubicate nei territori avocati al patrimonio reale.

L'area di Maddaloni è nel territorio denominato da Plinio il Vecchio "Campania Felix" – regione deliziosa e fortunata in cui si riconosceva "l'opera prediletta della natura" – ancora raffigurato, nelle rappresentazioni di metà Ottocento, quale paesaggio lussureggiante e ameno.

Eppure, le cave circostanti la Masseria Monti – da cui veniva estratto tufo per realizzare emblematici edifici nel territorio casertano – adibite a sito di stoccaggio temporaneo per rifiuti solidi urbani, furono successivamente utilizzate quale destinazione clandestina di rifiuti speciali, tossici e particolarmente cancerogeni¹.

Il testo si apre con la presentazione della professoressa Paola Raffaella David – Soprintendente per i Beni Architettonici Paesaggistici Storici Artistici ed Etnoantropologici per le Province di Caserta e Benevento – che sottolinea il valore culturale e l'impegno civico di una ricerca sul paesaggio casertano che focalizza l'edilizia rurale, e non le grandi emergenze architettoniche, fondendo aspetti tecnico-scientifici con saperi e memorie storiche, attraverso inediti percorsi narrativi.

L'architetto Maria Carmela Caiola, Presidente della sezione casertana di Italia Nostra, ritiene che il "racconto avvincente" degli autori, svelando la bellezza della piana casertana e del paesaggio scandito dalla centuriazione romana, abbia fatto emergere la necessità di salvaguardare il tracciato romano (ancora leggibile nonostante la cementificazione) e di riqualificare le preziose testimonianze rurali (quali le masserie Monti e Centrangole) ubicate in corrispondenza dei nodi della centuriazione. Pertanto, Italia Nostra (Sezione di Caserta) aveva presentato relativa richiesta, agli enti competenti, per vincolo a salvaguardia.

La presentazione del professore Mario Coletta si sostanzia della personale conoscenza di Ettore Ventrella, suo allievo, laureando e collaboratore negli anni della "prima maturità professionale e culturale": imprevedibile, creativo, curioso, esuberante, ironico, incline a molteplici interessi tecnici e scientifici; caratteristiche che il prof. Coletta, peraltro, riscontra nella figlia di Ettore, Roberta. Nella esperienza di rilevamento architettonico ed urbanistico del centro storico di Venafro, la "disinvolta socializzazione" di Ettore Ventrella (e del collega Angelo Spadaro) contribuì all'accesso ad alcune abitazioni "retrive ad estranee visitazioni" e agli archivi di famiglie che custodivano gelosamente

¹ Rilevazioni dell'ARPAC evidenziarono emissioni di gas con rilascio di benzene. La ex Cava Masseria Monti è nella lista regionale dei "siti di particolare natura e complessità su cui realizzare interventi di messa in sicurezza/bonifica"; la Regione avrebbe stanziato 15 milioni di euro per un intervento già cantierabile, nell'ambito del Piano strategico regionale delle bonifiche (2016-2020) (*Il Mattino*, Caserta, 12 genn. 2017, Miretto G.). Tuttavia, alla luce di preoccupanti fumarole, emergono incertezze in merito alla tempistica, in quanto sembra che nel 2017 si sia proceduto solo alla recinzione dell'area in oggetto, con apposizione della cartellonistica di pericolo.

manoscritti e documenti attestanti stratificazioni storiche... Il canovaccio di “Reali delizie”, che si declina attraverso fonti scritte e persistenze archeologiche e costruttive, si apre a molteplici articolazioni, derivazioni e peculiarità narrative, riservando interesse sia ad alcune specifiche storie familiari che alle vicende militari, politiche e socio-economiche del Mezzogiorno d’Italia (dal periodo borbonico a quello post-unitario). Personaggi ed eventi di questo fascinoso racconto di matrice scientifica sono funzionali alla centralità del territorio, soggetto a progressivo inquinamento e degrado, e alla istanza di preservare il patrimonio architettonico, archeologico ed artistico, ivi compreso quello edilizio “minore”.

Gli autori sottolineano come nel territorio di Marcianise e centri limitrofi, conurbati senza soluzione di continuità (Capodrise, S. Marco Evangelista, S. Nicola La Strada, Recale, Maddaloni, Acerra e Caivano), gli insediamenti industriali, spesso frutto di speculazione edilizia, sottraggono continuamente aree verdi al paesaggio e non generino effettivi posti di lavoro.

Via Trivio Quaranta, una lunga stradina interpodereale in terra battuta e parzialmente alberata, partendo da viale Carlo III attraversava la zona industriale di Marcianise nord e S. Marco Evangelista – un tempo centro rurale denominato “le Masserie” – fino a disperdersi nella campagna verso Maddaloni. Masseria Monti, ubicata lungo via Edoardo de Filippo, si trova sullo sfondo di un aggrovigliato intreccio stradale – tra la strada provinciale 335 (ex strada statale 265) e l’autostrada A30 (Caserta-Salerno) – che la isola dal contesto territoriale, precedentemente paesaggio ameno e verdeggiante. In prossimità, secondo il progetto di nuovo svincolo a Maddaloni, era prevista la realizzazione di un casello di uscita lungo l’autostrada A30.

Anche altre masserie (oltre la Monti) erano sopravvissute ad alterne vicende sul territorio, quali Abbardini, Iorio, Della Peruta, Pepe, Quaranta, Arcidiacono, Cetrangolo, Barone.

Masseria Monti (*ex Zibulli et Annolfi*) presenta un edificio principale – circoscritto da due recinti settecenteschi murati – a pianta rettangolare (circa 30m x 6m). Trattasi di due livelli fuori terra, sormontati nella parte centrale da un volume ottagonale finestrato, sopraelevato quale loggia (con copertura di piccole capriate lignee, guglia in muratura e sovrastante croce del Corpo di Cristo con banderuola). Lungo la facciata principale, esposta a sud, l’accesso all’androne, sprovvisto di portone, presenta arco ribassato a tutto sesto; in passato si accedeva ai quattro ambienti del piano terra attraverso archi ribassati (successivamente tamponati); il piano superiore si articola in tre vani, con terrazze laterali, archi e balaustre in muratura, che lasciano intravedere due scale di accesso (laterali). Si annoverano due eleganti garitte di guardia aggettanti, sulle cantonate, sorrette da pulvini a mensola e dotate di feritoie in pietra, nonché due dei quattro comignoli originari, su canne fumarie ottagonali, del tipo “ventilato ad estrazione forzata” (tecnologia vanvitelliana).

La presenza, sul prospetto meridionale, lungo il piano padronale, di ben nove feritoie strombate, di avvistamento e fuoco, si configura quale caratteristica inusuale per edifici rurali, consentendo ulteriori eventuali postazioni difensive, oltre quelle in corrispon-

denza delle garitte e di aperture ovali nelle balaustre laterali. Due grate metalliche sul piano di campagna (distanti circa 6 metri l'una dall'altra), lungo una muratura affiorante a sinistra dell'androne di ingresso, corrispondevano a due botole squadrate che si aprivano ad ambienti sotterranei.

Secondo gli autori, le asportazioni di materiale vario (ornie marmoree, fregi, rivestimenti, parati a disegno floreale, probabilmente in seta di S. Leucio) sarebbero ascrivibili non solo ad inclinazioni distruttive o a desiderio di appropriazione, ma alla volontà di eliminare tracce che potessero far risalire al ruolo storico, eventualmente strategico, del luogo, difeso con le armi.

La Masseria Zibulli, dotata di pozzi, nella seconda metà del Settecento prospettava su un corso d'acqua piovana proveniente da nord. Una rampa di ottanta scalini, con rampe laterali per la movimentazione delle botti, sotto volta a botte ribassata scavata nel tufo, conduce ad una enorme cisterna (di 3.500 metri cubi d'acqua di capienza), con lato lungo di circa 33 metri (quasi ortogonale rispetto a quello della fabbrica sovrastante) e larga circa 9 metri.

Varie ristrutturazioni sono state eseguite nel corso dei secoli, fino all'odierno stato di abbandono. I primi interventi risalgono al 1607, quando Antonio Zibullo acquistò il rudere (da Claudia Corvo, che l'aveva ricevuto in dote lo stesso anno), costituito da due vani inferiori ed uno superiore; passata nel 1627 alla *Venerabile Chiesa del Santissimo Corpo di Cristo* di Maddaloni (che la affittò ad Orazio Abenante nel 1656), nel 1717 la *Massaria delli Zibulli* era costituita da tre membri inferiori ed uno superiore, fino alla metà del '700, dotandosi di un recinto murato, adiacente ad un corso d'acqua, convogliato in una enorme cisterna sotterranea; venne dunque ristrutturata (o ricostruita), presentandosi con quattro vani inferiori, tre superiori, ed un torrino ottagonale.

Nel 1798 Pasquale Emanuele Pinto, Principe di Ischitella, l'aveva acquistata dalla Reggia Corte (Istrumento d'acquisto del Regio Notaio di Ferdinando IV di Borbone); secondo atto notarile del 1811, gli "Eccellentissimi Signori", il Principe e suo figlio Francesco Emanuele Pinto, Marchese di Giuliano, residenti a Chiaia, la vendettero a Pasquale Monti, "possidente di Caserta", in quanto gravata di peso fondiario ed ipoteche; seguono atti di successione del 1819 e del 1845 relativi alla famiglia Monti; successivamente, alla fine del 1973, la masseria fu venduta a Carrozza/Delli Paoli.

Durante il regno di Carlo e Ferdinando (di Borbone) numerose località (quali l'isola di Procida, gli Astroni, Agnano, Licola, Lago Patria, Lago Fusaro, Cardito e Carditello, Persano, Venafro) furono espropriate, ricevute in permuta o acquistate, e insieme ai palazzi di Capodimonte, Portici e Caserta costituivano un ramo speciale dell'amministrazione borbonica, denominato "Siti Reali".

Nei suddetti luoghi sorsero "casini di caccia", dove ripararsi, cambiarsi, rifocillarsi, ed è probabile che questo fosse l'uso originario della Masseria Monti. Ivi gli autori riscontrano analogie, in termini di elementi architettonici (garitte e comignoli) e particolari decorativi (floreali), con la Reggia di Caserta e relativa Castelluccia, Belvedere San Leucio e Vaccheria, nonché Casino di San Silvestro, sito di Carditello a San Tammaro, Casina vanvitelliana sul Lago Fusaro (Campi Flegrei).

Il racconto delle vicende che hanno accompagnato gli autori nel loro viaggio esplorativo si sostanzia di indagini, osservazioni, spunti investigativi e riflessioni, che non rendono la lettura del testo “immediata”, declinandosi attraverso l’entusiasmo della scoperta, senza ricorrere a descrizioni lineari e schematiche.

Il percorso alimenta una ricerca di connessioni sul territorio, tra passato e presente, con lo sguardo rivolto al futuro... un futuro diverso da quello che le odierne condizioni di degrado ed inquinamento tristemente prospettano.

Events, conferences,
exhibitions

100 oggetti di Ugo La Pietra per implementare la cultura italiana del fare ad arte.

di Francesca PIROZZI



Fig. 1 - Ugo La Pietra (design), *Besio 1842 a Mondovì (esecuzione)*, Itinerari, maiolica, 2013

1 L'aggettivo sinestetico si riferisce alla *Sinestesia tra le arti* formulata da La Pietra nel 1962 in conseguenza delle ricerche condotte con Alberto Seassaro alla Facoltà di Architettura del Politecnico di Milano sull'ipotesi di un processo creativo in grado di attraversare tutte le discipline formali, aventi in comune il "segno" e l'uso del "metodo dei modelli".

L'articolato percorso di lavoro di La Pietra attraversa in senso sinestetico¹ molteplici campi disciplinari (musica, architettura, pittura, design, urbanistica, cinema, media) conservando sempre una posizione *borderline* rispetto alla cultura consolidata e snodandosi nel solco di svariati settori di attività che concernono il progetto, la didattica, la promozione e curatela di iniziative espositive ed editoriali, la collaborazione e/o direzione di riviste di settore, in continua interazione con altri operatori della cultura materiale e del pensiero creativo (artigiani, artisti, progettisti, enti, strutture) da lui coinvolti e coordinati, in modo da dar vita a un sistema ben organizzato di scambio e compartecipazione di idee e saper fare. Per il designer infatti la tensione alla ricerca si accompagna al bisogno di condivisione e all'esigenza di comunicare e documentare il proprio punto di vista e il proprio operato attraverso il duplice canale visivo e della parola. Un percorso/discorso alimentato da un pensiero logico rigoroso e allo stesso tempo da una incontenibile immaginazione, in grado di sospingerlo verso forme espressive diversificate e plurimi livelli di significato; un procedere denso di divagazioni, pause e approfondimenti, ma perpetuo, coerente e strutturato intorno ad un unico *focus*: la costruzione di un rapporto equilibrato tra uomo e ambiente.

Invero – come La Pietra precisa in un'intervista a Davide Dal Sasso – se la ricerca costituisce il cuore pulsante del suo lavoro, ciò che connota tale ricerca è l'originale orientamento adottato dall'autore che, soggiacendo a un'attitudine antropologica e politica – nel senso originario del termine –, si concentra sui comportamenti di un gruppo sociale e sulle relazioni reciproche tra individui e con il territorio, così da procedere da un punto di vista "esterno" piuttosto che dall'osservazione del dato materiale o dall'applicazione di un'idea preconcepita. Quello di La Pietra è infatti un modello operativo che presuppone l'analisi di una porzione di spazio antropizzato nelle sue dinamiche interne e l'estrinsecazione delle sue criticità e delle sue risorse per approdare in ultimo a un intervento progettuale finalizzato all'innalzamento del livello di abitabilità del luogo piuttosto che all'affermazione "egocentrica" del segno dell'artista.

Dalla metà degli anni Ottanta, infatti, sotto l'effetto della forte intenzionalità teorica e progettuale intorno al valore della memoria, caratteristica di questa fase del suo lavo

100 oggetti di Ugo La Pietra per implementare la cultura italiana del fare ad arte.

di Francesca PIROZZI

L'articolato percorso di lavoro di La Pietra attraversa in senso sinestetico¹ molteplici campi disciplinari (musica, architettura, pittura, design, urbanistica, cinema, media) conservando sempre una posizione *borderline* rispetto alla cultura consolidata e snodandosi nel solco di svariati settori di attività che concernono il progetto, la didattica, la promozione e curatela di iniziative espositive ed editoriali, la collaborazione e/o direzione di riviste di settore, in continua interazione con altri operatori della cultura materiale e del pensiero creativo (artigiani, artisti, progettisti, enti, strutture) da lui coinvolti e coordinati, in modo da dar vita a un sistema ben organizzato di scambio e compartecipazione di idee e saper fare. Per il designer infatti la tensione alla ricerca si accompagna al bisogno di condivisione e all'esigenza di comunicare e documentare il proprio punto di vista e il proprio operato attraverso il duplice canale visivo e della parola. Un percorso/discorso alimentato da un pensiero logico rigoroso e allo stesso tempo da una incontenibile immaginazione, in grado di sospingerlo verso forme espressive diversificate e plurimi livelli di significato; un procedere denso di divagazioni, pause e approfondimenti, ma perpetuo, coerente e strutturato intorno ad un unico *focus*: la costruzione di un rapporto equilibrato tra uomo e ambiente.

Invero – come La Pietra precisa in un'intervista a Davide Dal Sasso – se la ricerca costituisce il cuore pulsante del suo lavoro, ciò che connota tale ricerca è l'originale orientamento adottato dall'autore che, soggiacendo a un'attitudine antropologica e politica – nel senso originario del termine –, si concentra sui comportamenti di un gruppo sociale e sulle relazioni reciproche tra individui e con il territorio, così da procedere da un punto di vista "esterno" piuttosto che dall'osservazione del dato materiale o dall'applicazione di un'idea preconcepita. Quello di La Pietra è infatti un modello operativo che presuppone l'analisi di una porzione di spazio antropizzato nelle sue dinamiche interne e l'estrinsecazione delle sue criticità e delle sue risorse per approdare in ultimo a un intervento progettuale finalizzato all'innalzamento del livello di abitabilità del luogo piuttosto che all'affermazione "egocentrica" del segno dell'artista.

Dalla metà degli anni Ottanta, infatti, sotto l'effetto della forte intenzionalità teorica e progettuale intorno al valore della memoria, caratteristica di questa fase del suo lavoro, l'interesse di Ugo La Pietra si orienta in modo privilegiato al Design Territoriale, ossia alla progettazione e al coordinamento di mostre (tra cui le diverse edizioni di *Abitare il tempo* alla fiera di Verona e di *Abitare con arte* nell'ex chiesa di San Carpofo a Milano), concorsi e incontri di studio aventi per tema l'oggetto fatto a mano, all'insegna della riscoperta e riqualificazione della tradizione dell'artigianato artistico di specificità



Fig. 2 - Ugo La Pietra (design), Ceranima a Firenze (esecuzione), Interno/esterno, terracotta, 2000



Fig. 3 - Ugo La Pietra (design), Giovanni D'Angelo a Palizzi Gerosa (PA) (esecuzione), *Amore mediterraneo*, ceramica, 2000

locale. In opposizione alla globalizzazione e al design e all'architettura internazionaliste, che si riproducono in ogni dove in maniera omologata, La Pietra enfatizza le differenze tra i luoghi e i modi dell'abitare, influenzate dalle stratificazioni storico-culturali e dalle condizioni sociali e ambientali. Se la cultura del progetto da una parte e l'arte concettuale dall'altra avevano trascurato tutto il patrimonio riferibile alla ricchezza della cultura locale del fare, l'attività promossa dal progettista si concentra sull'ambito territoriale. Ne nascono collezioni di artefatti realizzati con svariati materiali e tecniche: in alabastro di Volterra, marmo bianco di Carrara, marmo rosso di Verona, granito dell'Adamello, pietra di Nanto, apicena, leccese, lavica, lavagna, travertino, arredi che si inseriscono nelle categorie del mobile veronese, di Todi, di Cantù, Pesaro, Bovolone, Saluzzo, vetri di Murano, Altare e Colle Val d'Elsa, oggetti in metacrilato lombardo, oro di Arezzo, mosaici di Ravenna, Spilimbergo e Monreale, che intendono valorizzare la ricchezza e varietà delle culture materiali sommerse del territorio italiano attraverso l'applicazione alle pratiche tradizionali di una rinnovata visione del segno e del progetto. L'oggetto si carica in tal modo di significati allegorici, allusivi o ironici, conservando, allo stesso tempo, un legame con forme, colori e materiali locali, la qual cosa porta con sé inevitabili ricadute di valore estetico che qualificano poi di fatto l'intervento come azione artistica.

Un ruolo centrale in questo filone di attività è occupato dalla ceramica. Finalizzata alla stoviglieria, all'oggetto d'arredo in monotipo o in piccola serie o ancora all'arredo urbano e alla scultura monumentale, la ceramica di La Pietra rappresenta, attraverso una sorprendente varietà di registri tecnici e stilistici, la capacità dell'artista di riproporre in una prospettiva moderna i caratteri legati alle consuetudini e alla memoria del territorio e quindi alla propria identità e diversità. Su questi presupposti si basano le moltissime collaborazioni intrattenute dal designer con maestri artigiani appartenenti a diverse realtà produttive diffuse in tutto il territorio nazionale, tra le quali Udine, Faenza, Imola, Este, Milano, Brescia, Deruta, Gubbio, Firenze, Sesto Fiorentino, Montelupo, Grottaglie, Salerno, Vietri sul Mare, Caltagirone, Santo Stefano di Camastra, Palermo, Albisola, Sestri Levante, Nove, Mondovì, Castellamonte.

Come per altre materie il rivolgersi di La Pietra alla ceramica è la conseguenza di un'attenzione gioiosa alla tradizione materiale, reinterpretata mediante un disegno intelligente e spregiudicato, che eredita la migliore cultura del design degli anni Settanta e Ottanta, capace di mediare tra progetto funzionale, concettualismo e libera immaginazione. Moltissime sono le creazioni ceramiche sviluppate dall'artista/designer in questi anni, a partire dalla *Brocca culona* del 1985, realizzata con la Bottega dei Vasai di Milano, un prodotto domestico connotato dall'elemento antropomorfo, un tempo molto comune nell'oggetto d'uso popolare e invece in epoca più recente non più praticato dal design, ai contenitori *Interno/Esterno* (1978/2008), realizzati da Ceranima di Firenze in foggia di fantasiose costruzioni edilizie, così da stimolare una riflessione sulla progettualità architettonica, al tavolo *Naturale/Virtuale*, lungo sedici metri, presentato

nel 1993 alla Triennale di Milano e realizzato da Bertozzi & Casoni, le cui piastrelle di rivestimento presentano talvolta sviluppi tridimensionali allusivi di elementi del paesaggio, ai *Vasi Antropomorfi* (2000) messi in forma da Giacomo Alessi a Caltagirone e caratterizzati da evidenti richiami e allusioni alle eccellenze e tipicità del territorio siciliano, così da assolvere anche alla funzione di oggetti-ricordo, alla serie *Scaramantici* (2000), composta da alzatine, posacenere, candelabro e centrotavola in maiolica e oro in omaggio a Gio Ponti, ai *Libri aperti* (2004-2008), realizzati in terracotta ancora da Bertozzi & Casoni con incisioni che rimandano alla pittura segnica praticata dall'autore negli anni Sessanta, per giungere all'ultimissima produzione intensa, espressiva e quasi primitiva di bucheri (vasi, sculture, figure votive) realizzati nel 2016 in Umbria con il ceramista Giovanni Mengoni.

Questa ampia e variegata produzione è in buona parte rappresentata dalla ricca selezione di opere ceramiche esposta dal 27 ottobre 2017 al 7 gennaio 2018 al Museo Duca di Martina di Napoli nella mostra *Ugo La Pietra: 100 ceramiche italiane*, a cura di Claudio Gambardella e con il coordinamento tecnico-scientifico di Luisa Ambrosio. L'esposizione, che fa parte – insieme con le precedenti mostre *Ugo Marano handmaker felice* e *Riccardo Dalisi a Pompei* – del progetto *Trilogia della Ceramica* ideato per il Museo Duca di Martina da I love Pompei e finalizzato alla promozione delle iniziative di incontro tra cultura del progetto e cultura del saper fare in Italia, presenta cento esemplari di oggetti d'uso e d'ornamento in ceramica realizzati in tiratura limitata su design di La Pietra da singoli artigiani e piccole imprese artigiane dislocate sull'intero territorio nazionale: opere concepite per essere partecipi dei riti e dei gesti della quotidianità, nelle quali l'invenzione libera e ironica si combina alla cultura visiva della tradizione e alle pratiche del mestiere maturate in secoli di virtuoso esercizio.