

TRASPORTI

& cultura

41

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



PORTI E CITTÀ



Rivista quadrimestrale
gennaio-aprile 2015
anno XV, numero 41

Direttore responsabile
Laura Facchinelli

Direzione e redazione
Cannaregio 1980 – 30121 Venezia
Via Venti Settembre 30/A – 37129 Verona
e-mail: info@trasportiecultura.net
laura.facchinelli@alice.it
per invio materiale: casella postale n. 40 ufficio
postale Venezia 12, S. Croce 511 – 30125 Venezia

Comitato Scientifico
Giuseppe Goisis
Università Ca' Foscari, Venezia
Massimo Guarascio
Università La Sapienza, Roma
Giuseppe Mazzeo
Consiglio Nazionale delle Ricerche, Napoli
Cristiana Mazzoni
Ecole Nationale Supérieure d'Architecture,
Strasbourg
Marco Pasetto
Università di Padova
Franco Purini
Università La Sapienza, Roma
Enzo Siviero
Università Iuav, Venezia
Zeila Tesoriere
Università di Palermo - LIAT ENSAP-Malaquais
Maria Cristina Treu
Politecnico di Milano

La rivista è sottoposta a referee

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

La rivista è pubblicata on-line
nel sito www.trasportiecultura.net

2015 © Laura Facchinelli
Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli
C.F. FCC LRA 50P66 L7365

Pubblicato a Venezia nel mese di aprile 2015

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443
del 11/5/2001

ISSN 2280-3998

TRASPORTI

- 5 PORTI E CITTÀ**
di Laura Facchinelli
- 7 LE AREE PORTUALI DISMESSE:
INTERAZIONI CON LA CITTÀ**
di Oriana Giovinazzi
- 15 VENEZIA: IL PORTO COME
RISORSA PER LO SVILUPPO
ECONOMICO DELLA CITTÀ**
di Paolo Costa
- 23 GENOVA E LA SPEZIA, DIFFICILI
TRANSIZIONI PER SUPERARE IL
'900 INDUSTRIALE**
di Francesco Gastaldi
- 29 PERCORSI DI RIQUALIFICAZIONE:
IL NUOVO WATERFRONT DI
MARINA DI CARRARA**
di Francesco Messineo e Sergio Beccarelli
- 37 CATANIA: VERSO UNA POSSIBILE
INTEGRAZIONE PORTO-CITTÀ**
di Elena Cocuzza, Matteo Ignaccolo e
Giuseppe Inturri
- 45 PORTI ITALIANI, RUOLO NEL ME-
DITERRANEO E SCENARI FUTURI**
di Oriana Giovinazzi
- 53 LA RIGENERAZIONE URBANA DEL
PORTO DI AMBURGO**
di Chiara Mazzoleni
- 61 PROGETTI DI RECUPERO DI
AREE INDUSTRIALI DISMESSE
SULL'ESTUARIO DEL TAGO**
di André Fernandes
- 69 LA RISCOPERTA DEL
WATERFRONT DI ROTTERDAM**
di Tom Daamen, Martin Aarts, Menno Huijs e
Walter de Vries
- 77 BORDEAUX E LIONE: VALORIZZA-
ZIONE DEL PATRIMONIO CULTU-
RALE NELLA RIGENERAZIONE DEI
WATERFRONT**
di Assunta Martone, Marichela Sepe e Serena
Micheletti
- 85 IL RIFLESSO DEL PORTO. IL
PROGETTO TANGER PORT
FRA PROMOZIONE POLITICA E
FRAMMENTAZIONE URBANA**
di Zeila Tesoriere

**93 DINAMICHE SULL'OCEANO
INDIANO: TRASFORMAZIONI
SULL'INTERFACCIA CITTÀ/PORTO**

di Annick Miquel

**103 LA RELAZIONE TRA CITTÀ E
PORTO IN ASIA**

di Yves Boquet

**111 CONFLITTI E SFIDE NELL'USO
DEGLI SPAZI: IL COMPLESSO DI
CAPUABA, PORTO DI VITÓRIA**

di Flavia Nico Vasconcelos e Felipe Beltrane

cultura

**117 NEW YORK, CITTÀ E PORTO:
QUALE FUTURO?**

di Pierre Gras

**125 DA DESPINA A VALDRADA,
ETEROTOPIE DEL GOLFO PERSICO**

di Cecilia Scoppetta

**137 UN PORTO E UNA CITTÀ DEL
BASSO CORSO DEL DANUBIO:
BRĂILA**

di Alexandru Damian

**141 PORTO VECCHIO A TRIESTE,
UN'ASSORDANTE CATTEDRALE DI
SILENZIO**

di Marta Moretti

**145 CITTÀ SOTTERRANEA, CITTÀ
SMART: IL CONVEGNO DI NAPOLI**

di Giuseppe Mazzeo

**149 LOGISTICA E TRASPORTO
MARITTIMO. UN FOCUS GROUP
DEI PROTAGONISTI CAMPANI**

di Alessandro Panaro

**151 TRASPORTI, CULTURA,
ARCHITETTURA: PRESENTAZIONE
DEL N. 38 DI T&C A PALERMO**

di Zeila Tesoriere

**155 PONTE SULLO STRETTO, PER
VALORIZZARE IL MERIDIONE E
RILANCIARE L'ECONOMIA ITA-
LIANA. UN CONVEGNO A ROMA**

di Laura Facchinelli

Porti e città

di Laura Facchinelli

Il porto è una realtà complessa, una realtà che ha una fisionomia duplice, fra trasporto e città. Con riferimento alla prima dimensione, la presenza di un porto è un fattore economicamente rilevante: si pensi alla condizione fortunata delle città che si affacciano sul mare con un grande porto efficiente. Un porto è storia, è sviluppo delle infrastrutture e quindi trasformazione fisica del territorio. Ma proprio la presenza di banchine, magazzini, silos, impianti di sollevamento, binari, arterie stradali, operatori specializzati ha determinato, nel tempo, una condizione di separatezza dall'adiacente contesto urbano.

Riguardo alla città, la perimetrazione dell'area portuale è una condizione che chiude ed esclude. Il fronte mare è impedito allo sguardo, e questo ha determinato, negli abitanti, la consuetudine a considerare l'area-porto come solo operativa, non percorribile, con realtà umane difficilmente integrabili e un contesto residenziale, tutt'intorno, problematico, spesso in degrado.

Come si è sviluppata la situazione dei porti? Negli anni recenti c'è stata una rapida trasformazione tecnico-funzionale del trasporto marittimo, che ha visto un uso sempre più esteso del container e la costruzione di navi sempre più grandi per contenerne un numero crescente. Questo fenomeno ha comportato un ripensamento anche dei porti, per dimensioni e attrezzature. Così il porto ha abbandonato, spesso, gli spazi adiacenti all'abitato, divenuti troppo angusti, per trasferirsi in territori più adatti a un'espansione immediata, con potenzialità per un'ulteriore crescita in futuro. A queste dinamiche abbiamo dedicato approfondimenti nel n. 39 della rivista, dedicato alla logistica.

E dunque la città si è trovata con aree dismesse, configurate per funzioni ormai estranee, ma presenti nella memoria collettiva. Poco a poco la comunità ha ripreso possesso, fisicamente, ma anche psicologicamente di quegli spazi prima "vietati". E ha cominciato a progettarne un uso diverso, un uso legato alla vita della città.

Ecco, questo è il tema affrontato in questo numero. La curatrice ha scelto alcuni casi esemplari di riuso delle aree portuali, con lo sguardo aperto alle esperienze maturate non solo in Italia, ma anche in varie città di Europa, Asia, Nordafrica, Americhe. È un panorama fra i più vasti che siamo riusciti a concentrare in un unico numero della nostra rivista.

Lascio alla curatrice stessa delineare, nel suo testo introduttivo, le differenti realtà che sono state approfondite dagli autori degli articoli. Quello che vorrei sottolineare è, ancora una volta, l'importanza dell'intelligenza progettuale per ottenere un buon risultato sul piano della rielaborazione degli spazi ex-portuali: solo un buon disegno architettonico e un'idea matura e concreta sul piano urbanistico consentono di restituire alla città spazi piacevoli, vivibili, integrati. In equilibrio fra innovazione di spazi e forme, da un lato, e, dall'altro, la doverosa conservazione delle archeologie industriali che meritano di essere tramandate ai posteri.

Naturalmente, oltre all'idea progettuale, occorre anche capacità di buon governo sul piano politico-amministrativo: è, questa, una qualità che spesso sembra relegata al piano della teoria e delle intenzioni proclamate ma poi disattese. Il cittadino è deluso. Ma è anche disinformato e passivo. È questo il solito problema sul quale abbiamo spesso puntato il dito: il cittadino evoluto, colto e aggiornato sceglie gli amministratori giusti e controlla che il loro operato risponda agli interessi della città. Superando la scenografia dei nomi altisonanti e le banalità del "non importa come".

La cosa più bella, per una città di mare, è riprendere possesso del proprio waterfront ("fronte d'acqua", per usare la bella lingua italiana). È una rinascita sul piano paesaggistico, un nucleo urbano che si apre a nuove abitudini degli individui, con percorsi prima impossibili e inediti punti di vista. E il tutto ha avuto origine dalla distinzione, necessaria, finalmente attuata, fra la dimensione tecnica, funzionale, economica (quella del trasporto marittimo, appunto) e quella della vivibilità e bellezza. Benessere economico e benessere psico-fisico: due aspetti che solo in contesti separati, in questo caso, possono esprimersi compiutamente.



Città sotterranea, città smart: il convegno di Napoli

di Giuseppe Mazzeo

Lo scorso 16 gennaio 2015, sul tema *Città sotterranea, città smart*, si è svolto un seminario scientifico presso la Scuola Politecnica e delle Scienze di Base dell'Università Federico II di Napoli. L'occasione è stata la presentazione del numero 40 di *Trasporti & Cultura*, pubblicato con lo stesso titolo, e la premiazione dei saggi selezionati per il biennale premio Trasporti & Cultura.

Da sempre la città ha avuto una sua più o meno estesa parte sotterranea. I due mondi si sono incrociati e hanno contribuito a creare nuovi ruoli e nuovi significati nella struttura della città e nella sua funzionalità. Grotte e rifugi sono stati la prima casa degli antenati dell'uomo moderno; a proposito di questa scelta dell'uomo preistorico, Marshall McLuhan (citato da Zevi in *Paesaggi e città*) ha sostenuto che l'uso di un recesso roccioso è da ritenere una testimonianza della capacità dell'uomo di trasformare un involucro passivo in un processo attivo. In questo processo attivo i nostri antenati hanno mostrato grandi capacità, dando ragione agli antropologi che sostengono che l'adattabilità e il senso estetico sono innati nella specie umana e si sono manifestati sin dalle origini.

È necessario ripensare all'antropizzazione indiscriminata della superficie del nostro pianeta agendo nella direzione della conservazione e valorizzazione di un bene che non è infinito. La crescente aliquota di popolazione mondiale che è anche popolazione urbana fa sì che i fattori critici e i problemi che si creano nelle città siano sempre più complessi: è quindi necessario ragionare in termini logici approfondendo la ricerca di soluzioni strategiche di insieme in cui la pianificazione e la gestione delle città sono strumenti fondamentali per un corretto uso delle risorse.

È comunemente accettata la nozione di città come sistema antropico per eccellenza. Il suo funzionamento deriva in modo rilevante dalla sua organizzazione e dal fatto che tutte le sue parti, quindi anche la città sotterranea, contribuiscono ad essa. Certamente l'intelligenza crea una città migliore nella sua complessa funzionalità e nei servizi che offre. In quanto tale, la città smart accresce il già elevato livello di intelligenza intrinseco della città, qualità presente in modo diversificato nelle diverse epoche, ma sempre relazionata al livello di sviluppo tecnologico e culturale. Una città intelligente è anche una città sostenibile. Sostenibilità significa capacità di conservare lo stock di risorse necessarie al suo funzionamento, ma significa anche rendere possibile una qualità della vita sempre maggiore.

La conformazione attuale della città è strutturata su un livello di elevata insostenibilità nei riguardi del consumo di risorse, ma anche su una elevata

capacità di produzione della ricchezza e del reddito. La città di domani, per confermarsi intelligente, dovrà coniugare questi due aspetti, attualmente in contraddizione tra di loro ma costretti sempre più a creare una sintesi sostenibile e logica.

Tra le risposte possibili sono da annoverare anche quelle che portano a realizzare strutture sotterranee artificiali sempre più complesse e ad aumentarne le volumetrie e le capacità in rapporto a nuove esigenze che via via si vengono a creare.

L'incontro del 16 gennaio è stato organizzato dal curatore del numero 40 della rivista, Giuseppe Mazzeo, ed è stato supportato dal Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile ed Ambientale, presso il quale è in corso di svolgimento la ricerca PON Smart City dal titolo *Smart Energy Master per il Governo Energetico del Territorio* e da Laura Facchinelli, direttore di *Trasporti & Cultura*, che ha gestito il processo di realizzazione della rivista.

L'incontro ha visto la partecipazione di una serie di esperti appartenenti sia al mondo scientifico che a quello delle imprese impegnate in progetti che interessano il sottosuolo urbano.

Dopo i saluti di Piero Salatino, presidente della Scuola Politecnica, di Bruno Montella, direttore del DICEA e di Paola Avallone, direttore dell'ISSM-CNR, Giuseppe Mazzeo, nella relazione introduttiva, ha sottolineato come la materia non sia oggetto di ricerche e di studi specifici in quanto non esiste una attenzione disciplinare alla parte sotterranea delle città, se non per le soluzioni che essa può proporre a problemi che sorgono nella parte sovrastante. Questa carenza, però, non è una mancanza, bensì un fattore di positività in quanto rende più liberi gli apporti interdisciplinari, l'ampiezza di vedute e gli scambi sull'argomento.

Di grande interesse gli interventi all'incontro. Rosa Anna La Rocca ha affrontato le relazioni tra città sotterranea e funzione turistica, evidenziando gli esempi sempre più numerosi presenti a livello mondiale. Antonello De Risi ha presentato lo stato di avanzamento del progetto della Linea 1 della Metropolitana di Napoli e le specificità che caratterizzano le sue ultime stazioni, Toledo e Piazza Garibaldi. L'intervento di Enzo Siviero si è incentrato su alcuni dei più recenti progetti di mobilità che stanno interessando l'area metropolitana di Istanbul, con l'evidenziazione delle problematiche connesse all'inserimento paesaggistico delle opere e al loro impatto sulla complessa stratificazione archeologica della città. Carmela Gargiulo ha incentrato il suo intervento sul concetto di città smart e sui risultati che il progetto SEM Smart Energy Master sta ottenendo, evidenziando come la città intelligente è la città che coinvolge tutte le sue parti in un funzionamento organico ed efficiente.

Nella pagina a fianco, in alto: il tavolo dei relatori; in basso: Enzo Siviero e Paolo Costa nel momento della consegna del Premio Trasporti & Cultura.



1 - La sala del convegno presso la Scuola Politecnica e delle Scienze di Base dell'Università Federico II di Napoli.

Gli interventi di Francesco Domenico Moccia e di Francesco Rispoli hanno posto in evidenza alcuni degli elementi fondamentali e dei punti critici dell'azione sulla città sotterranea. Il primo ha approfondito le relazioni connesse all'evoluzione della città e alla pianificazione delle strutture fisiche e funzionali, mettendo in evidenza come la questione della città compatta sia di grande interesse: proporre questo tipo di città ne aumenta la sostenibilità ma pone come questione ineludibile anche l'uso dello spazio sotterraneo. Comunque anche per la città sotterranea si pone il problema di evitare un processo di "colonizzazione" che può avere le stesse conseguenze nefaste di quanto av-

venuto in superficie.

Il secondo ha puntato l'attenzione sulla complessità delle strutture urbane, al cui interno funzioni e volumi si interconnettono con aspetti di socialità e di vivibilità complessiva. Di particolare interesse il ragionamento sulla differenza tra progetto e realtà che connota da sempre il rapporto tra l'architettura e la città e che, nella città sotterranea, assume un rilievo particolare: la stessa importanza che assume lo scavo nella città mediterranea, scavo che non è fatto su un suolo amorfo ma che "porta alla luce" l'esistenza di testimonianze di ciò che la città era nel passato.

Nel complesso la giornata di studi ha evidenziato



2 e 3 - I relatori Oriana Giovinnazzi e Giuseppe Mazzeo.



molti elementi di interesse, oltre alla necessità di approfondire le strette connessioni che esistono tra città sotterranea e il resto della struttura urbana, in modo da massimizzare i vantaggi che un uso accorto ma crescente della parte sotterranea delle città può portare all'efficienza delle strutture urbane nel loro complesso.

Le strutture sotterranee possono essere considerate come semplici elementi puntuali la cui realizzazione è funzionale alla risoluzione di una specifica necessità, oppure come elementi di un sistema complesso che utilizza la dimensione sotterranea per allocarvi più funzioni interconnesse, rappresentando così un valido supporto alla città. La esplicitezza di questo carattere sistemico rappresenta una sfida nel processo di pianificazione della città in quanto mette in evidenza come i sistemi urbani evolvano grazie all'apporto di elementi che via via si inseriscono nel loro complesso equilibrio.

Il rapporto tra i due spazi, quello sotterraneo e quello di superficie, assume forme e significati diversi. Tra i due sussistono relazioni che possono connotare o meno la riuscita delle azioni di sviluppo delle città, soprattutto quelle di maggiori dimensioni.

Intanto è da osservare che la significatività della città sotterranea aumenta con la densità urbana presente nelle città. Maggiore è la densità, più le città sotterranee assumono rilievo nell'economia complessiva della città.

Un secondo elemento è la qualità della rete di mobilità, che rappresenta un elemento vitale per le strutture urbane moderne. Essa non si riduce solo alla creazione di canali e nodi di scambio con l'esterno, ma si estende alla individuazione di funzioni che possono essere favorevolmente influenzate dalla presenza delle reti, nell'ottica della riduzione dei carichi di superficie.

Un terzo elemento è la coerenza della pianificazione di superficie con quella sotterranea, nel senso che non esiste un piano autonomo della città sotterranea ma che le due realtà devono essere strettamente relazionate. Una corretta pianificazione significa anche definire con attenzione le funzioni che possono essere spostate con successo nelle parti sotterranee della città e la relativa analisi delle volumetrie, delle superfici e delle soluzioni tecniche atte a renderle realizzabili.

Un quarto elemento è la necessità di costruire spazi sempre più vivibili utilizzando modelli architettonici avanzati che si basino su tecnologie capaci di trasformare uno spazio tendenzialmente claustrofobico in uno spazio vivibile. Le tecnologie nel settore dell'illuminazione, del condizionamento, dell'acustica, dei materiali, possono essere di grande aiuto in questa direzione.

Gli interventi al seminario hanno testimoniato le potenzialità insite nella utilizzazione dello spazio sotterraneo delle città, ma hanno messo in evidenza anche le problematiche che possono crearsi. Per questo è opportuno mantenere una visione oggettiva dell'argomento, basata su una corretta sperimentazione capace di portare a risultati concreti. Si vuole evidenziare il fatto che la città sotterranea è una possibile soluzione a determinati problemi, da mettere in conto se l'insieme dei costi e dei benefici economici, ambientali e comportamentali la rende fattibile.

La parte conclusiva dell'incontro è stata incentrata sulla premiazione dei saggi di Mariolina Besio e di Paolo Costa, i quali non si sono sottratti ad un approfondimento delle tematiche affrontate nei loro saggi, quelle del paesaggio in rapporto alla città e della portualità italiana in rapporto a quella europea e mondiale. Entrambi i docenti hanno evidenziato come la città sia una struttura ad elevata complessità in cui il giusto mix tra innovazione (l'evoluzione della portualità) e storia (il paesaggio urbano, sia storico che più recente) sia uno dei fattori più incisivi per la sua migliore qualità e funzionalità.

L'intervento di Rocco Papa ha concluso la mattinata di studi mettendo in evidenza l'importanza di approfondire le relazioni tra l'intelligenza urbana e gli aspetti connessi di qualità urbana. A questo scopo sarà importante aumentare le occasioni di discussione con l'obiettivo di comprendere al meglio connessioni e rapporti ancora da approfondire e da esplicitare.

Riproduzione riservata ©



4 - A sinistra: Paolo Costa, vincitore per la sezione B del Premio Trasporti & Cultura.

5 - A destra: la direttrice della rivista Laura Facchinelli con Mariolina Besio, vincitrice per la sezione A del Premio.