



*Ministero dell'Istruzione,
dell'Università e della Ricerca*



DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA CIVILE

*Dottorato di Ricerca in Ingegneria delle Strutture
e del Recupero Edilizio ed Urbano*

X Ciclo N.S. (2008-2011)

**I LUOGHI DEL MARE: STORIA E INTERVENTI DI
RECUPERO DEI WATERFRONT.
L'ESPERIENZA DI SALERNO NEL PANORAMA EUROPEO**

Annarita Teodosio

Il Tutor
Prof.ssa Simona Talenti

Il Coordinatore
Prof. Ciro Faella

*Alla mia famiglia,
a Benedetta che diventa grande,
a Ciro compagno di viaggio*

INDICE

INTRODUZIONE	5
CAPITOLO 1 - La città e il mare nella storia. Genesi e trasformazione di un rapporto controverso	15
1.1 Storia di una dialettica tra terra e mare	15
1.2 Spazi urbani sul bordo dell'acqua	20
1.2.1 Lo spazio pubblico e il porto	20
1.2.2 Le stazioni balneari e le passeggiate a mare	22
1.3 L'organizzazione fisica del bordo costiero	24
1.4 I luoghi del mare: percezione e funzioni	27
CAPITOLO 2 - Ritorno al mare. Il recupero del waterfront nella città contemporanea	31
2.1 Le città d'acqua e i loro waterfront	31
2.2 Politiche urbane per la città contemporanea	33
2.2.1 Criteri ed indirizzi per la qualità urbana	34
2.2.2 Nuovi strumenti per la costruzione della città contemporanea: l'urbanistica strategica	37
2.3 Attualità del rinnovo dei waterfront	39
2.3.1 Il ruolo strategico	41
2.3.2 Il riassetto degli spazi e la dinamica urbana	42
2.4 Obiettivi e strategie per la riqualificazione del waterfront	43
2.5 Criteri, metodologie e tendenze per il recupero del fronte mare	48
2.6 Efficacia e criticità nel processo di riqualificazione	52
2.6.1 Dieci principi per lo sviluppo sostenibile dei waterfront urbani	56
2.7 I waterfront d'Italia	58

CAPITOLO 3 – Esperienze europee di waterfront regeneration.

Il caso Spagna 63

3.1	La politica del recupero dei waterfront in Spagna	64
3.2	Dalla fine del periodo franchista agli indirizzi per la riqualificazione della costa	65
3.3	L'esempio di Barcellona: dall'evento promotore alla nascita di un modello	70
3.3.1	La città e il mare nella storia	71
3.3.2	La pianificazione del fronte marittimo	74
3.3.3	La Villa olimpica: esempio di pianificazione strategica	76
3.3.4	Il Forum delle Culture e l'espansione orientale	79
3.4	Luci ed ombre su Barcellona: nascita e crisi di un modello	83
3.5	Bilbao: l'architettura che fa la città	88
3.5.1	Dalla decadenza all'esigenza di rinascita	89
3.5.2	Bilbao Rìa 2000 e la ricerca di una nuova urbanità	90
3.5.3	Il museo Guggenheim e l' "effetto Bilbao"	93

CAPITOLO 4 – Salerno: la città e il mare attraverso la storia urbana moderna e contemporanea 101

4.1	La città portuale	103
4.2	La città si apre verso il mare. Dall'abbattimento delle mura alla costruzione della Via Marina	106
4.3	Alla ricerca di un nuovo equilibrio tra terra e mare. Piani e progetti per il litorale alla fine dell'Ottocento	111
4.4	Piani urbani per il litorale ai primi del Novecento	113
4.5	Il litorale nei piani urbanistici dal secondo dopoguerra alla fine del Novecento	117
4.6	La città e il suo waterfront alle soglie del nuovo millennio	122
4.6.1	Esigenze di rinnovamento tra politica e urbanistica	123
4.7	Urbanistica strategica a Salerno. Il Piano Bohigas	126

4.7.1	Il conferimento dell'incarico per il nuovo Piano	126
4.7.2	Il Documento Programmatico: contenuti, entusiasmi e perplessità	127
4.7.3	Agire per punti: le A.A.P.U.	129

CAPITOLO 5 - Salerno "città di mare". Ambizioni, progetti e realizzazioni per la città contemporanea **133**

5.1	Nuova identità e rinnovate opportunità di sviluppo per la città	134
5.2	Verso il recupero del rapporto con il mare	136
5.2.1	Lo stato di fatto	136
5.2.2	Obiettivo recupero: strategie per il fronte mare.	139
5.3	Aree strategiche lungo il fronte mare: indirizzi e criteri per il recupero	142
5.4	Le proposte progettuali di Oriol Bohigas	145
5.4.1	Prima ipotesi (1995-1996)	146
5.4.2	Seconda ipotesi (1998)	150
5.4.3	Terza ipotesi (1999-2000)	153
5.5	Il concorso per il "Fronte mare" del 2007	156
5.5.1	Il bando	156
5.5.2	Il conferimento dell'incarico	160
5.5.3	Obiettivi e finalità dell'intervento	160
5.6	Progetti e realizzazioni il "Fronte mare"	161
5.6.1	Piazza della Libertà e il Crescent	162
5.6.2	Piazza della Concordia	169
5.7	Altri progetti e realizzazioni per il fronte mare	171
5.7.1	Stazione marittima	171
5.7.2	Un progetto per la litoranea orientale. Marina d'Arechi	174
5.8	Per un'analisi critico-comparativa	179
5.8.1	Il progetto urbano	179
5.8.2	I progetti architettonici	182

CONCLUSIONI	189
BIBLIOGRAFIA	201

INTRODUZIONE

La ricerca effettuata propone una riflessione su uno dei temi emergenti delle politiche urbane contemporanee: il recupero dei waterfront.

La crisi industriale degli anni '80 ha comportato la dismissione di molte aree portuali e industriali e il conseguente abbandono di numerose zone sul litorale. Per molte città, persa ogni speranza di espansione industriale, si è imposta, sempre più forte, l'esigenza di riorganizzare la facciata costiera riqualificando le aree degradate anche mediante la localizzazione di differenti funzioni, pubbliche, turistiche, commerciali e residenziali.

Tra gli anni Ottanta e Novanta ampie porzioni di città si sono trasformate in veri e propri "vuoti urbani" e si sono resi disponibili numerosi spazi a contatto con l'acqua, posizionati sovente in prossimità di centri cittadini. E' divenuta, così, sempre più urgente ed attuale l'esigenza di interventi di recupero e trasformazione tesi alla riappropriazione di questi ambiti, fino ad allora negati o inaccessibili a causa della presenza delle installazioni portuali.

Alla emblematica esperienza di San Francisco, dove all'inizio degli anni '80 si compie la prima importante opera di rivitalizzazione del waterfront per riconvertire un'ampia zona portuale in disuso - esperienza che ha segnato un nuovo concetto di sviluppo e un nuovo modello di strategia urbanistica¹ - ne seguono tante altre attuate in ambito internazionale: da Baltimora a New York, da Sidney a Londra, da Barcellona a Bilbao, fino a Genova.

Il tema della riqualificazione del waterfront ha assunto quindi, nel corso degli ultimi decenni, un ruolo fondamentale nei processi di rigenerazione urbana e ha stimolato l'apertura di una nuova stagione di riflessione anche sulla città in generale.

Il fronte mare non è più una semplice linea di demarcazione e ha smesso di essere una passeggiata attrezzata di ottocentesca memoria. Esso è molto più di un bordo tra terra e mare e si configura come un vero e proprio *landmark*, fulcro intorno a cui ruota lo sviluppo urbano alla ricerca di nuove identità e centralità alternative. Talvolta queste aree si pongono come veri e propri "motori" in grado di innescare processi di rinnovamento che coinvolgono l'intero contesto urbano in cui sono inserite. Processi che, al di là del riqualificazione fisica dei luoghi, promuovono dinamiche rigenerative di ampio respiro e differente natura - economica, sociale, culturale, etc....

Il recupero del fronte mare è diventato, per molte città, il punto principale della politica di sviluppo urbano, tanto che si è spesso

¹ Alemany J., "Gli obiettivi economici della rivitalizzazione dei waterfront" in *Città-Porto/City-Port*, Catalogo "X Mostra Internazionale di Architettura", La Biennale di Venezia, Marsilio Editore, Venezia, 2006, pag. 61.

parlato di *marketing territoriale*, nel senso di uno sviluppo basato sulle potenzialità offerte dal territorio. La realizzazione di alberghi, residenze, spazi per le attività commerciali, lo sport e il tempo libero – prevista negli interventi di riqualificazione dei waterfront – costituisce infatti, una importante opportunità di investimento anche per i privati, con il conseguente rilancio economico e turistico delle città.

L'interesse per questo argomento è testimoniato anche dalla formazione di numerose associazioni e siti web tematici² che svolgono attività di documentazione, informazione, studio e ricerca sui problemi e sulle esperienze degli insediamenti urbani fortemente caratterizzati dal rapporto con l'acqua. Si è sviluppata, inoltre, una copiosa letteratura scientifica sulle tematiche del recupero e la rivitalizzazione dei waterfront urbani. Sono stati avviati diversi interventi e indetti numerosi concorsi di progettazione che hanno come oggetto il ripensamento del rapporto tra città, porto e mare.

Il presente lavoro di ricerca si inserisce, quindi, all'interno di un dibattito di grande attualità proponendo una riflessione di ampio respiro sul rapporto tra la città e il mare e sulle recenti politiche di riqualificazione del waterfront che sono diventate, ormai, l'ultima frontiera del recupero urbano³.

² Tra queste, il *Centro Internazionale Città d'Acqua*, associazione nata a Venezia nel 1989 per sviluppare ricerche e promuovere iniziative sui diversi aspetti del rapporto acqua-città; *RETE*, Associazione tra porti e città; *WIN – Waterfront International Network* – sito specialistico sulle tematiche dei waterfront.

³ Savino M., (2010), pagg. 9-12.

L'esame delle tendenze generali e lo studio di casi emblematici europei (Barcellona e Bilbao, in particolare) e di una realtà "nostrana" (Salerno) confluiscono in una dettagliata analisi critico-comparativa finale che offre anche lo spunto per valutazioni di carattere generale sulle politiche di *waterfront regeneration* e suggerisce criteri e metodologie da applicare per un approccio corretto e sostenibile.

La ricerca è stata articolata in più fasi.

La prima fase analizza la genesi, la trasformazione e l'evoluzione del rapporto tra le città costiere ed il loro mare, evidenziando le tappe fondamentali del lungo e graduale processo di apertura verso il fronte mare. Nel corso dei secoli, fattori di diversa natura - politica, economica, sociale, scientifica - hanno cambiato il modo stesso di vedere il mare che si è andato gradualmente trasformando da pericolo da cui difendersi ad opportunità per una nuova possibilità di sviluppo.

La seconda fase individua le ragioni storiche, politiche ed economiche alla base delle attuali esigenze di ripensamento del rapporto tra le città e il mare, senza trascurare, peraltro, le tendenze generali dell'urbanistica contemporanea per il recupero urbano, di cui la rigenerazione dei waterfront costituisce solo un aspetto, seppur molto rilevante.

Dall'esame di alcuni casi analizzati - da San Francisco a New York, da Londra ad Amsterdam e Amburgo, da Barcellona a Bilbao, da Genova a Trieste - scaturisce la classificazione degli obiettivi e

delle strategie, oltre che dei diversi approcci e delle metodologie di recupero e rifunzionalizzazione dei waterfront.

Infine, una panoramica sulla situazione italiana pone l'accento sui limiti – culturali, politici, amministrativi e finanziari - che rendono difficile la pratica di recupero del fronte mare nel nostro paese dove, ad eccezione di pochi casi, come Genova e la stessa Salerno, i numerosi progetti approntati stentano a tradursi in operazioni concrete. Ciò anche a causa della difficoltà di coordinazione ed integrazione tra gli enti coinvolti - in particolare Amministrazione Comunale e Autorità Portuale - ed i loro rispettivi strumenti di pianificazione - Piano Urbanistico Comunale (P.U.C.), Piano Regolatore Portuale.⁴

La terza fase della ricerca si concentra sulle pratiche di *waterfront regeneration* implementate in Spagna, nazione che, nell'ambito del panorama europeo, è da sempre considerata pioniera in tale campo. In questo paese, infatti, a partire dagli anni Ottanta, l'esigenza del recupero della costa é diventata sempre piú forte, assumendo un profondo valore politico e producendo soluzioni di alto contenuto tecnico ed economico.

Dopo una panoramica generale sulle politiche e sulle metodologie applicate in Spagna, si passa all'analisi dettagliata di due celebri esempi ritenuti emblematici: Barcellona e Bilbao. Casi esemplificativi di modi di operare profondamente differenti, che hanno generato dei veri e propri modelli, emulati in tutto il mondo.

⁴ Pavia R., "Nel mondo le aree waterfront sono le nuove centralità urbane del XXI secolo. Perché l'Italia invece è ferma?", *Il Giornale dell'Architettura* n.103, Marzo 2012, pag. 7

Per i due casi analizzati nel dettaglio si parte da una breve analisi storica, focalizzata sul rapporto tra il nucleo urbano ed il mare; successivamente si effettua una “contestualizzazione” dell'intervento di rigenerazione individuando cause promotrici, tempi e modi di attuazione, condizioni sociali, storiche ed economiche connesse agli interventi in esame, criteri metodologici generali e/o particolari impiegati, principali tipologie edilizie e architettonica adottate.

L'analisi pone l'accento sulle peculiarità dei singoli interventi tracciandone un bilancio ex post teso ad evidenziarne punti di forza e/o debolezza oltre che i vari risvolti economici, sociali, etc... La ricerca intende indagare a fondo sulle dinamiche di questi processi di rigenerazione e sui vari aspetti di questi progetti urbani molto complessi, per evidenziare le molte “luci” ma anche alcune “ombre” che iniziano a profilarsi all'orizzonte.

L'approfondimento dei casi spagnoli è stato completato ed arricchito grazie all'esperienza diretta di studio e ricerca condotta, nel 2011, presso la *Escuela Tecnica Superior de Arquitectura* della Università di Valladolid in Spagna.

La quarta fase di ricerca si focalizza sull'analisi approfondita di un caso-studio che costituisce, tra l'altro, la nostra realtà di riferimento: Salerno. La città, come molte altre in Europa, ha intrapreso da qualche anno un tentativo di sviluppo che parte proprio dalla riqualificazione del fronte mare e dalla sua integrazione nel contesto urbano.

Pertanto, è sembrato di grande attualità ed interesse uno studio volto all'analisi degli aspetti principali di questo processo di trasformazione tuttora in corso e alla rilettura critica delle dinamiche

locali alla luce dei criteri e delle metodologie generali individuate e delle realtà internazionali precedentemente analizzate.

L'analisi del caso salernitano affonda le sue radici nella storia dell'urbanistica moderna e contemporanea soffermandosi sulle alterne vicende che hanno caratterizzato il rapporto tra la città e il suo mare nel corso degli ultimi due secoli. Gli episodi urbani della città postunitaria sono risultati particolarmente interessanti dal momento che essi contengono il germe degli eventi successivi e, probabilmente, la loro chiave di lettura⁵.

Come si è evinto dalle fonti archivistiche e dalla documentazione storica reperita, quello dell'ampliamento a mare e della sistemazione del porto cittadino è stato uno dei temi urbanistici più significativi della fine dell'Ottocento e, seppur risolto nel secolo successivo, ha contribuito a consolidare la prerogativa e la fisionomia di Salerno come "città di mare".

La comparazione di piani urbanistici per la difesa e l'ampliamento sul litorale redatti all'inizio del Novecento⁶ - che, pur tentando di risolvere gli stessi problemi, si basavano su concezioni spaziali e socio-economiche molto diverse - ha contribuito, inoltre, ad individuare le trasformazioni sul fronte mare che, a partire dall'età moderna, hanno disegnato un nuovo volto della città.

Oggi Salerno si appresta a vivere una ulteriore fase di trasformazione che interessa soprattutto il suo waterfront ed ha tra gli obiettivi prioritari il recupero del rapporto col mare.

⁵ Perone M. (2003), pag.79.

⁶ Progetti proposti dagli ingg. Verdinois e Fornari nel 1908; ing. L. Centola nel 1912; progetto redatto dall'ing. F.Colamonico nel 1914, proposta successivamente realizzata.

Sulla base dei criteri individuati da Oriol Bohigas⁷ all'inizio degli anni Novanta - e successivamente confluiti nel P.U.C. approvato nel 2006 - la città punta ad una crescita economica basata sul rilancio turistico, frutto di un rinnovato rapporto con il mare. A tale scopo sono stati indetti concorsi⁸ e redatti una serie di progetti architettonici⁹ ed urbani, alcuni dei quali a firma di importanti architetti dello star system.

I documenti amministrativi, le relazioni tecniche e i grafici progettuali reperiti presso i pubblici uffici preposti - Archivio Storico ed Urbanistico Comunale, Ufficio di Piano, Ufficio O.O.L.L.P.P. del Comune di Salerno - costituiscono la base di partenza per un dettagliato esame di tutti quei progetti, di scala urbana e architettonica, realizzati (e non) o in corso di realizzazione, che hanno giocato (o giocheranno) un ruolo fondamentale nel processo di riqualificazione e recupero del waterfront salernitano. In particolare, l'indagine svolta si è soffermata sui progetti urbanistici ed architettonici di Oriol Bohigas, la stazione marittima di Zaha Hadid e il progetto del Fronte Mare di Ricardo Bofill, la Marina d'Arechi di Santiago Calatrava.

⁷ Architetto ed urbanista catalano, figura emblematica della trasformazione della Barcellona olimpica. Bohigas, sull'onda del successo barcellonese fu incaricato, all'inizio degli anni Novanta, per la redazione del nuovo strumento urbanistico comunale di Salerno. Gli obiettivi ed i criteri metodologici del suo intervento salernitano furono espressi preventivamente nel Documento Programmatico presentato nel 1994.

⁸ Nel 2003 è stato indetto il concorso per la progettazione della stazione marittima vinto da Zaha Hadid; nel 2007 il concorso per il "Fronte mare" vinto da Ricardo Bofill.

⁹ Come la Marina d'Arechi disegnata da Santiago Calatrava.

Nella fase conclusiva del lavoro si giunge ad un'analisi critico-comparativa che tenta di tracciare, tra l'altro, l'ipotetico impatto e gli effetti che i vari interventi per il fronte mare - realizzati o previsti - possono avere sulla città di Salerno. Ciò anche alla luce dei risultati delle altre esperienze già realizzate in ambito internazionale.

In particolare, si effettua una valutazione critica degli interventi salernitani attraverso il confronto diretto con i casi spagnoli - Barcellona e Bilbao - che hanno costituito un palese riferimento per i progetti urbani ed architettonici nostrani e si mettono in luce i limiti e le mistificazioni in cui si incorre nel tentativo di trapiantare dei "modelli" concepiti in altri ambiti.

La lettura critico-analitica delle strategie previste e degli interventi proposti per Salerno, grazie allo studio delle tendenze generali precedentemente effettuato, ha l'obiettivo di ricondurre il caso particolare nostrano all'interno di un dibattito di più ampio respiro che supera il ristretto ambito locale.

Attraverso l'esame dei risultati raggiunti nei casi oggetto di studio, dei loro punti di forza e debolezza, lo scopo ultimo della ricerca è quello di stabilire possibili "chiavi" universali di rigenerazione, ovvero criteri efficaci da porre alla base di ogni intervento volto al recupero urbano di aree a contatto con l'acqua.

CAPITOLO 1 - La città e il mare nella storia. Genesi e trasformazione di un rapporto controverso

1.1 Storia di una dialettica tra terra e mare

Il rapporto tra le città costiere e il loro mare è molto complesso e articolato ed ha subito, nel corso dei secoli, notevoli trasformazioni.

Lungo la storia, fattori molteplici e di diversa natura - politica, economica, sociale, scientifica - hanno cambiato il modo stesso di percepire e vivere il mare. Esso infatti, col mutare degli equilibri politici, delle esigenze difensive e delle condizioni socio-culturali, ha smesso di essere un "semplice" pericolo da cui difendersi e si è andato trasformando, a poco a poco, in opportunità per una nuova possibilità di sviluppo.

Fino al Cinquecento, l'approdo dal mare era considerato un punto di vulnerabilità per la città e un elemento di debolezza rispetto ad un possibile attacco nemico. Pertanto i centri abitati mediterranei erano di solito cinti da fortificazioni.

Dal Seicento in poi, le fortificazioni furono concentrate solo in punti strategici e spesso le città si offrivano ai visitatori provenienti dal mare con ampi spazi aperti rivolti verso il porto. Dopo un periodo di grande instabilità, la Battaglia di Lepanto nel 1571 aveva posto fine al cosiddetto “pericolo turco”, ristabilendo nel Mediterraneo un clima di pace. Si innescarono così nuovi equilibri e le mutate condizioni politiche andarono in parte ridimensionando le esigenze difensive.

Il fronte mare divenne talvolta il luogo in cui si manifestava e si concretizzava l'ascesa della borghesia legata al commercio. Tracce di questo rinnovato clima sono rinvenibili in diverse città italiane tra cui Napoli, Reggio Calabria o Messina ove, tra il 1622 il 1625, venne costruita la famosa Palazzata.

Ridimensionate le esigenze difensive, la città siciliana, si apre al mare creando una prospettiva nuova. Una visione spettacolare, frutto dell'unione tra architettura e ambiente naturale, che offre una spazialità alternativa e profondamente differente da quella che aveva connotato le ambientazioni di periodo rinascimentale e barocco.

Sulla fascia costiera viene costruito un vero e proprio anfiteatro marittimo definito da un unico grande palazzo alto quattro piani, lungo quasi un chilometro e mezzo e collegato alla città retrostante attraverso 18 porte aperte su altrettante stradine di penetrazione. La Palazzata rappresenta l'espressione della ricca borghesia commerciale che cercava di ostentare l'affermazione raggiunta attraverso la ricerca di un effetto monumentale, conseguenza di una precisa e innovativa scelta estetica, e la creazione di uno spazio pubblico inedito, il fronte mare.



Fig. 1 La Palazzata di Messina (1622) in una veduta storica

La Palazzata di Messina subì gravi danni in seguito al terremoto del 1783. Le discussioni e i dibattiti sul come e dove ricostruire e sull'opportunità stessa di una ricostruzione, portarono ad una riedificazione improntata sul principio del *"dov'era, com'era"*. Ciò per continuare a proporre, a chi giungeva dal mare, un'immagine della città ordinata ed omogenea ed esaltare il waterfront con un progetto architettonico unitario. Infatti, seppur nuovamente danneggiata dal terremoto del 1908, la Palazzata ha continuato a rappresentare l'importanza della città e sottolinearne la supremazia rispetto all'entroterra.

Durante il Settecento la tendenza all'apertura dei centri urbani verso il mare si accentuò. Questo fenomeno era legato essenzialmente all'affermazione di una rinnovata estetica, fortemente orientata al paesaggio.

In questi anni si assiste infatti, ad una larga diffusione del nuovo gusto del pittoresco, testimoniata peraltro da una corposa mole di dipinti, vedute ed altre fonti iconografiche. Nella sua essenza, questa tendenza si basava sulla riscoperta di scorci e bellezze panoramiche; luoghi la cui suggestione derivava dall'armonico rapporto tra l'ambiente naturale ed il costruito. Peraltro si diffuse la tendenza di un'interpretazione della realtà in chiave estetizzante. Ciò ebbe il merito di condurre ad una nuova valorizzazione degli spazi verdi, dei giardini, dei sentieri panoramici e di quanto altro potesse stimolare una percezione della realtà meno scontata e più imprevedibile.

Questo rinnovato senso estetico sviluppò i suoi effetti pratici in una diversa visione urbanistica, caratterizzata dalla predilezione per gli scenari aperti piuttosto che per gli spazi chiusi, per le passeggiate e vie panoramiche, dalle quali era possibile godere insieme della vista del mare, del porto e delle imbarcazioni che attraccavano.

D'altro lato, un rinnovato interesse medico scientifico, legato alle proprietà salutari dell'acqua marina e dell'aria salmastra da' vita alla moda della vacanza balneare. Ed è proprio in questo periodo, come vedremo approfonditamente nel paragrafo successivo, che nascono i primi spazi organizzati sul bordo dell'acqua.

Nell'Ottocento, il rapporto tra città e mare subì un nuovo significativo cambiamento. In seguito alla Rivoluzione Industriale molti fronti marittimi, andarono a caratterizzandosi come dei veri e propri "luoghi- fabbrica". I porti, che occuparono in maniera massiccia i litorali urbani, divennero progressivamente "elementi separatori" che compromisero in maniera sempre più rilevante la relazione tra la città e l'acqua.

Questa tendenza perdurò anche nel corso del Novecento, quando molte altre città, hanno perso il loro contatto fisico, visuale e

simbolico con il mare. Ancora in anni recenti, in molti casi, la fascia litorale urbana è occupata da un porto separato dal territorio retrostante da un fronte costruito compatto, che non lascia intravedere alle sue spalle la vita cittadina. In altri casi è la città stessa che volta le spalle al porto, e in generale al mare, vissuto come uno spazio “altro”, per nascondere alla parte “nobile” della vita cittadina quella dedicata ai traffici, alla pesca, al lavoro; uno spazio non urbano distaccato dalla città fisicamente e socialmente, una sorta di entità-fabbrica gestita da una comunità con propri orari e regole interne.¹⁰

I primi significativi tentativi di legare un “luogo” (la città) ad un “non luogo” (il mare), risalgono al secondo dopoguerra.

Molto interessanti, a tal proposito, sono i progetti per la ricostruzione di alcune aree portuali distrutte dagli eventi bellici. All’esigenza di ricostruire, si affiancò spesso il tentativo di superare l’atavico senso di estraneità tra due entità fino ad allora separate: la città e il mare. Rifacendosi allo stesso principio che aveva connotato secoli prima le esperienze di Messina e a Reggio Calabria, si rincorre la possibilità di razionalizzare ed insieme spettacolarizzare le città verso il mare.

Molti progetti razionalisti dell’epoca, ebbero la propensione a creare fronti urbani compatti, una sorta di quinta che andava a delimitare il fronte mare sottratto così al disordine e alla casualità progettuale ed urbanistica.

Esemplificativo è il progetto per la via Marina di Napoli dove, l’ingegnere Luigi Cosenza, disegna un fronte costituito da edifici simili ma giocato su un’alternanza di volumi che avrebbero dovuto

¹⁰ Marciano A, (2005).

formare una quinta prospettante sul mare in grado di dominare il caos grazie all'ordine e la regolarità. Il progetto si rifaceva alle idee dell'architetto ed urbanista tedesco Ludwig Hilberseimer che perseguiva lo scopo di "plasmare una massa eterogenea e spesso gigantesca di materiali secondo una legge formalmente valida"¹¹.

A partire dagli anni Settanta, diventa sempre più forte l'esigenza di riprendere la relazione tra la città e il mare, superando la barriera fisica del porto per riappropriarsi di ampie porzioni di città anche attraverso il recupero delle aree portuali dismesse.

1.2 Spazi urbani sul bordo dell'acqua

1.2.1 Lo spazio pubblico e il porto

Nelle città mediterranee, gli spazi pubblici all'aperto hanno da sempre rivestito un ruolo di primaria importanza nel tessuto urbano e per la vita sociale. Frutto di antichi retaggi culturali, questa tendenza è stata indubbiamente agevolata dalle favorevoli condizioni climatiche.

Gli spazi pubblici erano i luoghi in cui si svolgevano le funzioni cittadine più importanti dal passeggio al mercato, dalle manifestazioni politiche a quelle religiose.

¹¹ Citazione conclusiva del volume di Hilberseimer sull'architettura della metropoli (L. HILBERSEIMER, *Groszstadt Architektur: l'architettura della grande città*, Clean, Napoli, 1981) riportata da A. MARCIANO, "Sul waterfront delle aree portuali: dalla Palazzata di Messina al progetto della via Marina a Napoli", in *Patrimoine de l'industrie: ressources, pratiques, cultures*, TICCIH, Parigi, 2005, pagg. 27-31.

Questi luoghi emblematici e fortemente caratterizzanti l'identità locale, erano generalmente situati a ridosso del porto e costituivano, proprio in virtù della loro collocazione, una sorta di filtro tra la città e il porto garantendo continuità fisica, economica e socio-culturale tra questi due elementi.

Nel corso dei secoli, anche i porti hanno sempre rappresentato l'ingresso privilegiato alla città, il luogo di incontro e di scambio di genti, merci, culture e linguaggi diversi. Una sorta di grande piazza sull'acqua con lunghi pontili protesi verso il mare come braccia tra le onde; il "limite" visivo e simbolico della città che ha dominato l'iconografia classica.

In età moderna, la città cessa di essere città-mercato e anche il porto perde progressivamente il suo ruolo di fulcro fisico ed economico della struttura urbana. Esso si trasforma in un luogo sempre più specializzato e nettamente separato dal contesto che lo circonda.

La Rivoluzione Industriale del XIX secolo mette in moto un graduale processo di mutazione delle attività portuali. Si intensificano gli scambi internazionali, cambiano i sistemi di immagazzinamento e movimentazione delle merci. Ciò impone il ricorso ad apparecchiature sempre più efficienti e tecnologicamente avanzate ed aree sempre più ampie per lo stoccaggio delle merci. Anche il traffico passeggeri muta sensibilmente per quantità e qualità: diminuisce il flusso di emigranti verso i paesi d'oltreoceano ed il trasporto aereo sostituisce quello via mare. I moli di imbarco passeggeri e le stazioni marittime cambiano notevolmente e vengono destinati al traffico regionale e alle crociere turistiche.

Tutte questi mutamenti si riflettono sulla struttura fisica ed organizzativa dei porti che assumono diverse dimensioni e

fisionomia e perdono definitivamente il loro contatto fisico e simbolico con la città. Alla luce di ciò, molti degli interventi di *waterfront regeneration* attuali mirano a recuperare proprio le aree portuali dismesse e tentano di reintegrarle nel sistema urbano.

1.2.2 Le stazioni balneari e le passeggiate a mare

L'idea del mare come portatore di valori estetici, ricreativi, terapeutici e simbolici, percorre tutta la storia della cultura mediterranea dalle antiche civiltà greche e romane, al Medioevo fino al Rinascimento.

Tuttavia il modello del bordo costiero ben organizzato e caratterizzato, risale all'Inghilterra della fine del XVIII secolo con la nascita della moda della villeggiatura marina, che si diffonde successivamente su tutti i litorali europei. E proprio in questo periodo, come è stato evidenziato da alcuni storici tra i quali Alain Corbin¹², si crea la struttura spaziale della stazione balneare quale luogo attrezzato per accogliere i turisti dediti alla vacanza marina.

Essa nasce dalla fusione del sentimento mediterraneo del mare vissuto e goduto, con il sentimento nordico di un mare luogo di contemplazione e di cura.

Lo spazio pubblico principale di queste località dedicate alla villeggiatura marina è la cosiddetta passeggiata a mare. Questo percorso lungo la costa costituisce una sorta di filtro tra la città e il mare e, al di là delle differenti denominazioni che assume nei vari paesi europei¹³, esso va a caratterizzarsi, un po' ovunque, come uno

¹² Massa M., (2005), pag. 13.

¹³ *Passeggiata o lungomare* in Italia, *promenade* in Francia, *marine parade* in Inghilterra, *paseo* in Spagna.

spazio urbano polivalente. I lungomare rappresentano “la sintesi fra l’ambiente naturale e le soluzioni architettoniche della monumentalità urbana”¹⁴ e in un certo senso, anticipano e codificano temi compositivi che saranno sviluppati successivamente nei progetti di spazi pubblici sull’acqua.



Fig. 2 Il lungomare di Blackpool in una cartolina d’epoca (1910 circa)

In molte città borghesi dell’Ottocento il lungomare assume lo stesso ruolo di un *boulevard*. Un luogo denso di significati da frequentare per vedere ed essere visti, spazio di relazioni sociali ed incontri, ambito dalla forte valenza simbolica e rappresentativa.

Durante l’Ottocento si assiste ad un vero e proprio rovesciamento della struttura urbana. Dapprima, infatti, gli edifici volgevano il fronte principale su arterie interne e davano le spalle alla costa. A partire dal XIX secolo la prospettiva urbana si ribalta e le

¹⁴ Marsala M., *Le città balneari dell’Ottocento*, cit., pag. 79.

città turistiche iniziano a dotarsi di una facciata rappresentativa sull'acqua. Ancora nell'età moderna, la facciata marittima veniva considerata il luogo rappresentativo per antonomasia. E lo dimostra anche il fatto che molti ingegneri ed architetti furono chiamati, non solo per le costruzioni funzionali all'attività portuale, ma anche per abbellire il fronte marittimo con opere decorative dal forte impatto scenografico.

1.3 L'organizzazione fisica del bordo costiero

Quello che inizialmente era un luogo "naturale", il confine tra città e mare, col passare degli anni, viene progressivamente "civilizzato" e si trasforma in uno spazio ben strutturato, dotato di propria autonomia e connotato da temi architettonici specifici e ricorrenti.

Il lungomare diventa così una vera e propria "cerniera" tra natura e artificio. Da una parte il mare e gli arenili; dall'altra parte il costruito con una sequenza di edifici tendenti alla monumentalizzazione e alla spettacolarizzazione dei luoghi. Una varietà architettonica che non genera tuttavia disomogeneità, un eclettismo di insieme che trasmette comunque un senso di unitarietà, al punto tale che alcuni storici, come Paolo Sica¹⁵, giudicano questa passeggiata balneare come uno dei momenti più felici dell'urbanistica Ottocentesca.

Le iniziali strutture balneari semplici e smontabili – come le cabine - a partire dal XIX secolo, furono progressivamente sostituite da strutture edilizie vere e proprie, ben più complesse e ricche di

¹⁵ Massa M., (2205), pag.14.

funzioni. Il confine terra-mare si connotava così, sempre più come uno spazio ben caratterizzato da infrastrutture turistiche, attrezzature e servizi, che a volte riprendevano modelli già esistenti - come nel caso di hotel, caffè, kursaal, casinò, villa - altre volte creavano veri e propri modelli e tipologie nuove come il *pier* o la rotonda sul mare.

Il lungomare diventa, in questo periodo, un vero e proprio margine attrezzato e ben connotato che risponde ad esigenze funzionali di diversa natura- difesa della costa, organizzazione di attività portuali, fruizione del mare - e tenta, al tempo stesso, di conferire un carattere ben preciso a questo singolare ambito urbano. E' una struttura molto rilevante e complessa all'interno del tessuto urbano della città che basa la sua importanza essenzialmente su tre aspetti:

- aspetto *formale*, come elemento ludico di contemplazione della città e il mare;
- aspetto *simbolico*, nel suo partecipare alla caratterizzazione della città come cerniera e spazio urbano caratteristico;
- aspetto *funzionale*, come elemento connettivo nel tessuto urbano.

Lo spazio sulla costa viene generalmente organizzato per fasce parallele poste tra l'arenile e l'allineamento degli edifici, che costituiscono il margine della città verso il mare. Si sviluppa così una sequenza di fasce specializzate, luoghi pubblici adibiti a funzioni diverse.

Come vediamo in una immagine dei primi decenni del XX secolo che ritrae del lungomare di Fécamp, centro balneare al nord di Le Havre in Francia, una strada carrabile separa la facciata marittima della città dal percorso pedonale che corre lungo la costa. Una lunga

balaustra continua, parallela alla passeggiata, segna il confine con l'arenile. Le differenziazioni nel trattamento delle superfici pavimentate e la presenza di arredo urbano quali lampioni, panchine e piccoli chioschi, contribuiscono alla caratterizzazione dei vari spazi di cui si compone il lungomare.

In questo, come nei casi di molte altre città, è possibile notare come il disegno unitario dello spazio pubblico, è un utile strumento per conferire identità al fronte marittimo caratterizzato, generalmente dall'eclettismo e dall'eterogeneità delle architetture. E questa ricerca di unitarietà, attraverso la caratterizzazione per fasce parallele dello spazio del margine costiero, diviene un tema ricorrente riconoscibile in numerosi progetti dell'età contemporanea.



Fig. 3 Il lungomare di Fécamp in una cartolina d'epoca (1910 circa)

Un altro tema ricorrente, in passato come oggi, è quello della sequenza di elementi ripetuti lungo l'intero svolgersi del percorso:

alberi, terrazze, elementi di arredo urbano o veri e propri edifici che rappresentano elementi ordinatori della composizione urbana sul bordo dell'acqua e conferiscono identità e riconoscibilità ai luoghi.

1.4 I luoghi del mare: percezione e funzioni

La percezione dei luoghi del mare, nel corso della storia, è molto variata: punto di vulnerabilità in cui concentrare opere difensive; luogo di villeggiatura e di svago legato alla nascita del turismo balneare; centro nevralgico dello sviluppo economico

I waterfront oggi costituiscono una delle porte della città ed insieme un filtro fisico e visivo fra la vita di terraferma ed il mare. A volte si trasformano in vere e proprie icone diventando parte essenziale dell'identità locale, a scala urbana e/o territoriale.



Fig. 4 *Impressioni: il levar del sole*, C. Monet 1872

I litorali, luoghi intessuti di storia e cultura, hanno una forte componente rappresentativa, una potente capacità evocativa e una

carica simbolica che li rende spazi privilegiati per pratiche artistiche e letterarie. Luoghi che hanno ispirato artisti di ogni genere e in ogni epoca. Scrittori come Proust, Goethe, Dumas e Sartre nei loro testi descrivevano minuziosamente i luoghi e i rituali sociali legati alla vacanza balneare. Anche l'iconografia è ricchissima: dalle "semplici" immagini delle cartoline che rappresentano le città di mare attraverso il loro lungomare, ai quadri di pittori come Matisse, Monet, Picasso che hanno catturato nelle loro opere immagini suggestive ed evocative di bordi costieri.

Il lungomare è la scenografia privilegiata di opere cinematografiche come *Atlantic City* di Malle, *I vitelloni* di Fellini o *Quel che resta del giorno* di Ivory.

L'attrattiva di questi luoghi è così forte da spingere molte città lontane dal mare a simularli con sabbia e palme: basti pensare agli esperimenti di successo di *Paris plage*, spiaggia artificiale lungo la Senna, o alle analoghe esperienze di Milano e Berlino dove sono state "costruite" delle spiagge urbane.



Fig. 5 Veduta della spiaggia urbana di Parigi sulle rive della Senna

E' evidente quindi, che la carica evocativa e simbolica di questi luoghi è stata a poco a poco riconosciuta e finalmente si inizia a tenerne conto anche nell'ambito delle politiche urbane territoriali. Oggi è sempre più viva l'attenzione ai territori costieri assunti nella loro complessità urbanistica, ambientale, economica e sociale.

Sono stati compiuti studi ed indagini specialistiche su questi paesaggi rappresentativi e anche i piani e i programmi urbani si sono mostrati sempre più attenti a queste parti del territorio così importanti ma tanto vulnerabili. Sono state emanate direttive e criteri di indirizzo per piani urbanistici comunali e territoriali al fine di valorizzare le aree costiere ed in particolare i waterfront urbani dove, si tenta di promuovere forme di turismo sostenibile anche mediante l'adeguamento delle infrastrutture e delle strutture ricettive. Si può affermare che, finalmente, si è iniziata a capire l'importanza strategica del paesaggio costiero, la cui tutela e il cui sviluppo socio-economico, si inquadrano in un più ampio sistema di relazioni che uniscono la costa all'entroterra senza competizione, ma dando vita anzi, ad uno sviluppo sinergico.

Rifacendosi alle linee dettate dalla *Convenzione Europea del Paesaggio*, si è passati a dare sempre maggiore importanza alla componente percettiva del paesaggio superando la precedente visione che prendeva in considerazione i soli aspetti fisici e morfologici dei luoghi. In quest'ottica assurgono a rinnovata importanza la storia, la memoria, le tradizioni e tutti quei valori percepiti dall'individuo come elementi caratterizzanti l'identità dei luoghi.

Il tema delle fasce costiere si carica di una ricchezza di significati mai avuta prima, multipla e multidisciplinare: artistica, storica, urbanistica, ambientale ma anche economica e sociale.

La riqualificazione dei waterfront assume così, una rilevanza sempre maggiore nelle politiche territoriali e alla luce di ciò diventa sempre più importante il dibattito e il confronto internazionale di strumenti, politiche, idee e metodi. Ciò per approfondire le conoscenze, ma anche per mettere a punto criteri di scelta efficaci e validi.

Oggi i waterfront urbani giocano un ruolo significativo nei processi di urbanizzazione delle città in tutto il mondo: favoriscono la nascita di nuovi quartieri, nuovi sistemi sociali ed economici e forniscono occasione di riproposizioni architettoniche ed interventi di recupero di alcune storiche costruzioni portuali.

CAPITOLO 2 - Ritorno al mare. Il recupero del waterfront nella città contemporanea

2.1 Le città d'acqua e i loro waterfront

Quello della riqualificazione del waterfront è, senza dubbio, uno dei temi emergenti delle politiche urbane per la città contemporanea.

Come ha recentemente affermato in una intervista Rinio Bruttomesso¹⁶, le città d'acqua saranno le protagoniste del XXI secolo. Un'affermazione che trova conferma nelle numerose esperienze di *waterfront regeneration* realizzate - o in fase di realizzazione - in tutto il mondo.

Le "città d'acqua" sono tutti quegli insediamenti urbani che mantengono con l'acqua- nelle sue diverse forme- una relazione

¹⁶ Architetto e docente di Urbanistica presso Facoltà di Architettura dell'Università IUAV di Venezia; Direttore del Centro Internazionale Città d'acqua e della rivista "Portus"; autore di libri e saggi sui temi della riqualificazione delle aree urbano-portuali.

visibile importante e dalle variegate implicazioni. Possono essere città di mare, di fiume o di lago.

La presenza dell'acqua, può costituire uno straordinario "valore aggiunto" per la città e giocare un ruolo decisivo non solo sul piano estetico, ma anche quale significativa dimensione strategica per lo sviluppo urbano¹⁷. E dal modo in cui amministratori pubblici e abitanti di una città d'acqua sapranno "giocare questa carta" del valore aggiunto, dipenderà il ruolo e l'importanza che la loro città acquisirà a livello internazionale.

Da circa trent'anni è iniziata una progressiva e generale rivalutazione dell'elemento acqua in tutti i continenti. E' cambiata la filosofia con cui molte amministrazioni si pongono nei confronti dell'acqua che oggi, sta finalmente tornando ad essere, come lo era stato nei secoli scorsi, una risorsa per la città e per i suoi abitanti.

Negli ultimi decenni, abbiamo assistito ad una vera e propria riscoperta del valore dell'acqua nelle città e ne sono testimonianza i numerosissimi progetti tesi a mettere in risalto questa presenza.

Si è parlato di *water renaissance* e *water regeneration* per indicare tutti quei complessi processi di riqualificazione e rivitalizzazione dei waterfront, quelle zone urbane a diretto contatto con l'acqua. Ambiti che spesso diventano i luoghi in cui si allocano nuove centralità e dove si concentrano ambizioni ed aspirazioni per il futuro della città.

Ma il waterfront non è una semplice linea, bensì una rete di luoghi, di funzioni, di innesti e ricuciture tra la costa e la città, tra il

¹⁷ Bruttomesso R., *Nuovi scenari urbani per le città d'acqua*, lezione tenuta presso la sede dell'associazione *Italia Nostra*, Milano 7 marzo 2007.

porto e le attività urbane¹⁸. E' un insieme eterogeneo di luoghi, edifici e persone e relazioni. Un ambito non solo "locale" ma il luogo in cui si intrecciano le molteplicità del sistema ambientale, urbano e territoriale. Un organismo complesso che si prolunga anche nell'entroterra; non una semplice area di confine ma un margine permeabile, cerniera tra terra ed acqua.

La fascia costiera è una realtà multiforme nella quale interagiscono fattori diversi ed eterogenei. E' un ambito in cui è molto importante, ma al tempo stesso difficile, operare per la molteplicità e la varietà delle forze presenti e dei valori posti in gioco. Pertanto i waterfront sono i territori complessi in cui si sintetizzano tutte le contraddizioni e le problematiche della progettazione urbana ed architettonica contemporanea.

2.2 Politiche urbane per la città contemporanea

Alla luce di quanto detto, prima di affrontare l'analisi degli interventi di riqualificazione dei waterfront urbani, è opportuno tracciare, seppur per grandi linee, un quadro generale sugli orientamenti delle politiche urbane per la città contemporanea.

E' molto importante non trascurare il fatto che le azioni sul fronte mare costituiscono solo un aspetto specifico, seppur rilevante, di processi di rigenerazione molto più ampi che riguardano la città nella sua totalità. Pertanto, sarebbe molto errato fare delle valutazioni parziali che non contestualizzano gli interventi di

¹⁸ Carta M., "Waterfront Palermo: un manifesto progetto per la nuova città creativa" in *Città-Porto/City-Port*, Catalogo "X Mostra Internazionale di Architettura", La Biennale di Venezia, Marsilio Editore, Venezia, 2006, pag. 227.

waterfront regeneration nell'ambito delle nuove politiche per la città contemporanea.

La forma della città moderna è molto cambiata rispetto al passato e non sono più valide le zonizzazioni, le classificazioni e gli schemi operativi di un tempo.

Oggi la città presenta una sovrapposizione di funzioni, per continuità ambientale, omogeneizzazione fisica e sociale, accessibilità ed efficacia degli strumenti informativi.

Pertanto non si può prescindere dall'esigenza di nuovi strumenti di pianificazione in grado di gestire questo "disordine apparente". D'altro lato però, è altrettanto importante non sottovalutare il potere acquisito dagli elementi formali tradizionali (strade, piazze, viali, giardini, monumenti, facciate architettoniche).

Di qui l'importanza, per le città costiere, di recuperare il rapporto fisico, visivo ed ideale con il mare attraverso politiche di rigenerazione di che si inseriscono in discorsi di riqualificazione urbana di più ampio respiro che riguardano la città nel suo complesso.

2.2.1 Criteri ed indirizzi per la qualità urbana

Il diverso approccio alla pianificazione discende direttamente da un nuovo modo di intendere la città contemporanea: luogo denso e creativo, sempre in stato di apparente disordine. Ambito fisico e sociale nel quale si producono le maggiori – forse migliori – possibilità di informazione e comunicazione; luogo delle relazioni sociali e della vicinanza fisica.

E l'architettura e l'urbanistica rivestono un ruolo fondamentale quali insostituibili strumenti per la costruzione di questo spazio complesso e variegato che è la "città".

La qualità della forma urbana non è manifestata solo da valori estetici visuali e compositivi ma, oggi più che mai, è espressione di radici sociali e culturali e frutto anche - e a volte soprattutto! - delle decisioni politiche, prese in ogni epoca.

Occorre compiere passi avanti per il miglioramento fisico e non solo di “pezzi di città” e adeguarli alle nuove necessità e alla nuova società. Di qui la grande importanza della definizione di criteri innovativi e chiari per la costruzione della nuova “urbanità” contemporanea.

Una “urbanità” che, come afferma l’urbanista catalano Oriol Bohigas, si basa su alcuni principi fondamentali.¹⁹ Innanzitutto la città contemporanea deve superare la rigida divisione delle aree in base alla specializzazione funzionale imposta dallo *zoning* classico a favore di una *mixité*, sovrapposizione di funzioni, forme, usi e gruppi sociali. In sostanza non si tratta semplicemente di mescolare solo funzioni diverse (residenziale, commerciale, terziario) ma fare in modo che si incontrino e si mescolino classi sociali differenti.

Per fare ciò è indispensabile anche definire i confini della città e tracciare i limiti tra *città densa* e *città diffusa* per evitare la dispersione urbana, la delocalizzazione di funzioni importanti, e la creazione di zone della città completamente vuote di funzioni e vita. Ciò eviterebbe anche l’ingiustificata occupazione discontinua e disordinata di un territorio che andrebbe salvaguardato il più possibile.

La città è una somma di memoria e innovazione, coincide con l’impronta dei suoi sentimenti storici, va costruita e ricostruita ogni giorno con la volontà di trasformazione ed innovazione radicale

¹⁹ Bohigas O., (2004).

senza dimenticare tuttavia la conservazione e la protezione dell'identità.

E' necessario quindi, evitare una espansione indiscriminata tendendo a migliorare e modernizzare le strutture già esistenti rifunzionalizzandole ed inserendole in un contesto urbano rinnovato.

Bisogna pertanto tendere ad un riuso inteso come un riadattare gli spazi esistenti a nuove funzioni in modo da farli rivivere e al tempo stesso facilitare la loro conservazione grazie all'uso e l'apertura che evita fenomeni di musealizzazione. Occorre "*intervenire su edifici antichi con decisione moderna*"²⁰ pur nel rispetto della tradizione.

Riabilitare significa restituire una persona o una cosa al suo stato primitivo dal quale era decaduta. Nel caso di parti di città non si tratta di *ripristinare* situazioni antiche e ormai superate né di *restaurare* in termini esclusivamente fisici la città. Vuol dire ritrovare l'equilibrio e la corrispondenza tra vita sociale e struttura fisica²¹.

Occorre pertanto "*ricostruire dal vuoto urbano*"²², cioè costruire o ricostruire quegli spazi collettivi che possono dare un nuovo tono e generare la riqualificazione di tutto l'intorno dal punto di vista urbano, sociale ed economico provocando, per osmosi, un miglioramento anche dello spazio privato.

Lo spazio pubblico assolve a due funzioni ben precise seppur apparentemente contraddittorie: risponde alle esigenze legate

²⁰ Comune di Salerno -MBM ARCHITECTS S.A., Documento Programmatico, novembre 1994.

²¹ Ibidem.

²² Ibidem.

all’ozio e al tempo libero; contribuisce al consolidamento dell’identità del quartiere stesso. Esso deve essere funzionale, rappresentativo, aperto agli usi della collettività ma, al tempo stesso, essere un “monumento”, luogo simbolico e rappresentativo della comunità che lo vive.

Ed è proprio la soluzione di questo dilemma una delle sfide più importanti dell’urbanistica moderna nel disegno delle città.

2.2.2 Nuovi strumenti per la costruzione della città contemporanea: l’urbanistica strategica

Alla luce dei criteri esposti, assume una fondamentale importanza il superamento della politica urbana classica fatta di limiti e restrizioni, a favore di un atteggiamento propositivo, in grado di sostenere operazioni concrete e progetti realizzabili da parte di operatori sia pubblici che privati.

Una delle esperienze più interessanti, non solo dal punto di vista della speculazione teorica ma anche per i suoi risvolti pratici, è senza dubbio quella dell’*urbanistica strategica o metastatica* formulata dall’architetto catalano Oriol Bohigas.

Si tratta di una teoria importante e innovativa applicata dallo stesso Bohigas in due casi concreti: Barcellona prima, Salerno poi.

Ed è lui stesso a sottolineare una certa continuità tra le due esperienze ed a spiegarci la logica sottesa agli interventi di rinnovamento urbano delle due città mediterranee, con analogie e differenze, ma senz’altro accomunate dall’esigenza di recuperare il rapporto con il mare e avviare una politica di rilancio anche economico e sociale partendo proprio dal recupero del fronte mare.

Si giunge così al superamento della pianificazione classica basata sulla zonizzazione a favore di una *urbanistica strategica* basata su

progetti concreti, attuabili, economicamente compatibili e in grado di avviare, da soli, delle trasformazioni dalle conseguenze più generali.

D'altronde la storia dell'urbanistica ci insegna che le città moderne si sono formate proprio secondo questo metodo, cioè a partire da interventi puntuali che hanno innescato fenomeni di trasformazione diffusa. Basti pensare agli interventi nella Roma barocca, alla Parigi di Haussmann, a Vienna col Ring, alla Barcellona dell'Esposizione Universale del 1929. Senza andare troppo lontano nel tempo e nella storia, un celebre esempio di questa applicazione e dei risultati indotti, è proprio il Villaggio Olimpico costruito per Barcellona 1992. Esso ha spinto l'espansione della città verso levante, recuperando un tratto di area costiera e ha innescato la rigenerazione dei quartieri limitrofi.

Dunque bisogna agire andando dal particolare al generale ed abbandonare la classica visione metafisica della città per tentare di dare risposte più concrete alle reali esigenze dei cittadini che risultano spesso disattese. La cosiddetta *urbanistica strategica o metastatica* non è fatta solo di progetti puntuali ben situati, ma di realizzazioni ben concluse. E' attraverso l'opera compiuta, non il progetto compiuto, che si producono gli effetti "metastatici" e "osmotici" che comportano la trasformazione del tessuto urbano²³.

L'urbanistica classica, come sottolinea anche lo stesso Bohigas, privilegia aspetti quantitativi a discapito di quelli qualitativi; si basa su elaborati complicati ed una burocrazia farraginoso che richiede tempi di realizzazione ed approvazione lunghissimi che finiscono per collassare lo sviluppo della città se non addirittura incentivare fenomeni di abusivismo.

²³ Ibidem.

Per questa ragione, alle lungaggini e ai meccanismi farraginosi dell'operare tradizionale si contrappone, come vedremo anche nel caso Salerno, un modo di operare basato su interventi puntuali e che garantiscano tempi di esecuzione più rapidi ed effetti più immediati.

2.3 Attualità del rinnovo dei waterfront

Nel corso degli ultimi decenni, il tema della riqualificazione del waterfront ha assunto un ruolo fondamentale nei processi di rigenerazione urbana e ha stimolato l'inizio di una nuova stagione di riflessione sulla città in generale.

Dopo la crisi industriale degli anni '80, persa ogni speranza di espansione industriale, per molte città si impone l'esigenza di riorganizzare la facciata costiera anche mediante la localizzazione di differenti funzioni pubbliche, turistiche, commerciali, residenziali. In molti casi, la costruzione di strutture portuali ha compromesso l'espansione delle città verso il mare creando una sorta di barriera invalicabile tra la realtà urbana consolidata e la linea di costa e la conseguente separazione tra i due elementi, città e acqua.

La perdita di funzioni portuali e industriali ha comportato l'abbandono di intere porzioni di città ed la creazione di una serie di "vuoti urbani" sul fronte del mare. Tra gli anni Ottanta e Novanta si sono resi disponibili numerosi spazi urbani a contatto con l'acqua e sono state intraprese svariate iniziative tese alla riappropriazione di questi ambiti, fino ad allora negati ed inaccessibili a causa della presenza delle installazioni portuali.

La prima emblematica riconversione effettuata con l'obiettivo di rivitalizzare una zona urbana in fase di dismissione fu quella realizzata nella città di San Francisco alla fine degli anni Settanta. Ci

si proponeva di riconvertire un'ampia zona portuale in disuso con nuove funzioni e attività di carattere commerciale, culturale e turistico. L'obiettivo era quello di recuperare le zone degradate ed abbandonate, ma anche rivitalizzare le aree urbane adiacenti ai vecchi moli. E di fatto, a partire dal 1979, si avviò una importante riconversione urbanistica che prendendo avvio dal mare, penetrava fino alle zone più interne della città ed interessava edifici, magazzini e spazi pubblici. Si compiva così, la prima importante opera di rivitalizzazione del waterfront, esperienza che ha segnato un nuovo concetto di sviluppo e un nuovo modello di strategia urbanistica²⁴.

Dopo il successo dell'esperienza di San Francisco, furono tante le riqualificazioni di waterfront attuate in ambito internazionale: Baltimora col suo Inner Harbour e il quartiere Saint Charles; New York col Pier 17; Sidney con l'area Darling Harbour; Londra con l'area dei Docklands estesa fino al comune di Greenwich; Barcellona col Port Vell; Bilbao con l'area di Abandoibarra; Genova con Porto Vecchio.

Le tante realizzazioni e i numerosi progetti approntati, seppur di diversa natura, testimoniano, tutti inequivocabilmente, l'esigenza sempre più forte di recuperare il rapporto tra città e mare attraverso la riorganizzazione del fronte marittimo e la rigenerazione di ambiti urbani a contatto con l'acqua.

Attraverso la pianificazione urbana e territoriale, prendendo spunto da eventi promotori, mediante la creazione di apposite società di gestione dei processi di trasformazione, con

²⁴ Alemany J., "Gli obiettivi economici della rivitalizzazione dei waterfront" in *Città-Porto/City-Port*, Catalogo "X Mostra Internazionale di Architettura", La Biennale di Venezia, Marsilio Editore, Venezia, 2006, pag. 61.

l'individuazione di capitali pubblici e privati, si è tentata in molte città la reinterpretazione delle aree costiere alla ricerca di un nuovo ruolo nell'ambito del contesto urbano e territoriale.

2.3.1 Il ruolo strategico

Il ridisegno e il riassetto urbanistico dei waterfront ha interessato aree portuali dismesse, fasce costiere e fluviali ma anche ambiti urbani retrostanti. In quest'ottica il waterfront non è più una semplice linea di demarcazione o una passeggiata attrezzata di Ottocentesca memoria. Esso è molto più che un bordo tra terra e mare e si configura come un vero e proprio *landmark*, nuovo fulcro intorno a cui riorganizzare lo spazio pubblico. Questo "margine" che era andato progressivamente perdendo funzionalità e rappresentatività quindi, non solo riguadagna la sua centralità ma assume un ruolo di primaria importanza nei processi di riqualificazione.

Nel corso degli ultimi decenni infatti, i waterfront hanno assunto un ruolo strategico, trascinando nel processo di rigenerazione fasce di territorio retrostante sempre più ampie, imponendo la riorganizzazione di percorsi, tracciati, sistemi di collegamento e relazioni tra le varie parti della città. La progettazione degli ambiti urbani a contatto con l'acqua è diventata, in città di mare e di fiume, la tematica emergente dell'urbanistica e dell'architettura contemporanea.

E' possibile tuttavia fare una distinzione tra le città che si affacciano su un fiume, su un mare chiuso come il Mediterraneo o sull'oceano. Nelle città fluviali, il rio si dispiega lungo il tessuto urbano come un nastro bordato da fasce, più o meno ampie, diversamente attrezzate ed adibite a luoghi di incontro, di sosta,

percorsi pedonali e/o ciclabili. In alcune città fluviali si sono addirittura ricostruite spiagge attrezzate con piscine, basti pensare a Parigi e Berlino, ad esempio. Anche i waterfront mediterranei uniscono generalmente funzioni variegata, legate per lo più al terziario, al commercio, ai trasporti e al turismo. Nelle città che prospettano sull'oceano invece, si tende a realizzare progetti che in genere ad oltrepassano i confini urbani nel tentativo di dare vita a grandi conurbazioni urbane e megalopoli.

In ogni caso, tutti i progetti, indipendentemente dalla latitudine geografica, sono accomunati dalla centralità dello spazio pubblico che diventa lo strumento prioritario per il rilancio del sistema urbano e la ricollocazione a livello internazionale della città grazie ad una rinnovata offerta turistica e culturale. Non a caso, spesso questi interventi sono legati mega-eventi sfruttati come vetrina, occasione di visibilità e rilancio dell'immagine della città, come nel caso di Barcellona olimpica, Valencia della Coppa America o Genova delle Colombiadi.

2.3.2 Il riassetto degli spazi e la dinamica urbana

E molto interessante analizzare gli impatti di questi specifici tipi di interventi generali e/o puntuali specifici sulla città nel suo complesso.

Ed proprio questo l'obiettivo di molti studi specialistici che hanno analizzato il fenomeno di riconquista dei waterfront a livello internazionale. Dall'analisi di varie esperienze di *waterfront regeneration* compiute, sono state messe in evidenza un certo numero di conseguenze indotte sui quartieri situati ai margini delle aree riqualificate.

In sostanza, è stato osservato un positivo “effetto trascinamento” sugli spazi adiacenti alle aree costiere recuperate ed un rifiorire delle funzioni urbane, sia residenziali che economiche, in quei quartieri storici degradati a contatto con le aree costiere e portuali rifunzionalizzate.

Tuttavia è risultato evidente anche il fatto che, le proposte di trasformazione, sono sempre accompagnate da una serie di timori che hanno suscitato dibattiti ideologici. Da una parte la paura di rompere gli equilibri socio-economici tra gli abitanti e le attività consolidate, dall'altra il timore della speculazione fondiaria e l'indecisione sul da farsi in merito alla scelta del recupero dell'esistente o sul riassetto globale dei quartieri.

Al di là di comprensibili difficoltà operative e perplessità ideologiche, le esperienze internazionali riqualificazione dei fronti urbani marittimi compiuti finora, hanno dimostrato il grande potenziale economico ed immobiliare di questi interventi e la capacità di rigenerare non solo fisicamente la città, contribuendo anche alla nascita di relazioni sociali e culturali e innalzando il livello della qualità urbana in generale.

2.4 Obiettivi e strategie per la riqualificazione del waterfront

Le esigenze alla riqualificazione dei waterfront e le relative problematiche inerenti, sono simili in numerose città costiere. Ma talvolta si presentano molto differenti le risposte in termini di obiettivi, di strategie applicate e dimensioni degli interventi proposti per questi ambiti. Ogni progetto è frutto - o almeno dovrebbe

esserlo! - del proprio contesto storico, economico, politico, sociale ed espressione del *genius loci*. Esso è, dunque, unico ed irripetibile.

Ma nonostante le molteplicità e le inevitabili diversità, alcuni studi specialistici si sono concentrati sulle varie tipologie di intervento di recupero urbano di ambiti a contatto con l'acqua ed hanno tentato di darne una classificazione.

Dirk Shubert²⁵, basandosi sull'analisi delle esperienze già compiute in molte città costiere o fluviali, ha effettuato una classificazione degli interventi di riqualificazione dei waterfront raggruppandoli, a partire dei principali obiettivi che essi perseguono, nelle seguenti categorie²⁶:

- *Rafforzamento dell'economia della città*: grazie a nuovi usi degli spazi, diversificazione dei settori, attrazione di investimenti e creazione di nuovi posti di lavoro. Queste misure hanno permesso a città come Londra e Melbourne di riacquisire una concorrenza globale;
- *Riorganizzazione dello spazio urbano*: nuove possibilità di sviluppo urbano con allocazione di nuove centralità; reinserimento spaziale del centro urbano, del porto e del lungomare e dei nuovi settori urbani rivitalizzati in ambiti costieri. Le nuove destinazioni d'uso di edifici preesistenti, come nel caso di Boston, possono generare ambienti urbani rinnovati o contribuire allo sviluppo di nuove aree edificabili come è successo a Shanghai e Hong Kong;

²⁵ Professore di Storia Comparativa e Recupero Urbano presso l'Università di Amburgo; autore di numerosi saggi e pubblicazioni sul recupero dei waterfront urbani.

²⁶ Schubert D., (2004).

- *Rivitalizzazione delle aree portuali e costiere*: apertura delle città verso il mare per favorire l'accesso al litorale grazie al superamento delle barriere infrastrutturali e la collocazione di spazi pubblici e aree pedonali lungo la riva. Questo è il caso della trasformazione di Barcellona e Vancouver, due città portuali che hanno tentato di reinventarsi favorendo interventi per la creazione di attrattive diverse ed alternative;
- *Pratica di nuove culture di pianificazione*: per promuovere nuove culture di pianificazione inclusive e partecipative e superare gli atavici conflitti e le mancanze di integrazione e coordinazione tra i progetti di trasformazione delle aree urbane e quelli delle aree portuali. Spiccano come buone pratiche di gestione e unione di interessi comuni lo sviluppo del waterfront di New York, così come la città di Rotterdam;
- *Nuovi impieghi di aree secondarie*: nuove destinazioni d'uso miste, residenziali, culturali, ludico-ricreative. Alcuni esempi significativi sono gli ex cantieri navali di Oslo convertiti per usi misti, gli Eastern Docklands di Amsterdam in cui prevale la funzione residenziale; il Porto Vecchio di Genova che ha assunto una destinazione legata al terziario e alla cultura;
- *Recupero del patrimonio marittimo*: spesso questi interventi prevedono il recupero di infrastrutture e edifici in zone costiere quali importanti testimonianze della storia marittima e urbana e del *genius loci* della città. E' il caso di Copenaghen e Chicago o, senza spostarci troppo lontano, il tema ricorrente per le proposte di recupero dei magazzini del Porto Vecchio di Trieste, o delle costruzioni portuali storiche, all'interno del porto di Genova, prestate a funzioni culturali.

Volendo attuare una ulteriore e più macroscopica classificazione, possiamo affermare che, nel caso recupero di waterfront urbani, i progetti rincorrono essenzialmente due grandi categorie di obiettivi attuabili mediante specifiche strategie²⁷.

Il primo obiettivo è quello che tende al *recupero urbanistico delle aree costiere degradate o degli ambiti portuali in corso di dismissione*.

La riqualificazione viene perseguita, innanzitutto, garantendo una migliore accessibilità delle aree mediante l'abbattimento di tutte le barriere fisiche e visive che si frappongono tra la costa e il centro urbano. A volte l'ostacolo è costituito dai muri di recinzione dei vecchi porti, altre volte da linee ferroviarie o arterie di traffico a scorrimento veloce che corrono parallele al litorale. Spesso si sono cercate soluzioni mediante arretramenti del percorso; altre volte si è optato per l'interramento delle linee ferroviarie e stradali. Queste operazioni, seppur complesse e costose, hanno il doppio vantaggio di rilanciare l'immagine della zona e di liberare ampie porzioni di territorio in modo tale da consentire un suo più consono e fruttuoso riutilizzo di superficie.

La raggiungibilità dei luoghi viene facilitata attraverso la realizzazione di collegamenti più agevoli con i trasporti pubblici ma anche mediante la realizzazione di parcheggi sotterranei.

La fruibilità è garantita grazie anche alla pedonalizzazione delle aree recuperate, alla creazione di spazi pubblici di qualità ed attrezzature e servizi per lo sport, il tempo libero, la cultura. Talvolta questi interventi hanno cambiato il volto della città, hanno creato

²⁷ Alemany J., "Gli obiettivi economici della rivitalizzazione dei waterfront" in *Città-Porto/City-Port*, Catalogo "X Mostra Internazionale di Architettura", La Biennale di Venezia, Marsilio Editore, Venezia, 2006, pag. 62-63.

nuovi equilibri urbani e spostato il baricentro fisico delle attività cittadine.

Un altro obiettivo ricorrente è quello dello *sviluppo economico urbano* mediante l'introduzione di nuove attività economiche ed il rilancio turistico della città.

Lo sfruttamento finanziario delle aree costiere recuperate, di notevole pregio urbanistico e di grande valore immobiliare – si tratta solitamente aree centrali e di grande richiamo - contribuisce, spesso, allo sviluppo economico di molte città.

In altri casi, per rispondere all'esigenza di uno sviluppo economico urbano, le aree recuperate vengono riorganizzate sulla base di rinnovate esigenze economiche, commerciali ma anche turistiche e sociali.

Si rendono produttivi gli spazi portuali sottoutilizzati o abbandonati attraverso operazioni di riconversioni; si delocalizzano le funzioni portuali più invasive e si collocano, all'interno del porto, attività compatibili con gli usi urbani che, pur senza far perdere del tutto l'operatività portuale, danno un nuovo valore all'area. Si tratta di diporti, scali passeggeri, pesca tradizionale; mentre in alcuni casi, sono stati recuperati, mediante pregevoli opere di restauro architettonico, edifici simbolo della passata realtà portuale che assurgono a nuova vita grazie alle nuove funzioni acquisite (basti pensare al centro congressi del Porto Vecchio di Genova allocato negli ex Magazzini del Cotone; alla sala per esposizioni temporanee nell'ex Mercato del Pesce di Trieste; o anche agli spazi espositivi ricavati nell'Arsenale di Venezia).

Su tutto il fronte mare riqualificato, si assiste, in genere, alla nascita di nuove attività che rivitalizzano l'economia. Si tratta

solitamente di attività commerciali e terziarie che tentano di accrescere l'offerta turistica e creare posti di lavoro.

La rivitalizzazione del waterfront, può avere certamente impatti molto positivi sulla città, tuttavia essa non può prescindere da un progetto urbanistico di qualità e dal mantenimento di un certo equilibrio strategico tra i necessari profitti privati di alcune attività (commerciali, ricreative, turistiche, etc..) e le imprescindibili visioni di uno sviluppo sociale, di mantenimento dei servizi, attrezzature e spazi pubblici al servizio dei quartieri portuali, rivieraschi e di tutta la città.

A volte alcuni obiettivi hanno predominato su altri, ma in generale i progetti di maggior successo sono quelli che sono stati basati su strategie che hanno saputo combinare intelligentemente la riqualificazione urbana e lo sviluppo economico.

2.5 Criteri, metodologie e tendenze per il recupero del fronte mare

Per molti anni il rapporto col mare è stato negletto, trascurato e ostacolato, anche fisicamente, dalla costruzione di muri, edifici, attrezzature portuali e linee di comunicazione ferroviaria e stradale. Oggi si pongono, in maniera sempre più pressante, esigenze di riappropriazione, disinquinamento e recupero del litorale mediante la fruizione di siti abbandonati.

I waterfront emanano poderose energie per il progetto urbano: luoghi di vita della città, spazi di lavoro, di emozioni e percezioni; luoghi densi ed ibridi in cui risorse, opportunità, aspirazioni e

ambizioni delle città e dei cittadini trovano possibilità di concretizzazione.

Come abbiamo visto nei paragrafi precedenti, il mutamento delle città comporta, inevitabilmente, l'esigenza di strumenti di pianificazione più appropriati ed adatti ad interpretare le nuove esigenze della "urbanità" contemporanea. Le tradizionali politiche di recupero urbano, fondate soprattutto su interventi fisici, stanno lasciando il posto a politiche incentrate sulla convinzione che le città non si compongono solo di strutture materiali ed edifici, ma anche di persone, reti ed elementi intangibili, quali la memoria, la storia, le relazioni sociali, le esperienze emozionali, le identità culturali.

Ripensare il rapporto tra città e mare quindi, rende indispensabili nuovi strumenti di azione in grado di fronteggiare la complessità degli interventi e comprendere e calibrare i nuovi e gli antichi confini degli spazi urbani.

Gli interventi si profilano complessi ed impegnativi e richiedono il coinvolgimento di un team variegato di attori in grado di realizzare una politica urbana, sociale ed economica sostenibile. Per questa ragione, spesso si costituiscono organismi appositi: società a partecipazione pubblica e privata che lavorano come referenti principali nel processo di progettazione, gestione ed organizzazione della trasformazione. Basti pensare alla celebre *BilbaoRia2000* costituita per la riqualificazione della città basca o la "nostrana" *Nausicaa* che dovrebbe gestire la trasformazione del litorale napoletano.

Spesso si intraprendono vere e proprie strategie di *marketing territoriale* mirate ad ottenere investimenti produttivi che integrano investimenti pubblici e privati.

Le tendenze attuali puntano al raggiungimento di obiettivi di natura socio-economica, e dunque si rende necessario un approccio multidisciplinare alla rigenerazione e al ridisegno delle città di mare.

Anche i progetti di rigenerazione dei waterfront, si allineano con le attuali tendenze per il recupero urbano proponendo approcci di recupero che, se da una parte promuovono la costruzione di nuovi attrattori culturali, dall'altra tentano un recupero di aree da destinare a residenziale e terziario.

Dalla varietà di ambizioni ed esigenze, derivano differenti metodologie di approccio legate anche alle diverse funzioni che si intendono allocare negli ambiti recuperati.

Spesso si sono effettuati interventi tesi ad un recupero in chiave ludico-ricreativa dotando il fronte mare di una serie di infrastrutture ed attrezzature (per lo sport e il tempo libero, strutture ricettive, etc...) tese a migliorare la qualità urbana e in grado di avere ricadute positive sulla vita dei cittadini e dei visitatori. E' questo un criterio di rigenerazione che ha connotato i primi emblematici interventi in città come Genova o Barcellona dove, il recupero della fascia costiera, è stato incentrato sulla ricostruzione della passeggiata a mare e il lungomare è divenuto lo spazio pubblico per eccellenza, luogo di incontro e di aggregazione sociale, mèta di attrazione turistica.

Altre volte gli interventi hanno scelto di caratterizzarsi mediante la costruzione di un "edificio simbolo" che rappresenta e sottolinea la trasformazione avvenuta ed il nuovo *status* che la città rigenerata ha acquisito. Caso eclatante è quello del Museo Guggenheim costruito a Bilbao. Questi edifici, in genere di grandi dimensioni e linguaggio magniloquente, emergono sul waterfront rigenerato e costituiscono il nuovo fulcro intorno a cui si organizza lo spazio pubblico e la vita sociale della città che vede in essi l'emblema del rinnovamento e

della rinascita. E queste costruzioni finiscono per diventare monumenti della contemporaneità, simbolo della rinnovata identità urbana nonostante il fatto che, molti di essi, propongono soluzioni progettuali e un linguaggio architettonico assolutamente avulso dal contesto in cui sono inseriti ed attento solo alla ricerca del sensazionalismo, dell'originalità e l'artificiosità a volte gratuita.

In molte occasioni, il rilancio urbano non prescinde dal potenziamento dei porti mediante l'adeguamento di vecchie strutture adibite a nuovi usi (turismo, tempo libero) o la costruzione di nuove in cui delocalizzare funzioni commerciali ed industriali incompatibili con le esigenze urbane. Così il porto riconquista il suo ruolo centrale e contribuisce al rilancio della città grazie ai traffici commerciali e turistici internazionali.

In sostanza sono differenti i criteri utilizzati, alla luce anche dei vari approcci di rigenerazioni ed delle diverse destinazioni d'uso che si è scelto di dare agli spazi recuperati. In base agli interventi di recupero di aree costiere già realizzati, è possibile tentare una classificazione dettata dagli usi prevalenti delle aree. Possiamo riscontrare una prevalenza di funzione residenziale ad Amsterdam; direzionale a Londra; culturale a Bilbao, ludico ricreativo legato ad un evento a Barcellona come a Genova.

E' inevitabile che diversi obiettivi da raggiungere hanno comportato l'adozione di politiche urbane e progetti architettonici molto diversificati tra loro.

Le tendenze attuali, in linea con i dettami delle più avanzate teorie urbanistiche, propendono per una *mixité* funzionale, ovvero per la convivenza pacifica di più funzioni. Ciò per evitare di incorrere in fenomeni di gentrificazione, ovvero di marginalizzazione delle aree, e fare in modo che gli ambiti costieri riqualificati possano

essere “usati” e goduti da in ogni periodo dell’anno, in tutte le ore del giorno, da tutti e cittadini e dai visitatori che sono in grado di attirare in città

Oggi si pensa che la riconquista del mare in ambiti urbani debba avvenire mediante la realizzazione di nuove infrastrutture di collegamento, di spazi pubblici -o a fruizione pubblica- e la riqualificazione di “vuoti” urbani e volumi architettonici preesistenti.

Le attuali linee guida promuovono interventi più attenti alle effettive esigenze di cittadini e più rispettosi delle preesistenze architettoniche ed archeologiche, nonché un maggiore attenzione alla sostenibilità ambientale.

Ma nonostante questo, molte volte, imponderabili scelte di natura politica ed economica, talvolta legate a logiche speculative, danno vita a vere e proprie colate di cemento che, all’insegna di logiche consumistiche e in nome di una modernizzazione, portano all’omologazione dei luoghi senza nessun rispetto ed attenzione per le preesistenze e l’identità ambientale.

2.6 Efficacia e criticità nel processo di riqualificazione

E’ ormai assodato che la qualità di vita delle - e nelle - città d’acqua dipende in gran parte da ciò che avviene nei loro waterfront. E ciò deriva anche dalla capacità delle istituzioni pubbliche di lavorare in termini di concertazione, collaborazione e rispetto reciproco. La disponibilità di nuovi suoli sul litorale vuole incentivare la riqualificazione urbana anche creando nuove centralità.

Oggi l’imperativo dilagante è quello di cercare una caratterizzazione architettonica forte e di qualità dei fronti marittimi urbani, rifuggendo, tuttavia, la concezione estetizzante di waterfront

storici come la Palazzata di Messina o di alcuni recenti casi francesi come Le Havre, Tolone e Marsiglia.²⁸

Le città d'acqua oggi, sono dei veri e propri "laboratori" per la sperimentazione di processi di recupero urbano²⁹. Quello della rigenerazione del waterfront, infatti, è uno dei maggiori campi di ricerca, esplorazione critica e sperimentazione di tutti i possibili assetti della città contemporanea.

Oggi a oltre trent'anni di distanza dalle prime esperienze compiute in ambito internazionale, è possibile identificare alcuni elementi comuni, e fare qualche riflessione in merito a quelli che possono essere considerati i punti di forza o debolezza di questi interventi³⁰.

In particolare, dall'analisi di alcuni casi di recupero dei waterfront, emergono i "punti di forza" che costituiscono gli *elementi di efficacia* degli interventi effettuati.

Innanzitutto bisogna sottolineare il grande valore simbolico e strategico di queste aree per lo sviluppo dell'intera città. Da qui nasce l'esigenza di un rapporto rinnovato e moderno tra le città e i loro waterfront, luoghi densi e complessi capaci di promuovere processi di rigenerazione urbana di più ampio respiro che travalicano i limiti dell'area costiera e si spingono anche nelle zone interne.

²⁸ Marciano A., (2005).

²⁹ Bruttomesso R., Moretti M., "Città-porto e riqualificazione del waterfront: evoluzione e scenario di una strategia vincente" in SAVINO (2010), pagg. 18-27.

³⁰ Ibidem.

Grazie a questi processi, le città possono trovare o ritrovare la loro identità. E l'obiettivo primario di molti interventi di waterfront regeneration, infatti, è proprio quello di valorizzare le peculiarità dei luoghi e singole identità alla ricerca di nuove e innovative prospettive urbane – anche nell'ottica di stabilire nuove relazioni tra locale e globale. E a volte, la valorizzazione dell'identità originale del luogo, passa anche attraverso il recupero visivo e funzionale del rapporto con l'acqua e il recupero architettonico del patrimonio di archeologia industriale e portuale. che prevede la rifunzionalizzazione di antichi manufatti portuali ed industriali.

Spesso i processi di riqualificazione di questi ambiti hanno la duplice valenza: da una parte il soddisfacimento delle necessità di espansione in termini qualitativi, dando luogo ad una rigenerazione sociale ed economica della città; d'altro lato la risposta ad esigenze quantitative, perché in questi ambiti si concentra l'espansione urbana ed essi costituiscono i luoghi in cui vengono costruiti nuovi quartieri o allocate nuove funzioni sociali, approfittando anche della posizione – quasi sempre centrale – di queste aree recuperate.

Tuttavia, lo studio di queste esperienze, non ha mancato di mettere evidenziare anche i “punti di debolezza” che costituiscono gli *elementi di criticità* degli interventi attuati.

Dai risultati di alcune esperienze compiute, si è rivelata molto importante la necessità di fare interventi tesi al recupero dell'identità storica dei luoghi e che tengono conto delle diverse condizioni geografiche, politiche e sociali degli ambiti in cui si va ad operare.

Gli interventi di recupero urbano non dovrebbero prescindere da una valorizzazione basata sull'autenticità e la diversità dei luoghi

per evitarne miniaturizzazione e quei tristi, e purtroppo frequenti fenomeni di “mahattizzazione”, che tendono alla standardizzazione e generano l’omologazione dei luoghi.

L’esperienza degli ultimi venti-trenta anni ha messo in luce la comparsa di alcuni “paradigmi”³¹ - centri commerciali, ad esempio - che spesso si utilizzano acriticamente, come se fossero modelli generali applicabili sempre, comunque e soprattutto in ogni luogo.

Spesso si tratta di oggetti ingombranti, posti davanti ai centri urbani, che non tengono conto della complessa trama di relazioni che connota il “sistema città”. A volte si pongono come un elemento che finisce per ostruire quei “corridoi” urbani consolidati che erano in grado di garantire almeno una relazione fisica e percettiva tra il fronte e mare ed il nucleo urbano retrostante.

In alcuni casi si assiste ad una eccessiva terziarizzazione dei luoghi che genera senso di estraneità negli abitanti della città dove, la penuria delle attività produttive e di quelle identificative del luogo, è favorita dalla spiccata prevalenza della funzione commerciale e turistica su quella residenziale.

Altre volte l’allocazione di funzioni troppo diverse e estranee genera una frattura profonda mentre l’eccessiva esigenza di globalizzazione, formale e sostanziale, porta ad una perdita di identità e genera luoghi avulsi dal contesto in cui i cittadini non si riconoscono.

Un’ultima riflessione riguarda gli attori coinvolti nei processi di rigenerazione di waterfront. L’appetibilità e il valore economico delle

³¹ Busquets J., “Città-Porto: riconversione generica o specifica?” in *Città-Porto/City-Port*, Catalogo “X Mostra Internazionale di Architettura”, La Biennale di Venezia, Marsilio Editore, Venezia, 2006, pag. 43.

aree rigenerate, crea spesso problemi di gestione e sfruttamento delle stesse e dà luogo a fenomeni di speculazione economico-immobiliare che innescano, a loro volta, processi di esclusione sociale e gentrificazione nelle aree riqualificate.

Talvolta le logiche immobiliari, finalizzate al conseguimento del profitto più che al raggiungimento della qualità complessiva dell'operazione a lungo termine, finiscono per prevalere e promuovono interventi molto invasivi con un impatto forte e con risultati non sempre di successo.

A tal proposito si è dimostrata di grande successo la partnership pubblico-privato. In particolare agli enti pubblici spetta il compito di garantire la bontà del progetto, fornire le necessarie infrastrutture e preservare l'equilibrio sociale. Gli operatori privati, invece, devono saper cogliere le tendenze del mercato e rispondere in tempi brevi alle esigenze di realizzazione.

E' irrinunciabile quindi, il confronto e il dialogo di interlocutori di diverse estrazioni, portatori di esigenze di diversa natura – amministratori, associazioni di cittadini, società di investitori privati – al fine di definire strumenti e politiche di successo.

2.6.1 Dieci principi per lo sviluppo sostenibile dei waterfront urbani

Alcuni anni fa, il *Centro Città d'Acqua* di Venezia, in collaborazione con la società *Wasserstadt GmbH* di Berlino, ha elaborato i *10 principi per lo sviluppo sostenibile dei waterfront urbani*, risultato di una serie di incontri, dibattiti e conferenze in ambito internazionale.

Questi punti furono rivisitati e approvati nuovamente nell'ambito delle iniziative della *Global Conference on the Urban*

Future (URBAN 21), tenutesi a Berlino nel luglio del 2000 in occasione della *Expo 2000 World Exhibition*.

Largamente condivisi da molti operatori del settore, essi rappresentano ancora oggi, a distanza di più di 10 anni, dei validi riferimenti per nuovi interventi in questo campo.

Essi sono così identificati:

1. Garantire la qualità dell'acqua e dell'ambiente;
2. I waterfront sono parte del tessuto urbano esistente;
3. L'identità storica dà carattere al luogo;
4. Dare priorità al mix di funzioni;
5. L'accesso pubblico è un requisito irrinunciabile;
6. I progetti sostenuti da partnership pubblico-private procedono più rapidamente;
7. Partecipazione pubblica come elemento di sostenibilità;
8. Il recupero dei waterfront richiede progetti a lungo termine;
9. La rivitalizzazione è un processo continuo;
10. I waterfront traggono benefici dagli scambi culturali internazionali.

L'analisi di questi dieci punti evidenzia l'importanza del waterfront nel tessuto urbano, non solo per la sua centralità fisica, ma anche come elemento fondante l'identità dei luoghi che deve essere conservata e preservata il più possibile.

Risulta inoltre evidente, una rinnovata sensibilità verso le tematiche ambientali (qualità delle acque e dall'ambiente) e sociali (libera fruizione e accesso pubblico alle aree, mix di funzioni, partecipazione pubblica ai processi) e l'importanza dello scambio di esperienze e conoscenze tra gli operatori pubblici e privati che, a vario titolo, intervengono nei processi.

Ciò al fine di favorire la circolazione di notizie che diventano nuove opportunità in termini di conoscenza, sia pratica che teorica.

2.7 I waterfront d'Italia

Anche in Italia, il rapporto terra-acqua assume un'importanza sempre crescente legata, tra l'altro, alla conformazione fisica e geografica della nostra nazione.

L'interesse per la riqualificazione del fronte mare è continua ascesa e costituisce una tematica che è andata assumendo un ruolo sempre più rilevante nell'ambito di proposte e progetti di rigenerazione urbana che puntano sui waterfront per il rilancio fisico ed economico delle città e vedono in essi i motori per innescare il processo di trasformazione del contesto urbano in cui sono inseriti.

A partire dagli anni Novanta, infatti, sono molte le città costiere italiane che si sono dotate di strumenti di pianificazione che tentano di innescare uno sviluppo a partire proprio dal rapporto con il mare e dalla sua integrazione nel contesto urbano.

Il crescente interesse per il litorale è testimoniato dai numerosi concorsi di progettazione indetti che hanno avuto come oggetto il ripensamento del rapporto tra città, porto e mare.

Tuttavia, restano ancora molti i nodi critici da sciogliere e i conflitti per la attuazione definitiva dei diversi interventi proposti. La situazione italiana è ancora molto confusa e alla copiosità di manifestazioni, dibattiti, progetti e proposte si contrappone l'esiguità di realizzazioni concrete che possano competere con quelle di altre realtà europee.

Anni di gare e concorsi per rigenerare i waterfront di tutta Italia, non hanno dato i risultati sperati. La mancanza di strategie e risorse

ha fatto fallire progetti che cercavano di rincorrere i risultati positivi di esperienze internazionali di successo - come quelle spagnole, ad esempio – spesso prese a modello. Tuttavia, se è vero che la rigenerazione della costa in Spagna ha subito una battuta d’arresto a causa della dilagante crisi economica, è altrettanto vero che la crisi italiana è qualcosa di diverso, di “cronico” ormai.

In effetti quello della riqualificazione dei waterfront è solo uno dei temi dell’urbanistica contemporanea e la sua mancata risoluzione è sintomatica del fatto che, in Italia, non siano state ancora superate alcune difficoltà legate alla riqualificazione della città, in generale, a prescindere dallo specifico tema del fronte mare³².

In Italia persistono una serie di difficoltà per nostri limiti culturali ma anche per complessità amministrative e procedurali.

Le aree costiere, dove in genere sussistono ex aree industriali e portuali, sono il luogo di incontro e scontro di molte istituzioni che ne hanno la giurisdizione. E pertanto, si rivela davvero complicato far convivere poteri ed esigenze molto differenti. Spesso le ambizioni si sono infrante di fronte alla complessità dei rapporti tra gli enti locali, le Autorità Portuali, i Comitati cittadini.

La riorganizzazione di sistemi portuali ha comportato, in ambito internazionale, la delocalizzazione degli scali commerciali e la rifunzionalizzazione degli antichi porti, convertiti a nuovi usi “urbani”. Da noi, a parte poche eccezioni (Genova, Trieste, ma anche la stessa Salerno), non sono stati avviati significativi processi di delocalizzazione. E questi porti, operanti nel cuore delle città, hanno

³² Savino M., “Città e waterfront tra piani, progetti, politiche ed immancabili retoriche” in SAVINO (2010), pag 45.

sancito una separazione netta tra il mare e il tessuto urbano retrostante.

Questa frattura, si riscontra anche a livello amministrativo e istituzionale. Da una parte l'Amministrazione Comunale col suo Piano Urbanistico Comunale (P.U.C.), dall'altra l'Autorità Portuale con il Piano Regolatore Portuale.³³

Quindi, se da un lato i nostri iter burocratici sono ancora troppo farraginosi, dall'altro anche gli strumenti di pianificazione non sempre sono adatti alle nuove esigenze della città contemporanea. Sarebbe importante, pertanto, la diffusione di nuovi strumenti operativi e una riforma completa e profonda sul fronte legislativo.

Non di meno, è molto limitante la cronica carenza di fondi pubblici, che paralizza qualunque azione volta alla riqualificazione dei luoghi e spesso apre le porte ad investimenti privati. Numerosi sono gli interventi dei privati nelle operazioni di rigenerazione del fronte mare. Salerno punta sul *project financing* per la realizzazione della Marina d'Arechi firmata da Santiago Calatrava; Reggio Calabria ha scommesso sul suo waterfront affidando a Zaha Hadid il progetto del masterplan e di due architetture simbolo per il ridisegno del *Regium waterfront* ma conta su operatori privati per realizzare il "chilometro più bello d'Italia"³⁴.

Insomma in Italia, gli ottomila chilometri di coste, contano centinaia di progetti ma, finora la quasi totalità delle operazioni che

³³ Pavia R., "Nel mondo le aree waterfront sono le nuove centralità urbane del XXI secolo. Perché l'Italia invece è ferma?" in *Il Giornale dell'Architettura*, n.103, Marzo 2012, pag. 7.

³⁴ Pierotti P., "La città sul mare cresce soltanto con i privati", in *Progetti&Concorsi de Il Sole 24 ore*, n.30, 2-7 agosto 2010, pag.2-3.

riescono a concretizzarsi sono quelle che coniugano strategie pubbliche e business di investitori privati.

E questa è una tendenza pericolosa perché lascia spazio a fenomeni speculatori, come ha denunciato anche l'associazione Italia Nostra con la campagna del 2010 *"Paesaggi Sensibili"* dedicata proprio alla situazione delle coste italiane³⁵.

In definitiva, sebbene qualcosa inizi a muoversi, ad oggi, si può affermare che l'unica eccezione e forse l'unico progetto di riqualificazione che possa ritenersi concluso è quello di Genova dove, in occasione delle Colombiadi del 1992, fu realizzato il recupero urbano del Porto Vecchio.

Il progetto prevedeva la delocalizzazione del Porto commerciale nella zona di Voltri, e la riconversione delle antiche strutture portuali genovesi mediante la collocazione di altre funzioni legate al tempo libero e alla cultura come: la realizzazione della Facoltà di economia nel quartiere Scio per il recupero della Darsena; la riconversione dei Magazzini del Cotone a sala espositiva; la costruzione della stazione marittima.

Molte altre sono le città italiane in cui sono stati elaborate proposte di waterfront regeneration rimaste però allo stato di progetto: basti pensare alle città siciliane Palermo, Messina e Catania dove MBM Architectes di Barcellona (lo stesso gruppo che ha operato al P.U.C. di Salerno) ha approntato un progetto; o le proposte baresi per l'area di Punta Perotti; o il progetto per via Marina a Napoli di Michel Euvé o gli interventi dibattuti e complicati per il litorale di Bagnoli.

³⁵ Pierotti P., "Waterfront: gare flop, sviluppo solo privato", in *Progetti&Concorsi de Il Sole 24 ore*, n.30, 2-7 agosto 2010, pag.1.

La maggior parte di questi progetti, molti dei quali ambiziosi e costosi, sono finiti nel limbo e chissà se e quando troveranno concretizzazione e compimento.

In compenso, risulta molto vivo il dibattito scientifico in merito alla riqualificazione dei waterfront. Anche in Italia infatti, si sono costituite delle associazioni tematiche e sono stati istituiti dei premi per progetti di intervento sul waterfront.

Nel 1989 è nato a Venezia il Centro internazionale Città d'acqua che studia ed analizza interventi di waterfront regeneration in ambito nazionale ed internazionale ed ha successivamente istituito anche un premio speciale "Città d'acqua" organizzato nell'ambito della IX Mostra Internazionale di Architettura di Venezia;

Anche la rivista tematica "Portus" ha istituito il Premio di Architettura "Portus", iniziativa che intende promuovere la riqualificazione del waterfront urbano in città di piccole e medie dimensioni di otto regioni del Mezzogiorno, organizzato nel quadro delle iniziative della sezione *Città-Porto* nell'ambito della X Mostra Internazionale di Architettura della Biennale di Venezia del 2006.

A Venezia sono state indette delle competizioni tra giovani architetti under 40 per la riqualificazione dell'Arsenale. Molte altre città italiane hanno indetto concorsi per il ridisegno del loro fronte mare. Tra queste La Spezia, Rapallo, Ancona, Ravenna, Savona, Bari, Brindisi, Reggio Calabria, Napoli e anche Salerno, come vedremo dettagliatamente nei capitoli successivi.

CAPITOLO 3 - Esperienze europee di waterfront regeneration. Il caso Spagna

Nell'ambito del panorama europeo, nazioni come la Spagna, sono da sempre considerate pioniere nel campo delle politiche per la riqualificazione della costa.

Ciò è dovuto a motivazioni contingenti ma anche – e soprattutto – a ragioni di carattere politico e sociale

Nei paragrafi che seguono si intende analizzare, attraverso l'analisi di due celebri esempi, la pratica di *waterfront regeneration* implementata in Spagna paese in cui, a partire dagli anni '80 del secolo scorso, l'esigenza del recupero della costa é diventata sempre piú forte ed ha assunto un profondo valore politico producendo soluzioni di alto contenuto tecnico ed economico.

Si è scelto di focalizzare l'attenzione sugli interventi effettuati in due città della Spagna del nord, Barcellona e Bilbao. Si tratta di casi emblematici, esemplificativi di modi di operare profondamente differenti.

Le note riportate di seguito sono il frutto di un periodo di ricerca svolto nell'estate del 2011 presso la Escuela Tecnica Superior de Arquitectura de Valladolid in Spagna.

3.1 La politica del recupero dei waterfront in Spagna

A partire dalla seconda metà del Novecento, nasce in Spagna l'interesse per le fasce costiere e il dibattito, spesso connotato da forti conflitti di interesse, tra i vari enti coinvolti nella gestione dei waterfront urbani. Cresce l'esigenza di trovare nuove forme di convivenza tra porti e città e recuperare le numerose aree portuali dismesse. Zone di grande valore, anche per la loro centralità, disponibili a nuovi usi e in grado di avere un impatto positivo in ambiti spaziali ampi che prescindono dai ristretti limiti dei confini urbani.

Per condurre queste trasformazioni, frutto di mutate esigenze di tipo economico, sociale ed urbano, si è reso necessario il coordinamento, non sempre facile, tra i vari enti coinvolti nella gestione del territorio (Stato, Comunità Autonome, Autorità Portuali). Attraverso gli specifici strumenti di pianificazione dei vari Enti, si è cercato di appianare i conflitti tra porto e città, di integrare le strategie (urbane e portuali) per la riconversione dei fronti marittimi e favorire così, una relazione più intensa tra città e mare; un rinnovato dialogo, frutto di radicali interventi di trasformazione dei fronti marittimi urbano-portuali.

A partire dalla metà degli anni Ottanta, si assiste in Spagna alla trasformazione radicale di molti fronti marittimi urbani e portuali. Barcellona e Bilbao sono solo alcuni dei casi in cui, attraverso interventi di recupero architettonico ed urbano, si è restituita la città

al mare. Si è permesso così, sia agli abitanti che ai turisti, di intessere un rapporto con l'acqua; una relazione non esclusivamente contemplativa ma bensì attiva, fatta di nuove attività e servizi creati per rendere più attraente e piacevole il soggiornare sul fronte marittimo "ritrovato".

3.2 Dalla fine del periodo franchista agli indirizzi per la riqualificazione della costa

Alla fine del periodo franchista, la giovane democrazia spagnola ha intrapreso una politica di ristrutturazione e riabilitazione urbana tesa, essenzialmente, alla riqualificazione dello spazio pubblico. Si costruirono nuove attrezzature e servizi sociali come scuole, impianti sportivi e centri di assistenza; ma anche grandi attrezzature culturali come musei ed auditorium.

Una delle operazioni più importanti, anche per suo significato politico, è stata la riqualificazione del litorale, attuata attraverso l'approvazione di una nuova legge per la costa e lo sviluppo di un intenso programma di interventi in questi ambiti.

Quella della riqualificazione delle coste, non era sembrata, fino ad allora, una questione di prioritaria importanza, soprattutto in un periodo di crisi economica. In effetti, non si trattava di infrastrutture primarie e si era abituati a pensare alla costa come un bene offerto semplicemente dalla natura, capace di rigenerarsi in maniera autonoma o contando sugli investimenti dei privati interessati al suo sfruttamento economico. E in effetti, in altri paesi europei, come l'Italia e la Francia, si era già avviato un processo di "privatizzazione" delle spiagge attraverso le concessioni.

Per tutte queste ragioni, la decisione da parte dello Stato di avviare il processo di riqualificazione costiero e di intervenire in prima linea, assunse la connotazione di un atto dal forte contenuto politico che generò proposte di grande interesse tecnico ed economico.

Il periodo franchista aveva compromesso fortemente la linea di costa dando vita al fenomeno della *balearización*³⁶. Il 20% del litorale spagnolo risultava compromesso da una forte urbanizzazione attuata o in fase di attuazione. Durante il boom turistico degli anni Settanta si era perpetrata un'occupazione massiccia del litorale, caratterizzato da vere e proprie cinte continue di calcestruzzo.

La politica franchista, connotata da corruzione, tendeva allo sfruttamento intensivo ed indiscriminato del litorale a scopi turistici, prescindendo da qualsiasi forma di sensibilità ambientale. La privatizzazione della costa procedeva senza controllo alcuno e rispondeva solo a criteri basati sulla speculazione economica ed edilizia.

Al degrado frutto di una gestione amministrativa di dubbio valore, si sommava il degrado fisico dovuto al processo di arretramento del limite marittimo. Questo ritrarsi era imputabile, essenzialmente, a due processi di differente natura: da un lato la riduzione degli apporti solidi della spiaggia; dall'altro l'alterazione dei processi dinamici del litorale dovuta alla presenza, lungo la costa, di opere inadatte. La dinamica della costa, infatti, era stata alterata da ampliamenti di porti esistenti, costruzioni di nuovi porti e opere

³⁶ Termine che indica la continua edificazione della costa, usato anche con riferimento agli scempi urbanistici attuati nel periodo franchista sull'isola di Maiorca.

di difesa litoranea che influivano negativamente sulle dinamiche dei naturali processi auto-rigenerativi della costa stessa.

Pertanto, la decisione del governo democratico di intervenire sulla linea di costa, ebbe, dal punto di vista politico, un significato molto profondo legato al raggiungimento obiettivi di diversa natura.

Innanzitutto si volle rivendicare il carattere pubblico del litorale e fare in modo che esso fosse sottratto agli interessi economici di pochi privilegiati e “restituito” a tutta la popolazione; in secondo luogo, si volle proteggere e ripristinare l’ecosistema marino degradato; infine si individuò il ruolo strategico, per l’economia spagnola, di queste zone dal notevole valore legato al turismo.

Il primo governo socialista, guidato da Fernando Palau, stabilì anche le tre principali linee guida dell’intervento:

- definizione di un nuovo quadro normativo;
- protezione e ripristino della spiaggia;
- ricostruzione del profilo litorale;

La sistemazione del litorale spagnolo e tutti i relativi interventi necessari a questo scopo, sono da considerarsi il frutto della sommatoria di strategie di diversi enti operanti sul territorio quali Municipalità, Governi Autonomi e Stato.

La *Ley de Costas* del 1988 ha modificato profondamente il senso della legislazione precedente (*Ley de Aguas* del 1866 e 1918; *Ley de Paseos Maritimos* del 1918 e 1957; *Ley de Costas* del 1969), sottolineando la preminenza del carattere pubblico della costa. In nome dei dettami di questa nuova normativa, le amministrazioni tentarono di riacquisire tutte le aree di interesse pubblico sul bordo dell’acqua che presentavano i requisiti stabiliti per legge.

Questa operazione riguardò molte aree e non solo le zone turistiche interessate dalla speculazione, ma anche i nuovi progetti come quello per la Città Olimpica di Barcellona, conclusosi con la bocciatura del progetto dell'architetto Oriol Bohigas dopo un lungo e serrato confronto tra le Autorità Comunali e il Ministero per le Opere Pubbliche e l'Urbanistica.

Altre questioni riguardavano le delimitazione delle servitù di inedificabilità³⁷ e la determinazione della servitù dell'accesso pubblico al mare³⁸.

Si può affermare che il governo socialista ha tracciato le grandi linee di attuazione e predisposto il *Plan de Actuaciones* che ha trasformato la costa spagnola. Il Partito Popolare ha, in parte, continuato i programmi avviati ma, ha spesso rifiutato temi che avrebbero potuto generare polemiche e contestazioni.

A partire dal 1984, le politiche statali inerenti il litorale riguardano essenzialmente: la ridefinizione dei confini della zona demaniale; la rigenerazione e recupero di spiagge dune e zone umide; la costruzione di passeggiate marittime e percorsi; la predisposizione di accessi alla costa.

Per quanto riguarda la rigenerazione ed il recupero delle spiagge, già alla fine degli anni Settanta, era stato avviato un intenso dibattito tecnico inerente l'ingegneria costiera. Uno dei protagonisti di questo dibattito fu l'ingegnere Enrique Copeiro del Villar che, nel

³⁷ Erano previste zone inedificabili lungo la costa: 20 metri sul suolo urbano e 100 metri su quello urbanizzabile.

³⁸ L'accessibilità al litorale era garantita dalla presenza di ingressi la cui quantità e posizione era normata come segue: minimo ogni 500 metri l'accesso per il traffico carrabile e 200 metri per quello pedonale.

suo articolo *Los ritmos naturales de nuestras playas*, sottolineava la dinamicità dell'ecosistema spiaggia e la necessità di tipologie di intervento *suaves* (dolci) con impatti meno forti. In sostanza, si mettevano in discussione i principi classici dell'ingegneria marittima sui quali erano basati i progetti di difesa e rafforzamento fino ad allora realizzati. Si proponevano tecniche meno invasive, interventi "meno costruiti" e non "contro il mare".

Ma gli interventi più rappresentativi, a cui si destinarono i maggiori investimenti, furono quelli che prevedevano una riqualificazione della facciata marittima della costa urbana mediante tipologie di opere differenti per dimensioni, destinazioni d'uso, etc...

Riguardo alla progettazione e alla gestione di queste nuove facciate sul mare e delle passeggiate sul bordo dell'acqua, non è esistito un orientamento univoco. Infatti, il potere centrale (Ministero), si è concentrato maggiormente su aspetti di tipo amministrativo limitandosi a pochi altri indirizzi generali, quali: riduzione dell'occupazione privata di suolo demaniale; minimizzazione del traffico carrabile lungo la facciata marittima; regolarità degli accessi pubblici al mare.

Oggi l'interesse ministeriale si sta concentrando essenzialmente su ambienti naturali ed ha abbandonato le questioni maggiormente conflittuali inerenti i luoghi urbani.

Possiamo concludere affermando che, durante il periodo democratico, si sono poste le basi fondamentali per la riconquista del litorale attuando interventi di successo e adottando soluzioni tecniche avanzate ed ecologicamente rispettose per la riqualificazione della linea di costa e il miglioramento della facciata marittima ed in generale il rapporto tra città e il mare.

3.3 L'esempio di Barcellona: dall'evento promotore alla nascita di un modello

La città di Barcellona, a partire dagli anni Ottanta, è stata oggetto di una profonda azione di rinnovamento urbano che ben presto è diventata, su scala mondiale, un riferimento operativo ed un esempio di come, il progetto architettonico, può essere uno strumento per la definizione di una rinnovata identità urbana e una nuova consapevolezza dell'abitare metropolitano.

La città è diventata un modello universalmente riconosciuto per le sue trasformazioni, per la gestione politica ed economica, per la presenza di architetti locali ed internazionali. Un modello studiato ed apprezzato da esponenti della cultura architettonica, ma anche del mondo politico ed economico.

Libri, riviste di architettura ma anche di moda e design, hanno dedicato grande attenzione a Barcellona e ai risultati di questa operazione ritenuta straordinaria.

L'iniziale ondata di entusiasmo e il grande impatto mediatico, hanno generato dappprincipio una agiografia acritica. Col trascorrere degli anni, posizioni più lucide e pacate hanno consentito una valutazione critica ed oggettiva, che ha portato alla luce anche i limiti del fenomeno Barcellona.

E' importante sottolineare che, i Giochi Olimpici del 1992 costituiscono solo il culmine di processi di rigenerazione iniziati nei primi anni '80 e il punto di partenza per una riqualificazione delle coste che si estende anche alle zone interne della città.

Dopo un lungo e travagliato processo, la città è stata trasformata da centro industriale a città di servizi con milioni di visitatori ogni anno. Il successo di questo tipo di intervento è stato tale da creare un

“modello” emulato in altri paesi del mondo ed ha trasformato Barcellona in una icona del recupero ambientale ed urbanistico.

La parte più rilevante della trasformazione urbana, che ha riguardato l’apertura della città al mare e la riqualificazione delle aree costiere degradate, ha fatto di Barcellona uno degli esempi più significativi di *waterfront regeneration*.

Ma il rapporto tra la città e il mare ha attraversato, ovviamente, fasi diverse e contraddittorie nel corso dei vari periodi storici. Nei paragrafi che seguono, cercheremo di ripercorrerne le tappe fondamentali fino ad arrivare all’analisi critica degli eventi dell’età contemporanea.

3.3.1 La città e il mare nella storia

Barcellona ha un ampio fronte marittimo che si estende per svariati chilometri tra il delta del fiume Besós a oriente, e quello del Llobregat, a occidente.

La città ha avuto, sin dall’antichità, un forte legame col mare che si è consolidato con la realizzazione del nuovo porto che, a partire dal 1477, venne costruito sugli arenili dove sorgerà poi la Barceloneta.

Nei secoli XIV e XV, periodo del massimo splendore marittimo catalano, Barcellona diventa il porto più importante del Mediterraneo e un centro nevralgico per gli scambi commerciali.

In questo periodo, si instaura una intensa relazione tra la città e il mare e inizia a consolidarsi l’idea di centro urbano a contatto con l’acqua e la facciata marittima assume particolare importanza.

Le vedute storiche di Anton Van Wyngaerde del 1563, mostrano una città fortificata con 35.000 abitanti e una lunga spiaggia che delineava il fronte marittimo.

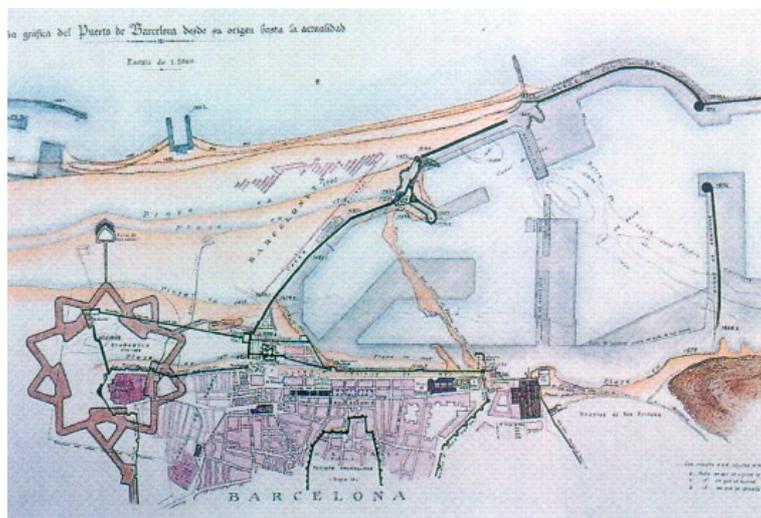


Fig. 6 Lo sviluppo storico del litorale di Barcellona fino al 1992 sovrapposto alla mappa del 1477.

L'immagine con la sovrapposizione planimetrica permette di rilevare il sensibile avanzamento della linea di costa dal 1477 al 1992.

Una veduta del XVIII secolo mostra la situazione del porto di Barcellona con le mura e la spiaggia della Barceloneta completamente vuota, utilizzata come luogo di manovre militari.

Successivamente proprio la Barceloneta costituisce il luogo dell'espansione della città che si consolida su terreni guadagnati al mare. La pianta del quartiere si mostra uno schema autonomo rispetto alla città, con la cui trama quei legami che, invece, ha con il porto. Presto si configura come un quartiere vivo ed appetibile per gli immobiliari. Di qui deriva l'importanza di Plaza de Palau, spazio aperto sul mare, di grande importanza funzionale e simbolica, che

costituisce il primo tentativo di spostamento del baricentro cittadino dalle zone interne alla costa.

Alla metà dell'Ottocento, in coincidenza con la Rivoluzione Industriale, la città subisce uno sviluppo straordinario, favorito dalla costruzione della prima linea ferroviaria spagnola e dall'abbattimento delle fortificazioni che creano spazio per l'espansione e l'ampliamento. L'esigenza di una facile accessibilità e la disponibilità di suolo, porta all'insediamento di industrie sulla costa, mentre al lato della Barceloneta nel 1829 viene costruito il *Baños de Pila*, primo stabilimento balneare della città cui ne seguono molti altri chiamati *Oleaje de Mar*: edifici belli ed importanti dotati anche di piscine.

Il massimo splendore industriale si è avuto nella seconda metà del Novecento. Da allora in poi inizia un progressivo degrado del fronte marittimo, separato dalla città dalle linee ferroviarie e dal porto che costituivano delle vere e proprie barriere fisiche.

Negli anni Settanta molti siti ed insediamenti industriali vengono abbandonati per obsolescenza e lo spazio marittimo antistante la città di Barcellona risulta fortemente degradato.

In quel periodo, anche gli storici stabilimenti balneari vengono smantellati per consentire l'accesso pubblico e gratuito alla spiaggia. E la scadenza delle concessioni e la restituzione del carattere pubblico al demanio hanno coinciso con la gran trasformazione di Barcellona per i giochi del 1992.

La città, nonostante alcuni tentativi, era rimasta chiusa al mare fino al 1992. Il primo fallimentare tentativo per la costruzione del lungomare risale al 1917; il secondo, parzialmente riuscito è del 1957. Negli anni Settanta, un nuovo tentativo di costruire una passeggiata viene ostacolato dalla presenza di stabilimenti balneari

ed "irremovibili" *chiringuitos* che occupavano completamente la piccola spiaggia a oriente del porto e davanti al quartiere della Barceloneta. La situazione di degrado si è protratta fino alla fine degli anni Ottanta quando, la favorevole combinazione di una serie di fattori positivi – la designazione di Barcellona a sede delle Olimpiadi del 1992, la pubblicazione della Ley de Costas nel 1988- ha fornito l'occasione e gli strumenti per intraprendere un processo di recupero dei suoli del demanio pubblico lungo la costa e la riqualificazione del fronte mare.

Il processo, lungo e complesso, è iniziato nel 1988 e si è concluso solo nel 1996 ed ha compreso la demolizione di una trentina di stabili ed il recupero 30.000 mq di spiaggia.

3.3.2 La pianificazione del fronte marittimo

Lo studio del recupero del fronte mare della città, era iniziato in realtà negli anni Settanta del Novecento. Nel 1965, su iniziativa delle grandi industrie, fu presentato il primo *Plano de Ribera* (Piano della Riviera) che fu molto contestato, e non applicato, perché promuoveva sul fronte marittimo l'insediamento di una forte densità di abitazioni.

Nel 1982, in previsione della possibile aggiudicazione dei giochi olimpici, diventa sempre più evidente la volontà di trasformare lo spazio urbano per renderlo adatto ad ospitare attività di servizio e di consumo. Inizia così, la transizione da città industriale a centro terziario.

Nel 1986 Barcellona si aggiudica i Giochi Olimpici e, in vista dell'evento del 1992, si intraprende una vera diffusa ristrutturazione della città che riguardava gli spazi urbani, la dotazione infrastrutturale ma anche e soprattutto la riconquista del fronte

marittimo. Quest'ultimo obiettivo era molto importante perché, fino ad allora, la città aveva voltato le spalle al mare, sviluppandosi piuttosto verso l'interno e lasciando la costa alla ferrovia ed alle industrie che costituivano gli elementi essenziali dell'economia cittadina.

Dopo la serie di proposte non attuate, nel 1986 si arriva all'approvazione del *Plan Especial de ordenación urbana de la fachada al mar de Barcelona en el sector Carlos I y Avenida Icaria* (Piano speciale di ordinamento urbano della facciata verso il mare di Barcellona nel settore Carlo I e Avenida Icaria).

L'obiettivo della riconquista del fronte marittimo presupponeva interventi consistenti volti al risanamento e al consolidamento del litorale attraverso l'eliminazione della linea ferroviaria lungo la costa; il disegno della Ronda e del parco Litoral e il suo passaggio di fronte alla Città Olimpica; la costruzione o riqualificazione di spiagge, parchi litorali, e porto olimpico.

Il progetto di Manuel de Solà Morales, per Moll de Fusta di Barcellona 1983-1987 può essere considerato il primo intervento di all'apertura verso il mare. Qui ci si imbatte col problema di rendere compatibile l'attraversamento di una via con traffico intenso e progettare uno spazio pubblico, luogo civico di incontro e relazione tra la città e il mare. La risposta di Solà Morales fu la realizzazione di una sezione trasversale a gradinata che consente di incanalare il traffico all'interno di un tunnel seminterrato e contemporaneamente assolve alla funzione pubblica accogliendo, alla sua sommità, luoghi per il transito e la sosta pedonale.

Questo intervento e la successiva scelta per la localizzazione della Villa Olimpica, segnano il punto di partenza per la riconquista dell'affaccio al mare.

Alcuni degli interventi vengono affidati ad architetti dello star system – Norman Forster, Frank. O. Gehry e altri – ma molto rilevante è il ruolo svolto da una generazione di professionisti locali che, rivendicando peculiarità geografiche e culturali in alternativa alle correnti dell'architettura internazionale e vedono nel rinnovamento urbano attuato, significative ed irrinunciabili occasioni di lavoro.

3.3.3 La Villa olimpica: esempio di pianificazione strategica

Una delle aree in cui si concentrarono gli interventi olimpici fu quella del quartiere Poblenou. La zona, anticamente destinata alla lavorazione del cotone, con l'avvento della Rivoluzione Industriale, si trasformò in area industriale sede di manifatture chimiche, farmaceutiche, alimentari, metallurgiche ed automobilistiche. Per l'alta concentrazione di fabbriche, questa zona, divenne, sin dal XIX secolo, una sorta di "Manchester catalana". Lo sviluppo della zona si ebbe quando, dopo l'annessione al municipio di Barcellona, accanto alle fabbriche cominciarono a sorgere le residenze operaie. All'inizio degli anni Settanta, con la crisi industriale, molte fabbriche furono chiuse o delocalizzate e la zona divenne sempre più degradata.

Il recupero di quest'area iniziò proprio con la realizzazione del Villaggio Olimpico nella zona di Nuova Icaria. Si trattava di un quartiere che avrebbe dovuto ospitare duemila residenze per gli atleti, hotel, uffici, negozi ed attrezzature sportive. Una volta terminate le Olimpiadi le residenze degli atleti sarebbero diventate abitazioni private e il quartiere sarebbe diventato il primo sul mare, costruito su una ex area industriale.

L'operazione prevista si basava sull'applicazione dei principi urbanistici della *Escuela de Barcelona*: funzionalità, legame col

territorio, integrazione sociale, rapporto equo tra tradizione e nuove tecnologie. L'intervento comportò la sistemazione della costa e la sua dotazione infrastrutturale, l'interramento della linea ferroviaria e la costruzione di una strada costiera, la Ronda Litoral. Vennero bonificati oltre quattro chilometri e spiaggia e qui sorse anche il nuovo Porto.



Fig. 7 Veduta della zona di Nuova Icarìa prima e dopo l'intervento di riqualificazione

Il Porto Olimpico è uno degli elementi più emblematici dell'insieme, cui è attribuita la funzione di strutturare lo spazio urbano e litorale. L'idea iniziale era quella di costruire una piazza d'acqua e non era previsto il carattere portuale di questo spazio, concepito come uno specchio d'acqua in cui le imbarcazioni sportive avrebbero potuto approdare solo occasionalmente. Successivamente

si è passati alla costruzione di un vero e proprio porto turistico, articolato nel tessuto urbano e ricco di valori architettonici, come se si trattasse di una grande piazza pubblica sull'acqua. Dopo le Olimpiadi del 1992 il porto si è evoluto in uno spazio ludico-ricreativo con la maggiore densità di locali e ristoranti di Barcellona.

La Villa Olimpica fu costruita riagganciandosi alla maglia urbana storicamente consolidata dettata dal Plan Cerdà. La tipologia tradizionale dell'isolato venne ampliata ed adattata alle nuove esigenze di vita dei cittadini sia dal punto di vista dimensionale che morfologico. In sostanza, al posto dei vecchi edifici industriali vennero costruiti nuovi edifici in lotti che "ricucivano" la preesistente maglia ottocentesca rielaborata ed adattata alla diversa scala.

Questa zona della città, è diventata il simbolo della rigenerazione urbana legata alle Olimpiadi del 1992, ed esemplificativo di un nuovo concetto di waterfront. Luogo di scambio tra la città e il mare, esso non è più una semplice "linea" ma una "fascia" variegata strutturata in maniera complessa. Luogo attrattivo e ricco di servizi ed infrastrutture ubicate lungo tutta la linea di costa.

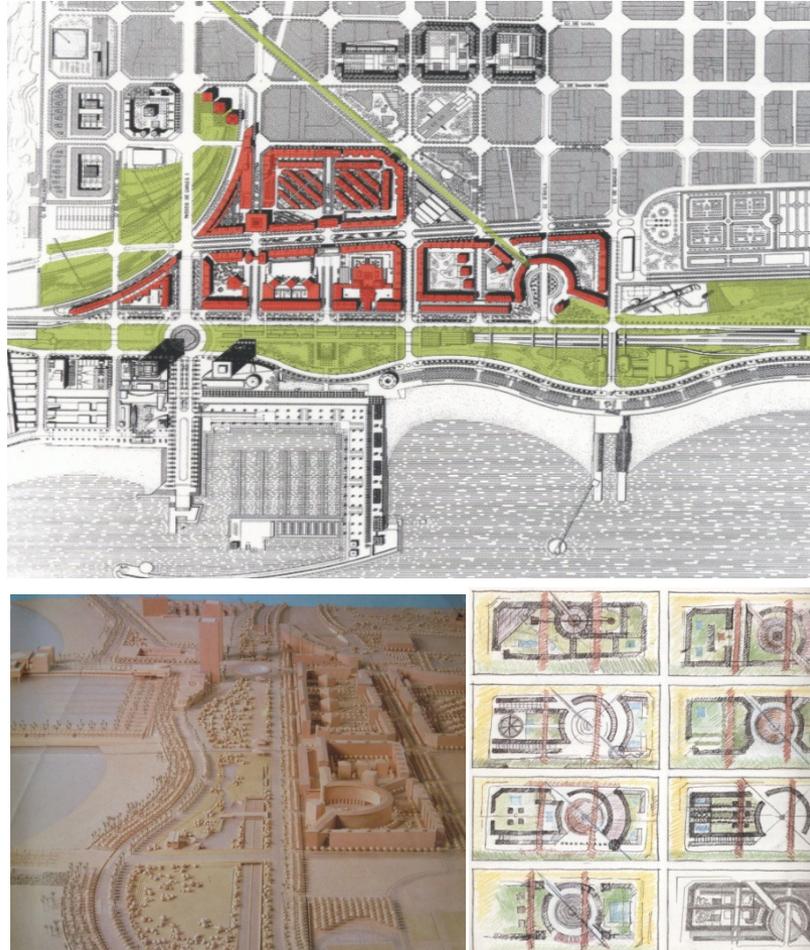


Fig. 8 MBM Arquitects y Albert Puigdoménech, Villa Olimpica, 1986-1992. Planimetria generale dell'area, maquette e schizzi preparatori del progetto

3.3.4 Il Forum delle Culture e l'espansione orientale

Conclusasi l'avventura olimpica, lo sviluppo urbano si è diretto verso la zona orientale della città, direttrice di espansione inimmaginabile fino ad allora.



Fig. 9 L'area del Forum dove si concentra la seconda fase della riqualificazione del waterfront barcellonese

L'ultima fase di trasformazione parte dal momento di stasi seguito ai Giochi del 1992, periodo nel quale si portano a compimento solo i progetti iniziati negli anni precedenti. Si arriva poi alle più recenti progettazioni che interessano l'area del Forum delle Culture del 2004 e quella del Pla22@ nella zona orientale del Poble Nou. Questa fase è caratterizzata dalla partecipazione di soggetti privati dovuta, essenzialmente, alla carenza di fondi pubblici negli anni successivi alle Olimpiadi.

La fascia costiera della zona orientatale di Poblenou presentava molteplici criticità. Luogo in cui sorgeva una baraccopoli che aveva

ospitato i rifugiati durante la guerra civile ed area dove successivamente furono localizzate una serie di infrastrutture, quali il depuratore delle acque e un inceneritore.

Fino agli anni Novanta, la Avenida Diagonal, arteria lunga dieci chilometri che attraversa tutta la città, arrivata in questa zona, si perdeva in un'area degradata di industrie, infrastrutture e quartieri popolari e non aveva un vero e proprio sbocco a mare.

All'inizio degli anni Duemila, all'estremità orientale della Diagonal, si progetta un insediamento residenziale sul mare. Una sorta di nuova Villa Olimpica, generata stavolta grazie agli investimenti dei privati. Sorge così un quartiere fatto di grattacieli, un modello organizzativo e tipologico che si rivela, però, molto diverso da quello del 1992.

Il Forum delle Culture, che si sarebbe svolto a Barcellona nel 2004, costituì una nuova occasione per il recupero di questa zona degradata del fronte mare. Questo nuovo evento era ideato per dibattere temi di attualità e di interesse internazionale tra cui quello dello sviluppo sostenibile della città contemporanea. Uno degli intenti dell'iniziativa infatti, era proprio quello di esprimere un modello di città in cui fossero applicati i principi del Forum: valori estetici, etici, avanguardia ed innovazione. E furono gli architetti della seconda generazione barcellonese ad reinterpretare il modello Barcellona per adattarlo alle mutate esigenze e alle nuove priorità sociali. L'attenzione dunque, si concentrò su quest'area degradata della città da riqualificare ed urbanizzare.

Il progetto per l'area del Forum, nell'intento degli organizzatori, doveva essere considerato la naturale prosecuzione degli interventi del 1992 ma, come vedremo, gli esiti sono diversi.



Fig. 10 Veduta area dell'area del Forum; l'edificio di Herzog & de Meuron; la grande pergola fotovoltaica dell'Explanade.



In seguito ad un concorso indetto, la progettazione della zona venne affidata a ventotto progettisti internazionali. Nel bando si chiedeva esplicitamente che l'area si sarebbe dovuta sviluppare su una piattaforma che coprisse l'impianto di depurazione esistente. Il progetto si incentra su un grande piazzale pubblico connesso, attraverso un sistema di rampe e terrazze, ad un parco litorale ed un nuovo porto sportivo. Intorno a questo spazio si innestano, in maniera più o meno disarticolata una serie di edifici adibiti a diverse funzioni. La costruzione simbolo di questa zona è l'edificio triangolare del Forum, costruito da Herzog & De Meuron e adibito a scopo museale. Lo spazio-filtro tra la terraferma e il mare è costituito da l'Explanada, una grande piattaforma per manifestazioni all'aperto

di circa 6 ettari, che si protende verso il mare con due prolungamenti. Su uno di questi si innalza una grande pergola fotovoltaica di circa 4000 mq che, a dire dei progettisti è una sorta di scultura contemporanea che produce ombra ed energia.

3.4 Luci ed ombre su Barcellona: nascita e crisi di un modello

La trasformazione del litorale barcellonese, è una azione che ha avuto grande risonanza mediatica a livello internazionale. Ha interessato un'area di circa 120 ettari in cui sono stati costruiti una serie di spazi pubblici, integrati nel tessuto urbano, destinati a parchi, infrastrutture, spiagge e la costruzione di nuovi quartieri affacciati sul mare. Si è trattato di un complesso di operazioni di marketing urbano che ha consentito un rilancio economico e turistico della città ed il suo riposizionamento a livello internazionale.

Le valutazioni di carattere economico non possono che essere positive: l'investimento pubblico ha generato un effetto moltiplicatore dell'investimento iniziale ammontante a circa 12 miliardi di euro. Spiagge, passeggiate, infrastrutture per il tempo libero, essendo inserite nel contesto urbano, consentono un utilizzo prolungato per tutto l'anno e con diverse attività. L'antica città industriale quindi, si è trasformata in un città di servizi che attira milioni di visitatori all'anno.

Tuttavia, a distanza di anni, spenti i riflettori sugli eventi, vengono alla luce anche i limiti e gli effetti negativi di quella che sembrava essere una vera e propria operazione miracolosa.

Il successo di Barcellona è stato tale da generare un vero e proprio “modello” studiato ed emulato in altre città. Ma queste trasposizioni, a volte prive di regionalismo critico, spesso hanno generato errori e mistificazioni.

Il progetto urbano infatti, è molto complesso e necessita di coincidenze favorevoli che riguardano la programmazione, la gestione ed anche la conciliazione di interessi eterogenei e molteplici. E' importante tener presente anche il particolare contesto storico-politico a monte della trasformazione di Barcellona. Ci si trovava in un periodo di mobilitazione della società che voleva liberarsi dell'eredità della dittatura franchista e riaffermare l'identità catalana che cercava un riconoscimento politico.

Da queste ragioni politiche e sociali, discendono le caratteristiche che hanno connotato la prima fase degli interventi barcellonesi: la priorità dello spazio pubblico, quale luogo di integrazione sociale; l'enfasi di un modello redistributivo di attrezzature e servizi; la qualità urbanistica diffusa anche verso la periferia e i quartieri popolari; il rinnovamento della città storica con dispositivi che favoriscono il mantenimento degli abitanti nel proprio spazio; l'importanza della dimensione estetica e architettonica; la partecipazione cittadina; lo sforzo per articolare la relazione tra la città e la sua area metropolitana e la costruzione di una rete internazionale per cercare una connessione del locale col globale.

I Giochi Olimpici del 1992 quindi, furono solo una favorevole contingenza che andò ad innescarsi in un contesto dove era già in atto un grande cambiamento urbano che aveva forti connotazioni politiche e sociali oltre che economiche.

In questo contesto, nel quale tutto sembrava possibile, il pubblico iniziò a prevalere sul privato e, a partire da allora, a negoziare una partecipazione congiunta e razionale delle forze economiche e sociali che agivano sulla città.

Purtroppo, però, ben presto anche le migliori intenzioni restarono travolte dalle logiche economico-speculative.

Al fine di lanciare Barcellona nell'ambito internazionale, da un certo punto in poi, si diede priorità all'industria immobiliare, turistica e di hotel e vita notturna, preferendo la vendita degli spazi urbani piuttosto che preservare la qualità di vita dei suoi abitanti.

Come ha affermato Manuel Deldago³⁹, a volte si è ecceduto nel pensare a spazi per i turisti trascurando le esigenze dei cittadini che sono stati costretti a vivere in una città non pensata per loro. La questione fondamentale, afferma l'antropologo, è il fatto che non si può concepire la città come un affare e vendere ai suoi abitanti l'idea di vivere in una sorta di "negoziato", seppur il miglior negozio del mondo.

Le trasformazioni del litorale degli anni Novanta non sono state esenti da critiche ex post anche per quanto riguarda la forma del progetto urbano ed architettonico. La costruzione della Villa Olimpica si è rivelata un intervento che, pur basandosi sul rispetto della tradizione e cercando un legame con la maglia urbana tradizionale, secondo alcuni ha completamente cancellato il carattere originario del luogo. Gli antichi insediamenti industriali sono andati completamente distrutti e del passato è rimasta memoria solo in

³⁹ Antropolgo, professore di Antropologia presso la Universitat de Barcelona (U.B.), autore di numerose pubblicazioni contro il modello Barcellona.

alcune ciminiere conservate, anche se completamente decontestualizzate.

Nel corso degli anni si è assistito ad una eccessiva terziarizzazione della costa che è diventata, sempre più, una meta turistica, e alla progressiva trasformazione dello spazio pubblico in spazio commerciale. Inoltre i privati hanno assunto un peso sempre più rilevante che ha condizionato, e a volte inquinato, le scelte della pubblica amministrazione. Ciò ha comportato una modifica degli equilibri economici ed anche sociali originariamente posti alla base delle scelte urbanistiche ed ha condizionato sensibilmente l'andamento del mercato immobiliare e dell'accessibilità dei luoghi.

Per questa ragione, in questi ultimi anni, anche la critica sociale ed intellettuale non ha tardato a farsi sentire.

La seconda fase di trasformazione del litorale, degli anni Duemila, è legata ad un altro grande evento organizzato nella città: il Forum delle Culture del 2004. Facendo una valutazione *ex post*, è opinione comune e diffusa il fatto che, se nella prima fase, legata alle Olimpiadi del 1992, nasce un modello imitato ed emulato, nella seconda, quella del Forum, il modello entra in crisi.

E' proprio questo, il momento il cui, il cosiddetto "modello Barcellona" comincia, in parte, a mostrare i suoi limiti. Quel modello che, al di là di tutti limiti riscontrati, riusciva a coniugare trasformazioni urbanistiche, sviluppo economico ed era capace di raccogliere grandi consensi sociali, l'esempio invidiato ed emulato per anni da molte amministrazioni europee, iniziava a scricchiolare. Compaiono i primi testi ed articoli critici, si moltiplicano le manifestazioni di dissenso, a volte organizzate proprio da quelle *Associacions de veïns* che avevano appoggiato le trasformazioni della città 15-20 anni prima.

Questa nuova fase della rigenerazione del waterfront orientale della città ha avuto esiti fallimentari e non ha prodotto i risultati sperati. Il nuovo quartiere sorto a ridosso della Diagonal è formato da alti grattacieli, una tipologia architettonica del tutto estranea alla città e che sembra rispondere esclusivamente a logiche speculative degli investitori immobiliari.

L'area del Forum è stata oggetto di feroci critiche. Innanzitutto i tempi ristretti e la scarsità di fondi ha fatto in modo che molti progetti rimanessero irrealizzati. Tra essi quello delle "case sperimentali" che sarebbero state, probabilmente, l'esperienza più innovativa del Forum ed avrebbero contribuito a stemperare la dilagante impressione di un'urbanistica spettacolare, dell'evento, piena solo di buone intenzioni.

L'edificio rappresentativo del Forum, costruito da Herzog & de Meuron, appare sovradimensionato e decontestualizzato.

La grande Explanade, che secondo i suoi ideatori è uno spazio pubblico di nuova generazione, il luogo per i grandi eventi all'area aperta di cui la città risultava priva fino ad allora, in effetti dà la sensazione di uno spazio vuoto ed inutilizzato, fuori scala e di difficile appropriazione, senza tempo, senza storia e senza memoria.

Questa seconda fase di riqualificazione del fronte mare, risulta dunque affidata ad un'urbanistica spettacolare che propone la sommatoria di edifici singolari, prodotti dello star system. Costruzioni slegate ed autonome che si tenta invano di amalgamare attraverso le infrastrutture.

Sembra che l'architettura abbia preso il sopravvento sull'urbanistica e gli oggetti singolari prodotti dalle archistar non rispondano alle esigenze di natura sociale e creino spazi frammentati, sovradimensionati e di difficile appropriazione in cui

prevale la totale assenza di dialogo col tessuto urbano preesistente rispetto al quale appaiono isolati. Come diceva J.M.Montaner⁴⁰ riguardo a questa nuova fase dell'urbanizzazione barcellonese, si era passati da una attenta "agopuntura" all'interno del tessuto urbano all'applicazione di strane "protesi" ingombranti ed estranee.

L'esperienza di Barcellona, al di là degli esiti più o meno positivi, risulta molto interessante poiché è emblematica delle tendenze attuali per la riqualificazione dei fronti marittimi. E, nell'ambito di un unico contesto urbano, è possibile apprezzare la nascita e la morte di un modello ed i risultati molto differenti, frutto di scelte progettuali, economiche politiche ed urbane molto diverse.

3.5 Bilbao: l'architettura che fa la città

Quando si parla della riqualificazione urbana della città di Bilbao e delle sue conseguenze dal punto di vista economico e sociale, immediatamente, il pensiero corre al Museo Guggenheim, universalmente riconosciuto come il simbolo della città e del suo rinnovamento.

Ma in realtà questa trasformazione, che trova nel museo costruito da Frank O. Gehry il momento più eclatante, come vedremo, ha ragioni molto profonde che affondano le radici nella storia politica, economica e sociale della città.

⁴⁰ Architetto, professore di Composizione architettonica presso la Escuela tecnica Superior de Arquitectura di Barcellona, autore di svariate pubblicazioni sull'architettura e sulla città di Barcellona.



Fig. 11 Veduta dell'Ensanche nell'area di Abandoibarra dove si concentra la riqualificazione del waterfront barcellonese. Sulla sinistra il Museo Guggenheim, all'estremità opposta il Palazzo dei Congressi.

3.5.1 Dalla decadenza all'esigenza di rinascita

In seguito alla Rivoluzione Industriale Bilbao divenne uno dei principali porti della Spagna per la produzione e la movimentazione dell'acciaio e centro della cantieristica navale più importante del sud Europa. La floridezza economica raggiunta, era legata essenzialmente a due fattori. Da una parte la copiosa presenza di miniere di carbone nelle montagne che circondavano la città; dall'altra la sua posizione geografica strategica sulle sponde del fiume Nervión a circa 14 km dalla foce.

Le attività portuali si svolgevano tradizionalmente nell'Ensanche, area collocata sulla riva sinistra del fiume dove erano collocati insediamenti industriali, magazzini, depositi, opifici, cantieri navali e dove passava anche una linea ferrata per il trasporto

terrestre delle merci. Più ad ovest, verso la foce, si era insediato un grande altoforno per la produzione del ferro.

Le attività impiantate su questo territorio, e la presenza di una serie di infrastrutture portuali funzionali alle attività produttive e portuali, avevano consolidato sul waterfront di Bilbao il tipico skyline di città industriale mentre il centro urbano, sviluppatosi nelle zone più interne, non aveva nessun contatto con l'acqua della Rìa.

Alla metà degli anni Settanta, mutano le condizioni politiche della Spagna - per la morte del dittatore Franco - e la democrazia porta ad un decentramento di molte funzioni di governo ed una differente gestione fiscale.

Parallelamente inizia una profonda crisi economica che porta al declino dell'industria dell'acciaio e della cantieristica navale e molte fabbriche vengono smantellate.

A tutto ciò, nel 1983, si aggiunge una calamità naturale: la piena eccezionale del fiume Nervión che inonda la città antica provocando molti danni.

Di fronte a questo stato di cose, i cittadini bilbaini reagiscono trovando la forza e gli strumenti per risollevarsi e puntare alla rinascita economica - e non solo - della città.

3.5.2 *Bilbao Rìa 2000 e la ricerca di una nuova urbanità*

Il 1992 può essere assunto, convenzionalmente, come l'anno in cui inizia il processo di riqualificazione della città di Bilbao.

E' l'anno in cui viene costituita *Bilbao Rìa 2000*, una società a capitale misto tra enti statali e amministrazioni basche col compito di promuovere e gestire la trasformazione urbana. In particolare, essa ha il compito di amministrare e conferire usi urbanistici ai

terreni; stabilire quote di partecipazione dei soggetti interessati; occuparsi di cessione, gestione, manutenzione delle aree coinvolte.

Tra le prime attività della società, ci fu la redazione di due piani particolareggiati per due aree urbane critiche: Ametzola e Abandoibarra. In seguito, su quest'ultima area si concentra una controversa e criticata attività di progettazione architettonica ed urbana per il recupero del fronte fluviale.

Gli interventi realizzati miravano alla riqualificazione delle aree industriali dismesse lungo la Rìa e al rinnovamento urbano ed economico che potesse partire dal recupero del rapporto fisico – e non solo – tra la città e il suo waterfront.

A tale scopo, si realizzarono una serie di importanti interventi infrastrutturali, alcuni dei quali, concepiti anche ad una scala sovraurbana.

La costruzione di un nuovo porto industriale al di fuori della Rìa, alla foce del Nervión, con il conseguente spostamento delle attività portuali e la delocalizzazione della linea ferroviaria che costeggiava il fiume, hanno consentito di liberare tutta la sponda sinistra e restituire l'area alla città. La costruzione di una linea metropolitana, che attraversa tutto l'Ensanche, ha facilitato la raggiungibilità del lungofiume. L'accessibilità è stata raggiunta grazie alla riqualificazione dello spazio pubblico che ha visto la realizzazione di piacevoli camminamenti pedonali. La realizzazione di un grande collettore fognario, che ha eliminato gli scarichi urbani ed industriali, ha contribuito al disinquinamento delle acque fluviali.

Tutta la vasta zona di Abandoibarra, di circa 348.500 mq di superficie, si trasforma così, da degradato distretto industriale ad area simbolo della nuova Bilbao.

Sul lungofiume vi sono percorsi pedonali e alcune passerelle che collegano le sponde. Tra queste, di grande impatto, il ponte pedonale progettato da Santiago Calatrava.

All'interno della zona di Abandoibarra, sorge il *Parco della Riviera*, area verde di 84.000 mq con una grande piazza ellittica centrale, che mette in relazione i due grandi edifici ubicati alle estremità opposte: il palazzo Euskalduna della musica e dei congressi e il museo Guggenheim.



Fig. 12 Veduta dell'Ensanche nell'area di Abandoibarra dove si concentra la riqualificazione del waterfront barcellonese. Percorsi fluviali e museo Guggenheim

3.5.3 Il museo Guggenheim e l' "effetto Bilbao"

Il museo Guggenheim, costruito nell'area di Abandoibarra, fu inaugurato nel 1997, ed è oggi universalmente riconosciuto come il simbolo di Bilbao. La costruzione innovativa, dalle forme ardite ed inedite, non mancò di attirare l'attenzione dei mass-media oltre che degli addetti ai lavori.



Fig. 13 Veduta del museo Guggenheim prospettante sulla Ria

A distanza di anni, si può affermare che l'obiettivo della municipalità di Bilbao - attirare l'attenzione di investimenti immobiliari e richiamare i flussi del turismo culturale - è stato pienamente raggiunto e forse i risultati hanno addirittura superato le

aspettative. La città, nel giro di pochi anni, è salita alla ribalta in ambito internazionale ed ha cambiato radicalmente aspetto, trasformandosi da decadente città industriale in metropoli del terziario.

Alla fine degli anni Novanta, questo edificio dalle forme straordinarie si impose all'attenzione internazionale come "una cannonata lanciata all'utente attraverso il mondo dei media"⁴¹ da una città in declino, industriale, inquinata e violenta. Bilbao era stata, fino ad allora, una città poco conosciuta e fuori dalle rotte turistiche nazionali ed internazionali, ben lontana da quello che è diventata oggi.

Questa architettura "di rottura" che assume il carattere di eccezionalità, è diventata il simbolo della città come la Tour Eiffel per Parigi o il Colosseo per Roma.

Il Guggenheim, fulcro e punto di partenza per la riqualificazione, ha rappresentato indubbiamente un punto di svolta ed un irrinunciabile attrattore per un nuovo modello di sviluppo basato sulla cultura, sulla conoscenza e sulla qualità di vita.

Spesso questo edificio è stato paragonato ad una sorta di "cattedrale nel deserto" catapultata in una realtà molto critica. In effetti questa costruzione, come una cattedrale, costituisce un punto di riferimento e di richiamo e il suo involucro molto "impegnativo" entra in competizione, talvolta, con le opere d'arte che esso contiene.

Tuttavia, il museo Guggenheim è parte integrante di un processo di riqualificazione di ampio respiro che coinvolge un vasto ambito territoriale e prevede una strategia a lungo termine.

⁴¹ Campos Venuti G., (1998-1999).

Ariella Masboungi afferma che il Guggenheim “è un progetto urbano in sé, che insinua un’armonia sottile su un sito aspro, che gioca con le colline”⁴² è che ha quasi la funzione di un legante per superare le eterogeneità e rendere appetibile il luogo per i visitatori.

L’opera può essere considerata come “la metafora e la sintesi dell’intero progetto di trasformazione metropolitana: alta tecnologia, memoria e cambiamento, forme complesse, partenariato pubblico-privato, servizi avanzati, conoscenze e cultura, competenze locali, valori di apertura, libertà, tolleranza, creatività, autostima, fiducia, ottimismo”⁴³.

Il museo fu impiantato a Bilbao grazie all’intuizione e alla tenace volontà di due persone in particolare: Joseba Arregui, Ministro della Cultura del Governo Basco e José Luis Laskurain, Diputado de Hacienda de la Diputación Foral de Biskaia. Rappresentanti, in sostanza della due Istituzioni che promossero e finanziarono, in accordo con la fondazione Guggenheim, la costruzione del Museo.

Esso fu una sorta di locomotiva, un dinamizzatore senza eguali ma, nonostante questo, non fu esente da critiche che riguardano soprattutto la sua collocazione e il suo rapporto con l’intervento di riqualificazione a scala territoriale intrapreso.

Esso, come è stato notato, fu piazzato sulla rive del fiume quasi in maniera casuale senza avere molto a che vedere con la politica o con le strategie urbane in atto.

L’investimento fu molto criticato proprio per la sua concezione “a-urbana” di un progetto che prescindeva dalla sua localizzazione.

⁴² Masboungi A., (2004).

⁴³ Russo M., (2011).

Inizialmente si pensava di collocarlo al centro della città e solo la lungimiranza di alcuni esterni, tra cui il manager della Fondazione Guggenheim, si propose di costruirlo lungo la Ria che avrebbe potuto diventare, potenzialmente, il nuovo fulcro urbano. La proposta, inizialmente rifiutata dalla Commissione di Vigilanza perché sembrava una "locura", fu successivamente accettata e il nuovo museo si impose come il perno intorno a cui avrebbe ruotato la riqualificazione del waterfront urbano generando il famoso "effetto Guggenheim".

Ma è molto importante tenere presente che Bilbao non è solo Guggenheim e anche la riqualificazione del waterfront urbano di questa città è solo un aspetto di una rinnovata tensione per la pianificazione a scala metropolitana che interessa tutta l'asta fluviale.

Riqualificazione che ha suscitato dibattiti e polemiche e generato giudizi critici che hanno messo in evidenza gli aspetti negativi dell'operazione.

Secondo la critica, sono state fatte cose molto valide, ma in assenza di una trasformazione metropolitana più profonda. Si è cercato il risultato attraverso la somma di operazioni, basandosi sulla convinzione che sarebbe stato meglio partire dalla risoluzione delle questioni più semplici.

Anche il *Plan Territorial Parcial*, uno strumento urbanistico territoriale proposto nel 1994 per il recupero delle aree industriali obsolete collocate lungo la Ria, conteneva, secondo alcuni addetti ai lavori, proposte che non sono andate oltre la mera formulazione teorica, giudicate obsolete, antiurbane e decontestualizzate.

Le critiche contro questo tipo strumento urbano, e sugli interventi che ha previsto, son venute da tutte le posizioni dell'urbanistica. L'idea principale del piano era quella di un asse che

corre lungo la ria, come una *avenida* che, secondo gli autori, avrebbe dovuto essere un elemento di articolazione e continuità per l'insieme urbano e sovraurbano. Ma il nuovo asse, in realtà, corre inesorabile lungo il territorio, senza tener conto delle diversità e le specificità del luogo sul quale "si impone", senza specificare il suo inizio e la sua fine. Questo percorso, che secondo alcuni è di derivazione barocca o illuminista, in realtà, attraversa brutalmente il territorio imponendosi sulla ria che è, invece, il vero asse portatore di autenticità e caratteristiche peculiari della metropoli. Quello realizzato, appare dunque, come una mera infrastruttura di traffico passata per *avenida* solo perché ha subito un maquillage di alberi e altri elementi di arredo urbano.

Sono state compiute svariate operazioni di riqualificazione attraverso un rinnovato arredo urbano ma, a volte si è ecceduto con la pedonalizzazione di alcune zone, fattore questo non sempre positivo. Ma l'errore maggiore è stata la realizzazione della Gran Via di Bilbao, l'asse dell'ampliamento. E il problema maggiore non è stato il criterio con cui è stato realizzato ma lo stato di ambiguità nel quale è rimasto: pedonalizzato, ma che consente la circolazione di taxi e autobus; con marciapiedi a livello della carreggiata centrale, ma con bordi diffusi ed indefiniti che risultano molto rischiosi per i pedoni e soprattutto per i bambini.

La critica ha messo in evidenza anche altri aspetti negativi che riguardano il modo di operare e di gestire le scelte del processo urbano. Si è detto che a Bilbao ha predominato l'urbanistica che prevede grandi operazioni di riconversioni fondate sull'iniziativa privata e sulla partecipazione di archistar dando luogo ad operazioni disconnesse e frammentarie. Una "festa di speculazione urbana", senza la partecipazione cittadina, operazioni propagandistiche e di

auto esaltazione, senza altri criteri fondanti se non quello di una insana competizione con altre città, sulla base di maggior “zoologismo” architettonico e maggiori esperimenti da mostrare.

Una politica che risponde dunque, alle logiche del consumismo e trascura l'importanza di altri meccanismi, senza i quali, la rigenerazione è incompleta. La vera riqualificazione, che punta ad un futuro migliore per la città, secondo alcuni, è fatta da quelle operazioni lontane dal glamour e dalla banalità, quelle operazioni meno pubblicizzate dai mass-media che pure hanno una grande importanza come, ad esempio, il disinquinamento della Ria.

Secondo Inaki Uriarte⁴⁴, il progetto di Abandoibarra è stato guidato essenzialmente da logiche speculative ed “ha convertito una straordinaria zona, socialmente ambita come uno spazio di ampie opportunità urbanistiche, paesaggistiche e culturali, trasformandolo in una delle operazioni immobiliari più mercenarie e speculative che si possano immaginare per una città europea”.

E' stata sottolineata la totale assenza di partecipazione popolare nelle scelte. Per questo non sono mancate le rivendicazioni da parte di chi ha voluto sottolineare il dovere e il diritto, da parte del cittadino, di decidere dell'ambiente in cui vive. Come ci insegna la sociologia, la causa principale degli atti vandalici in luoghi pubblici deriva proprio dal rifiuto del “pubblico”, avvertito come qualcosa che non ci appartiene, di cui non ci si appropria e nel quale non ci si identifica. Di qui l'importanza della partecipazione cittadina, divenuto uno dei principi dell'urbanistica sostenibile, come mezzo per l'appropriazione, l'identificazione, l'apprezzamento collettivo e dunque il mantenimento e la cura.

⁴⁴ Uriarte I., (2004).

Un'altra critica ha riguardato la partecipazione di archistar ai progetti di recupero urbano per operazioni di autoesaltazione ed insana competizione con altre città. A volte il ricorrere ad una archistar serve a giustificare operazioni quanto meno discutibili. Sono "occasioni", più che opportunità, nelle quali non è necessario giustificare. A Bilbao le archistar hanno funzionato con maggior portata. Hanno fatto modo che il progetto avesse una grande influenza al di là della sua collocazione. E non si sa quale ruolo effettivo abbia avuto la firma di Gehry. Alcuni pensano che si sarebbe ottenuto lo stesso effetto realizzando uno qualsiasi dei progetti presentati al concorso. Ciò, ovviamente, a parità di impegno da parte della Fondazione Guggenheim a livello di marketing territoriale.

Al di là di tutto, non c'è dubbio, sul fatto che necessitava avere un progetto su cui basare questo rilancio. E la circostanza che l'architetto fosse statunitense ha sicuramente aiutato, tanto che, gli effetti ottenuti, sono andati ben oltre le aspettative.

Il rilancio di Bilbao nel contesto internazionale, e le opere infrastrutturali realizzate, hanno contribuito ad accrescere il senso di efficienza delle istituzioni, anche se spesso, i progetti architettonici, posti al servizio del marketing urbano sono arrivati a raggiungere un ruolo talmente centrale, da far dimenticare l'importanza di altri meccanismi senza i quali le strategie di rigenerazione urbana risultano incomplete. In molti hanno sottolineato che il carattere di questa operazione è più fisico che economico, più estetico che sociale e l'architettura sensazionale è stata un "*lavado de cara*"⁴⁵.

Al di là delle critiche che una operazione di così grande rilevanza internazionale non ha mancato di suscitare, è indubbio che sono stati

⁴⁵ Operazione superficiale. Letteralmente: "lavata di faccia".

raggiunti ottimi risultati e la città di Bilbao è diventata meta ambita e modello emulato da altre città, non solo europee, alla ricerca di strumenti per ottenere il cosiddetto “effetto Guggenheim”.

Ma è ovvio che Bilbao non è solo Guggenheim e non sempre basta un museo, un edificio spettacolare per generare le stesse conseguenze. Per questo, il modello di riqualificazione culturale, spesso imitato e riproposto, non ha portato all’ottenimento degli stessi risultati.

L’effetto Guggenheim nasce da una serie di coincidenze fortunate e si fonda innanzitutto su aspetti simbolici e psicologici. E’ stato un elemento fondamentale ed insostituibile il recupero di autostima della popolazione e la rinnovata fiducia nelle istituzioni che ha portato al raggiungimento di risultati positivi in un momento in cui, dopo gli anni bui della crisi economica e sociale, finalmente tutto sembrava possibile.

Oggi la città è una meta molto ambita e, nonostante tutto possiamo affermare che “un solo edificio, bello o brutto che sia, è stato in grado di provocare una reazione che sembra aver trasformato il destino dell’intera città, esercitando una attrazione immediata, spontanea”.⁴⁶

⁴⁶ Campos Venuti G., (1998-1999).

CAPITOLO 4 – Salerno: la città e il mare attraverso la storia urbana moderna e contemporanea

Lo studio delle recenti politiche di waterfront regeneration non avrebbe potuto prescindere dall'analisi approfondita di un caso molto vicino a noi. Salerno, la nostra realtà di riferimento, si presenta attualmente come una città molto dinamica dal punto di vista progettuale e realizzativo soprattutto per quanto riguarda le trasformazioni del fronte mare.

Come vedremo approfonditamente nei paragrafi che seguono, nel corso della storia, alterne vicende hanno caratterizzato la relazione tra la città e il suo mare.

Le trasformazioni del litorale hanno contribuito, a partire dall'età moderna, a dare un nuovo volto alla città che oggi si appresta a vivere una ulteriore fase di trasformazione che interesserà soprattutto la fascia costiera ed ha tra gli obiettivi prioritari il recupero del rapporto col mare.

Gli studi delle modificazioni urbane ed architettoniche della città moderna e contemporanea finora effettuati appaiono limitati, sporadici, e di carattere generale. Pertanto risulta di grande attualità ed interesse un'indagine sistematica, basata su ricerche approfondite, che si soffermi in maniera mirata sulle trasformazioni del litorale cittadino.

L'analisi proposta, affondando le radici nella storia urbana moderna e contemporanea della città, arriva ad illustrare, come vedremo nel prossimo capitolo, il dibattito architettonico attuale analizzando le trasformazioni in corso e le recenti esperienze di progettazione architettonica ed urbana sul fronte mare di Salerno.

Nei paragrafi che seguono, si focalizzerà l'attenzione sulle trasformazioni del fronte mare nel corso degli ultimi due secoli ricostruite attraverso l'analisi grafici di progetto (planimetrie), relazioni illustrative e documentazione amministrativa varia, relativa alle diverse e numerose proposte presentate tra le fine dell'Ottocento e l'inizio del Novecento per la rifunzionalizzazione del porto e le trasformazioni sulla fascia costiera.

Dall'analisi e la comparazione di piani urbanistici che, pur tentando di risolvere gli stessi problemi, si basavano su concezioni spaziali e socio-economiche molto diverse, sono state individuate ed analizzate le tappe salienti di un processo lungo e travagliato che ha avuto origine nel decennio francese ma non si può ritenere, ad oggi, ancora concluso.

Il capitolo si concluderà con l'illustrazione degli attuali indirizzi di trasformazione del fronte mare contenuti nello Piano Urbanistico Comunale redatto dall'architetto catalano Oriol Bohigas.

4.1 La città portuale

Sin dall'antichità, come è testimoniato da documenti dell'epoca, la presenza del mare ha fatto assumere alla città, che era nata da esigenze militari, il ruolo di centro commerciale. Un approdo era collocato alla foce dell'Irno o forse nella zona di Teatro Verdi.

Nel 1260, come si legge in una lapide murata nel Duomo, re Manfredi "*portum fieri fecit*" per permettere alle navi un attracco più agevole ed incrementare i commerci. Il sito scelto da Manfredi, però, già in epoca angioina (1278) risultava "*atterrato dalle pietre*".

In epoca aragonese (1462) il porto era di basso fondo ed interrato ed i mercanti preferivano Napoli e Gaeta.

Nel Cinquecento, come si vede anche dai disegni di Angelo Rocca, non esistevano strutture portuali compiutamente organizzate in corrispondenza del centro antico ed il porto era un ammasso di pietrame.

Nel Seicento ai problemi legati alla difesa degli attacchi dei nemici si aggiunsero quelli scaturiti dalla crisi europea.

Gli Austriaci, giunti nel 1707, ebbero come primo obiettivo lo sviluppo delle attività economiche migliorando, in primo luogo, la funzionalità dei porti. Il porto di Salerno appariva in uno stato di profondo degrado ma, nonostante ciò, non venne attuata la proposta di costruirne uno nuovo. Esso continuò ad essere usato ma solo per il commercio di cabotaggio.⁴⁷

Nel 1734, con il Regno di Carlo Borbone, presero corpo le ipotesi sul miglioramento del commercio e si manifestò appieno la volontà di diffondere le dottrine mercantilistiche europee. I porti non erano

⁴⁷ Navigazione tra porti vicini con piccole e medie imbarcazioni.

più chiusi, ma risistemati ed organizzati per sviluppare il commercio con gli altri stati europei ed americani. Il fervore delle iniziative economiche si riflesse positivamente sulla sistemazione delle strutture portuali. Fu istituita una Soprintendenza dei Porti e Moli del Regno incaricata di redigere disegni e progetti per i nuovi porti.

Anche a Salerno si redasse un progetto curato dall'ing. Bompiede che prevedeva la ricostruzione del porto laddove apparivano le antiche vestigia dell'antico molo Manfredi. Tale progetto non è mai stato ritrovato ma esistono disegni con la sovrapposizione delle linee di avanzamento dei lavori (1752-65, 1778-82) che, continuamente interrotti, venivano messi a repentaglio dalle burrasche.

Nel 1780 il porto non era stato ancora terminato e negli anni '90, da poco terminato, era già insabbiato.

La costruzione del molo di Salerno giunse a compimento solo dopo l'Unità d'Italia, grazie a nuove tecniche costruttive che riuscirono a risolvere il problema dell'interramento.

L'abolizione di tutti i diritti gravanti sul mare (ancoraggio, falangaggio, lanternaggio e dogane) durante il periodo napoleonico (1806-15), aveva l'obiettivo di potenziare il commercio marittimo. Nel periodo murattiano vennero abolite tutte le dogane interne e fu creata una Scuola di Applicazioni per Ingegneri che aveva il compito di studiare ed eventualmente ripristinare le strutture portuali esistenti. Per il porto di Salerno si ebbe solo un intervento di tipo militare ma dal punto di vista commerciale ormai, era più importante il porto di Vietri.

Nel 1832 l'ingegnere Carlo Alfani de Rivera, incaricato degli studi sulla situazione portuale del Regno, osservò che era necessario costruire dei porti a Sapri e Salerno dove non vi era più fondo.

Ancora nel 1841 l'Intendente della città, marchese Spaccaferro, ribadiva l'urgenza di ristrutturare il porto, ormai in fase di degrado e di continuo insabbiamento.

Si incaricò l'ingegnere Lauria di redigere un progetto che fu approvato nel 1847 ma non fu mai messo in opera perché ritenuto troppo oneroso. Nello stesso anno l'architetto Ulisse Rizzi elaborò un progetto molto più economico di quello di Lauria in cui prevedeva di sfruttare l'antico molo su cui innestare un gomito orientato ad occidente.

Ma i lavori per la costruzione del nuovo porto iniziarono solo dopo l'Unità d'Italia. Il progetto, redatto nel 1863 dall'ingegnere Beniamino Trinchera, prevedeva la costruzione di un molo isolato, orientato da ovest ad est, con uno sviluppo di 820 metri. Si ipotizzavano inoltre, lavori fino al 1872 per completare tutte le opere necessarie quali magazzini, locali per la dogana, tettoie per le banchine, ma, ancora una volta, le opere furono sospese nel 1866.

Nel 1880 fu approvato un progetto per la sistemazione e l'ampliamento del porto al fine di valorizzare i lavori precedentemente eseguiti e per fronteggiare l'incremento dei traffici in relazione alla costruzione della ferrovia Napoli-Salerno-Battipaglia. Il progetto prevedeva la costruzione di un molo occidentale e la ricostruzione dei resti dell'antico molo Manfredi per le operazioni di carico e scarico.

I lavori per l'ultimazione del porto, dopo una serie di interruzioni furono completati definitivamente solo all'inizio del '900 quando si intrapresero anche i lavori per la sistemazione della spiaggia e la difesa del litorale.

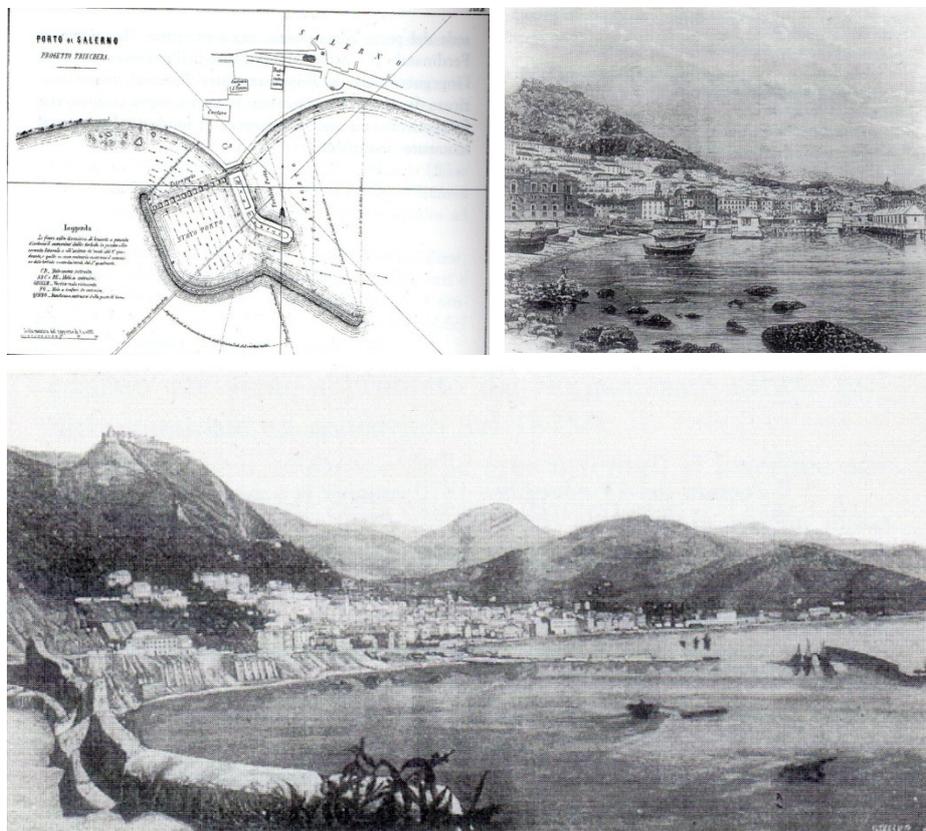


Fig. 14 Planimetria del progetto del porto dell'ing. Trinchera 1885; il porto di Salerno, 1879; veduta della città, 1885

4.2 La città si apre verso il mare. Dall'abbattimento delle mura alla costruzione della Via Marina

All'inizio del XIX secolo, anche a Salerno, si apre un vasto programma di opere pubbliche che riguardano, come abbiamo visto, il porto, ma anche la difesa del litorale e l'ampliamento urbano. Ancora all'inizio dell'Ottocento, la città era completamente separata

dal mare da una robusta cinta muraria che si ergeva lungo il litorale ed oltre la quale si estendeva l'arenile.

L'autorizzazione per l'abbattimento delle mura e la realizzazione di una strada costiera risale al 1804 e segna per Salerno una tappa importante della sua storia urbana.

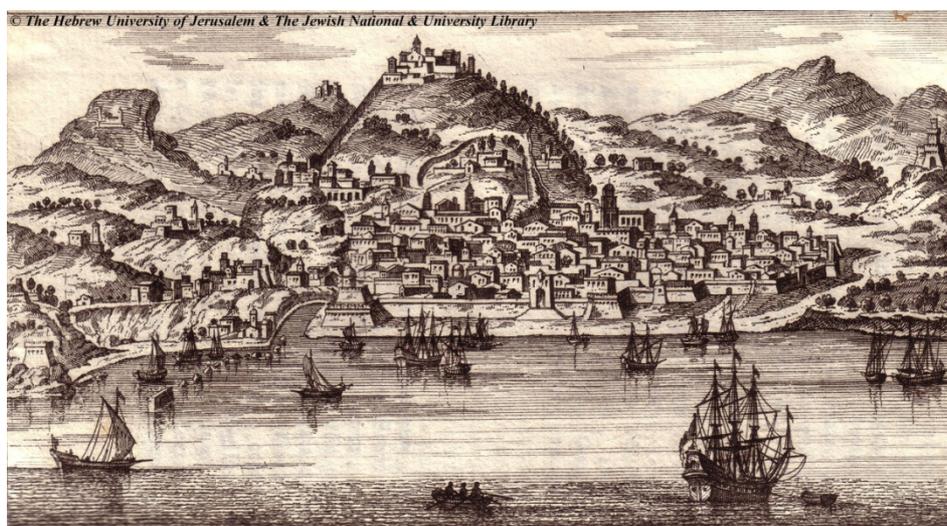


Fig. 15 Veduta di Salerno di Giambattista Albrizzi, 1761; in primo piano la cinta muraria posta lungo il litorale abbattuta agli inizi dell'Ottocento

Il nuovo tracciato viario nasce inizialmente con lo scopo di evitare l'attraversamento del centro urbano ai traffici mercantili diretti in Calabria. Con l'avvento dei francesi, il progetto si carica di nuovi significati. Si delinea l'esigenza di aprire la città al mare per ragioni igienico-sanitarie derivanti dal fatto che la demolizione delle mura avrebbe consentito una migliore ventilazione e dunque una maggiore salubrità del centro abitato. A ciò si aggiunge la volontà di dotare la città di una facciata rappresentativa lungo la marina.

La costruzione della via Marina si attua per fasi: il primo tratto, compreso tra le antiche Porte dell'Annunziata e della Dogana Regia, fu costruito tra il 1805 e il 1808; il prolungamento ovest, fino a Portanova, tra il 1808-e il 1813; dal 1817 vennero realizzati due ulteriori prolungamenti al di là delle porte urbane, fino Santa Teresa a ovest, fino al Ponte del Molino ad est.

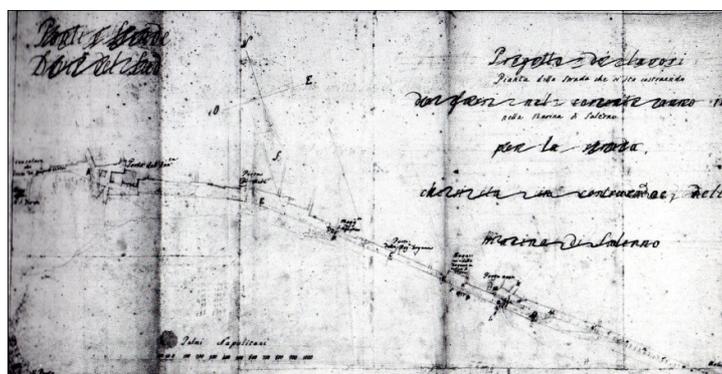


Fig. 16 "Progetto dei lavori da farsi nel corrente anno 1809 per la strada che si sta costruendo nella marina di Salerno"

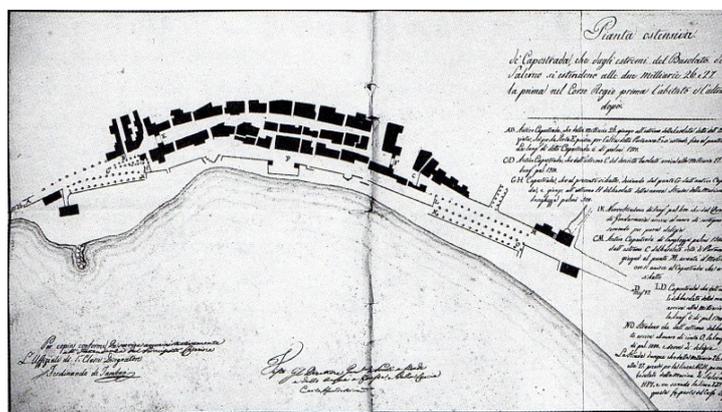


Fig. 17 "Pianta ostensiva de' Capostrada che dagli estremi del Basolato di Salerno si estendono alle due milliarie 26 e 27 la prima nel Corso Regio prima l'abitato, e l'altra dopo" 1827

La strada lungo il mare, alberata ed abbellita con aree verdi, si popolerà, col passare degli anni, di edifici eleganti e monumentali.

Esempio emblematico è la trasformazione del convento di S. Agostino in Palazzo dell'Intendenza, il cui ingresso, dapprima rivolto sulla piazza retrostante, viene ribaltato ed aperto sulla nuova strada. Il progetto di rifunzionalizzazione del complesso, viene completato dalla costruzione di una grande piazza. E' la prima piazza sul mare a Salerno di cui il direttore generale del Corpo di Ponti e Strade, Carlo Alfani de Rivera, nel 1827 così scriveva: *“Costruito di pianta sulla strada della marina ne forma il principale ornamento. La strada stessa è ingrandita ed abbellita di una banchina ed innanzi al palazzo si dilata in un'ampia piazza”*. Si tratta di una piazza semiellittica definita da due corpi architettonici perfettamente simmetrici rispetto all'asse dell'edificio dell'Intendenza che attraverso questo slargo si congiunge idealmente al mare.

Ai margini occidentali della via Marina, gli ingegneri Bellini e Scodes progettaronò, nel 1816 la prima sistemazione per la Villa Comunale. Si trattava del primo grande progetto di parco pubblico a Salerno con riferimento alla tipologia del giardino neoclassico.

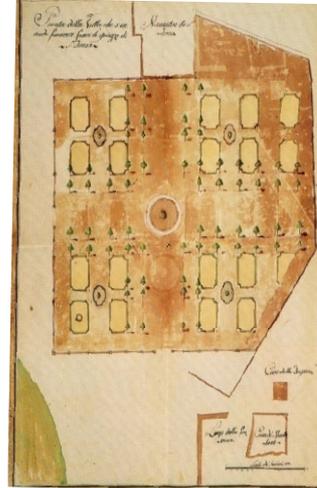


Fig. 18 veduta del lungomare di Salerno, zona di Santa Teresa, dove sorgerà la Villa comunale; sulla destra "Pianta della Villa che si intende formare fuori la spiaggia di S.Teresa", ingg. Bellini e Scodes, 1816

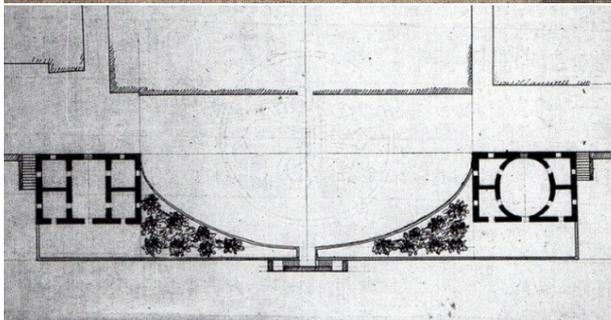


Fig. 19 Veduta del lungomare nella zona di S.Agostino dove sorgerà la Piazza dell'Intendenza; pianta della Piazza dinanzi al locale dell'Intendenza, 1827;

4.3 Alla ricerca di un nuovo equilibrio tra terra e mare. Piani e progetti per il litorale alla fine dell'Ottocento

Le maggiori trasformazioni urbanistiche delle città italiane sono avvenute tra fine '800 e l'inizio '900, cioè nel periodo post-unitario e tra le due guerre. Ciò è dovuto, essenzialmente all'adeguamento dei sistemi urbani alle nuove esigenze della nascente classe borghese che necessitava di nuove dotazioni infrastrutturali e alla necessità di ampliamento derivante dalla forte pressione demografica.

Anche nella Salerno post-unitaria si apre il dibattito sui temi urbanistici che necessitavano di una urgente soluzione. L'ampliamento ed il bonificamento della città, a causa dell'ingente pressione demografica, e la difesa del litorale saranno argomenti di discussione della Giunta e di un'apposita Commissione preposta.

Questi temi sono alla base della apertura della nuova strada lungo il mare anche per la necessità di proteggere la vecchia palizzata dalle frequenti mareggiate. Il problema dell'ampliamento, dell'espansione del tessuto urbano e delle sua ridefinizione, è importante anche perché è proprio in questo periodo che comincia a porsi il problema del nuovo equilibrio tra terra e mare.

In realtà solo nel XX secolo assisteremo alla nascita della nuova città con gli interventi sul porto, l'ampliamento e la sistemazione dell'area litorale, ma ciò che deriva dall'acceso dibattito sui temi urbani avviatosi nel periodo post-unitario è molto importante poiché contiene il germe degli eventi successivi e quindi, probabilmente, la loro chiave di lettura⁴⁸.

⁴⁸ Perone M., (2003), pag.79.

La sistemazione del litorale diventa in questo periodo uno dei bisogni più urgenti per la città. Sin dal 1873 erano stati tanti i progetti proposti ma ogni volta rinviati a causa dell'indisponibilità di fondi per il loro finanziamento.

Ma la necessità di un avanzamento della linea di costa anche per creare nuove aree di espansione, suscitò l'interesse di professionisti ed imprenditori prospettando una possibile soluzione in grado di coniugare la sistemazione dei fondali e del litorale con l'espansione a mare e la creazione di nuovi lotti edificabili. L'attuazione di un simile programma prospettava anche possibilità di sviluppo turistico e commerciale per una città che aveva tutte le prerogative per essere una ambita stazione balneare e climatica.⁴⁹

D'altro canto l'espansione verso sud, grazie ad una colmata che avrebbe guadagnato nuove aree al mare, sembrava la soluzione economicamente più vantaggiosa.

Gli amministratori comunali dell'epoca chiariscono i requisiti dell'intervento da farsi dettando delle linee guida. La Giunta richiedeva la costruzione di un "muro di riva" che guadagnasse un'area a mare con superficie tale da consentire⁵⁰ :

- la costruzione di una strada parallela a Corso Garibaldi;
- l'impianto di un binario ferroviario di collegamento tra porto e stazione;
- la formazione di una superficie edificabile per la costruzione di "un solo ordine di case per civili abitazioni";

⁴⁹ Martuscelli M., *L'ampliamento di Salerno e la difesa del suo litorale*, Salerno 1889, Archivio Storico Comunale di Salerno.

⁵⁰ Ibidem.

- la costruzione di una scogliera di difesa protratta verso oriente;
- il prolungamento delle fogne fino al muro di riva.

I progetti presentati dagli ingegneri Amaturò, Giordano e Dini furono i primi a prevedere un ampliamento cittadino sulla fascia costiera. Nel 1887 gli ingegneri Amaturò e Giordano, redigono il *Progetto per bonificazione rioni Fornelle e S.Giovanniello ed ampliamento città lungo fascia litoranea*, il cui obiettivo era risanare alcuni rioni del vecchio centro urbano ed ampliare la città lungo la fascia litoranea. Il progetto prevedeva di eliminare gran parte dei pubblici giardini per cedere il posto a nuovi edifici. A sostituirli si sarebbe costruita una villa comunale a sud del Teatro municipale.

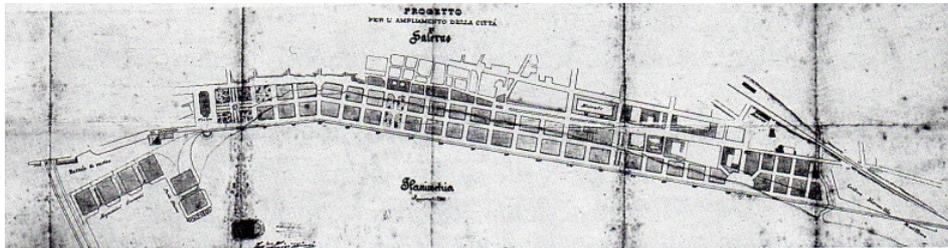


Fig. 20 Progetto per l'ampliamento della città, planimetria scala 1:200, ing. DINI, 1887

4.4 Piani urbani per il litorale ai primi del Novecento

Tra il periodo post-unitario e la prima guerra mondiale si pose il problema della crescita edilizia della città. Furono tanti gli interventi che miravano a garantire uno sviluppo della città attraverso uno strumento urbanistico e svariate le proposte progettuali per la sistemazione della "riviera".

Progetti urbani che, pur nascendo della comune esigenza di difesa dal mare ed ampliamento della città, fornivano delle risposte molto diverse, frutto delle differenti concezioni spaziali dei progettisti.

Al 1908 risale il progetto degli ingegneri Verdinois e Fornari per il “ *Piano del litorale e del vecchio e nuovo porto dimostrante le opere in progetto per riparare la strada marina dagli attacchi del mare che si collegano a quella della sistemazione generale del porto e dell’ampliamento della città*”. Non esistono elaborati tecnici di questo progetto ma, le riproduzioni fotografiche di un disegno acquerellato originale di progetto, mostrano chiaramente le intenzioni degli autori: riorganizzazione del nuovo porto accanto al vecchio; costruzione di una palazzata a mare intervallata da ampi spazi pubblici che avrebbero inglobato il Teatro e la Villa Comunale.

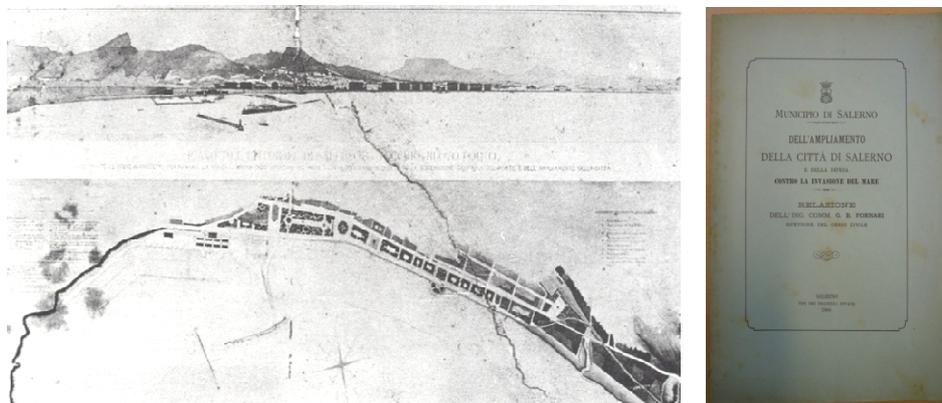


Fig. 21 Progetto per l’ampliamento della città e la sistemazione del litorale, ingg. Verdinois e Fornari, 1908; riproduzione fotografica delle tavole di progetto e frontespizio della Relazione.

La successiva proposta è il “*Piano di sistemazione edilizia della zona litoranea*” dell’ingegnere Luigi Centola del 1912. Il piano prevedeva la destinazione a verde della fascia costiera, ad eccezione di alcuni lotti verso oriente da destinarsi a Palazzo di Giustizia e residenze. Nuove edificazioni erano previste anche nell’area a sud e ad est del Teatro Verdi, sull’area degradata dello *Scaricatturo a mare*, dove sarebbe nato il centro direzionale della città. Una trama viaria regolare, con slarghi e piazze avrebbe suddiviso le diverse aree con le destinazioni funzionali specifiche. Si tratta di un progetto di notevole interesse per la modernità dei valori urbani su cui si basa, frutto, probabilmente, dei rapporti culturali e professionali intercorsi tra l’ingegnere salernitano e l’architetto Guido Ulisse Arata.

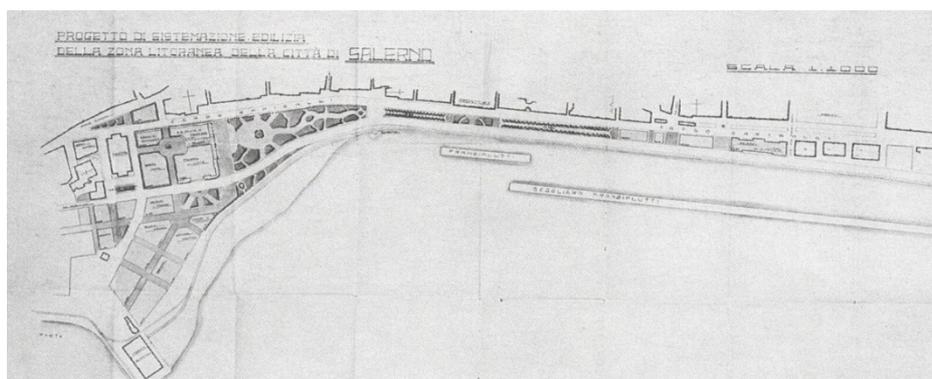


Fig. 22 *Progetto di sistemazione edilizia della zona litoranea*, planimetria scala 1:1000, Ing. Luigi Centola 1912

Tutti queste proposte per il litorale salernitano non troveranno applicazione, né sembrano confluire nella successiva proposta elaborata, per l’Ufficio Tecnico Comunale, dall’ingegnere Franklin Colamonicò nel 1914. Questo piano prevedeva la realizzazione di una

colmata a mare su un ampio tratto del litorale. Ciò avrebbe consentito di difendere la città dalle mareggiate ma, soprattutto, avrebbe permesso di ricavare una lunga fila di lotti edificabili sul lungomare da alienarsi per la costruzione di residenze signorili. Il piano trovò molti oppositori tra gli esponenti della cultura locale, tra cui Guido Ulisse Arata. Le opposizioni nascevano dall'esigenza di difendere il valore paesistico della costa dagli interventi a fini speculatori della nuova edificazione prevista.

Nonostante le opposizioni, il Piano ottenne l'approvazione del Ministero della Pubblica Istruzione nel maggio del 1914. Nello stesso anno iniziò la vendita all'asta dei lotti sulla base di un Capitolato che prevedeva, per ciascun lotto, destinazione d'uso, dimensioni e caratteri dei nuovi edifici da costruire.

A causa delle sopraggiunte contingenze di natura politica ed economica, l'attività edilizia subì una battuta d'arresto e i progetti dei nuovi edifici furono realizzati, come vedremo, solo dopo il primo conflitto mondiale.

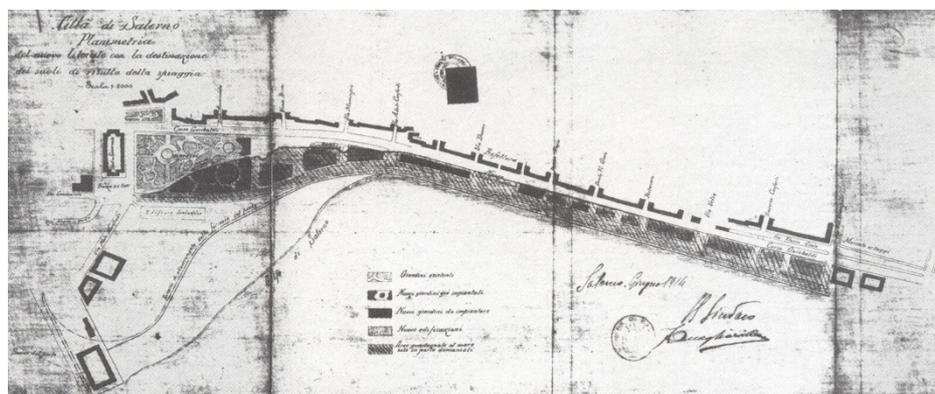


Fig. 23 Planimetri del nuovo litorale con la destinazione dei suoli di risulta della spiaggia, U.T.C., ing. F. Colamonico, 1914

4.5 Il litorale nei piani urbanistici dal secondo dopoguerra alla fine del Novecento

Nel periodo tra le due guerre si afferma un movimento culturale che ruota intorno a due nodi tematici principali: la formazione della disciplina urbanistica e la nascita dei nuovi principi teorici dell'architettura moderna. Altro tema di grande interesse è il rapporto tra città nuova e città storica, di cui l'architetto Gustavo Giovannoni è uno dei maggiori teorici.

In questo clima generale, le scelte urbanistiche di realtà locali minori, come Salerno, erano spesso frutto di traduzioni e riproposizioni di posizioni di più ampio respiro.

Le questioni relative allo sviluppo della città saranno affrontate concretamente dal momento in cui si decise di dotare la città di uno strumento urbanistico e si indisse il concorso, vinto dagli ingegneri Donzelli e Cavaccini, che prevedeva l'ampliamento urbano verso oriente. Il piano, dopo le modifiche apportate *"ritenute utili ed opportune dal punto di vista tecnico ed economico"*, venne definitivamente approvato nel 1922. Questo strumento, pur rispondendo alle esigenze di ampliamento della città, finisce per accentuare ulteriormente la bipolarità città antica-città nuova.

Mentre la città si espandeva verso oriente, sulla fascia litorale, tra gli anni Venti e Trenta, furono realizzate le sedi istituzionali, cui alcuni lotti erano riservati, e i pregevoli fabbricati residenziali per la borghesia cittadina, che definirono la cortina edilizia del nuovo "grandioso Lungomare Trieste".

E' in questo periodo che si crea una frattura tra la città antica ed il nuovo asse direzionale che viene a crearsi lungo il litorale. E anche il rapporto con il mare viene compromesso dalla realizzazione di

questa cortina di edifici che rivolgono i prospetti principali su Corso Garibaldi e volgono le spalle al mare, come a sottolineare un persistente atteggiamento di chiusura verso il litorale.



Fig. 24 Vedute del Lungomare e Corso Garibaldi, anni Trenta

Nel 1934 l'ing. Camillo Guerra, capo dell'Ufficio Tecnico Comunale, propone un nuovo progetto di espansione della città verso il litorale orientale, superando i limiti imposti dalla linea ferroviaria che si prevede di delocalizzare. L'ampliamento della città prevede la nascita di un nuovo quartiere affiancato alla città vecchia ed affacciato sul mare e il prolungamento del lungomare.

Anche se la proposta non viene attuata, essa costituisce un riferimento per i successivi interventi di pianificazione.



Fig. 25 Piano Regolatore di ampliamento della città e spostamento della ferrovia, Planimetria, scala 1:8000, ing. Camillo Guerra, 1934

Nel 1935 il Podestà Manlio Serio assegna all'architetto romano Alberto Calza Bini, l'incarico per la redazione di un nuovo Piano Regolatore. Il piano proposto nel 1937, che prevedeva "diradamenti ed allargamenti" e demolizioni nel centro storico, per il sopraggiungere della guerra non fu implementato.

Il nuovo strumento si basava su criteri di zonizzazione che, piuttosto che essere basati sull'intensità di costruzione, erano impostati sulla classificazione sociale, industriale, sportiva, militare, etc... Si prevedeva un'espansione organizzata per fasce parallele alla costa così distribuite: zona a carattere popolare, militare e sportivo (area interna e vicino alla ferrovia); zona commerciale e politica (area compresa tra 2 arterie di traffico); case e ville signorili (zona lungomare). Da ciò discende il carattere elitario che avrebbe dovuto assumere il Lungomare che sarebbe diventato la zona più ambita e ricercata della città.



Fig. 26 Piano Regolatore di ampliamento della città, planimetria, scala 1:4000, arch. Alberto Calza-Bini, 1937

Intanto, per il sopraggiungere del secondo conflitto mondiale, il piano di Calza Bini non viene attuato e, nel 1945, si affidò all'architetto romano Alfredo Scalpelli l'incarico per la redazione di Piano di Ricostruzione. Esso prevedeva l'espansione della città nella zona al di là del Torrione, tra la nazionale per le Calabrie ed il mare. Come si legge nella Relazione di Piano redatta dallo stesso Scalpelli: *“nella zona alta di Torrione, zona pianeggiante, ben esposta, col fronte rivolto al mare e quindi a mezzogiorno. Qui si potrà realizzare la Città moderna, aperta, circondata dal verde, inondata dal sole. Qui potrà trovar posto quella popolazione che pian piano sfollerà i quartieri malsani del centro. Questo sarà il vero risanamento igienico-edilizio di Salerno...”*⁵¹. Abbandonando la prima direttrice prescelta, che prevedeva l'espansione nell'entroterra, si avviava il processo di

⁵¹ Relazione arch. Scalpelli, 1945.

espansione della città al di là del fiume Irno e si ponevano le basi per l'edificazione massiccia della fascia litorale.



Fig. 27 Piano di Ricostruzione, arch. Scalpelli. Prolungamento del Lungomare ed impianto nuovo quartiere nella zona di Torrione, 1945

Nel 1953 l'Amministrazione Comunale decise di procedere alla redazione di un nuovo Piano Comunale e ne affidò l'incarico all'arch. Plinio Marconi. La proposta urbanistica, approvata solo nel 1965, anche in seguito all'alluvione del '56, accentuava lo sviluppo della città verso oriente e rendendo edificabili tutti i suoli disponibili e riducendo al minimo le aree destinate a funzioni di interesse pubblico. In questo periodo iniziava anche un forte dibattito circa la collocazione di una serie di funzioni di pubblico interesse tra le quali il posizionamento del porto turistico e di quello commerciale.

In questi anni si ponevano le basi per la massiccia edificazione del litorale orientale, frutto della speculazione edilizia degli anni del *boom* economico e dell'esplosione demografica della città.

Dopo anni di assoluta mancanza di programmi e dibattiti sul futuro sviluppo urbano della città, con la Delibera 189/86 prende avvio la cosiddetta Manovra Urbanistica, cui fece seguito la Variante 71/89, per l'adeguamento del Piano vigente agli standard urbanistici introdotti dal D.M. 1444/68.

La Manovra prevedeva una sommatoria di interventi e piani di settore e andava a costituire una sorta di "strumento tampone" per evitare la cementificazione di tutte le aree rimaste libere in attesa di un più adeguato strumento di pianificazione e riqualificazione urbana di cui, ormai, si sentiva inevitabilmente l'esigenza.



Fig. 28 Il lungomare e la spiaggia di Santa Teresa, anni Cinquanta

4.6 La città e il suo waterfront alle soglie del nuovo millennio

Le trasformazioni del fronte mare di Salerno non possono essere comprese fino in fondo se non opportunamente inquadrare nell'ambito di un capitolo ben più ampio, fondamentale per la storia urbana della città.

Prima di esaminare i singoli progetti per la riqualificazione del waterfront salernitano (già realizzati, in corso o previsti) dunque, è opportuno soffermarsi sulla natura e la genesi di alcuni eventi nodali che hanno dato impulso al dibattito sulla trasformazione urbana tuttora in corso.

Un processo lungo e complesso, di cui la riqualificazione del fronte mare costituisce forse l'aspetto più rilevante, ma sicuramente non l'unico.

4.6.1 Esigenze di rinnovamento tra politica e urbanistica

La storia dell'urbanistica della città di Salerno durante la prima metà del Novecento è molto ricca di vicende. Come abbiamo visto approfonditamente nei paragrafi precedenti, in questo periodo vengono redatti vari strumenti urbanistici per rispondere alle esigenze di crescita ed ampliamento della città.

Lo sviluppo urbano della seconda metà del secolo invece, segue le linee dettate dal Piano Marconi che origina un'espansione, a dir poco intensiva, al di là del fiume Irno.

Questo strumento urbanistico, approvato nel 1965, resta in vigore fino alla definitiva approvazione del nuovo Piano Urbanistico Comunale (P.U.C.) nel 2006. Esso costituisce, per oltre un quarantennio, l'unico riferimento per lo sviluppo urbano della città, se si eccettuano alcuni vincoli per adeguamenti agli standard urbanistici introdotti dalla cosiddetta *Manovra Urbanistica* approvata sul finire degli anni Ottanta.

A partire dalla metà del Novecento, si era assistito ad un progressivo svuotamento del centro antico anche a causa della delocalizzazione di importanti funzioni come l'Università.

Eventi catastrofici quali l'alluvione del 1954 e il terremoto del 1980, avevano causato il progressivo abbandono del centro storico e favorito la nascita di nuovi quartieri nella periferia orientale. Nonostante le buone intenzioni e alcuni progetti di firme autorevoli – basti pensare al cosiddetto “Serpentone” di Bruno Zevi - si trattava quasi sempre di veri e propri quartieri-dormitorio con un basso livello di vivibilità.

L'espansione incontrollata della città, favorita dall'assenza di un adeguato strumento urbanistico, aveva comportato dunque, da un lato l'edificazione massiccia delle aree al di là della foce del fiume Irno, dall'altro la cementificazione delle zone collinari.

Tutto ciò aveva generato l'occupazione ingiustificata di territorio, la nascita di zone completamente vuote di funzioni e di identità, la perdita di coesione all'interno dell'agglomerato urbano e la compromissione del paesaggio naturale.

Anche il rapporto con il mare, come vedremo approfonditamente nei paragrafi successivi, era limitato e compromesso ed andava recuperato.

C'era bisogno di rimettere ordine e creare nuove regole per la crescita della città. Una crescita che non avrebbe dovuto significare necessariamente espansione ma piuttosto una rigenerazione *del e tra* l'esistente.

Fermata l'ondata migratoria dalla provincia e dall'entroterra, il problema di Salerno, così come quello di molte altre città europee, non era la crescita ma il miglioramento dell'esistente “contro

l'espansione la ricostruzione, invece di costruire fuori dalla città costruire nella città già costruita"⁵².

Ciò non significava tendere ad una densificazione indiscriminata ma diffondere carattere e qualità urbane in tutti gli ambiti cittadini, grazie anche alla riqualificazione ed il progetto dello spazio pubblico che riveste un ruolo fondamentale nella città.

Alla luce delle ragioni sopra esposte, all'inizio degli anni Novanta diventa sempre più forte, anche a Salerno, l'esigenza una rigenerazione urbana globale.

Questa voglia di rinnovamento risente dell'influsso di eventi importanti della storia italiana ed europea. Da una parte, in Italia, le innovazioni politiche e istituzionali seguite alla crisi di Tangentopoli ed il crollo della Prima Repubblica; d'altro canto, in Spagna, i grandi esempi di ricostruzione della città seguiti a Barcellona 1992⁵³.

La situazione salernitana è ben illustrata dal sindaco Vincenzo De Luca che, nel rievocare i primi passi della sua esperienza amministrativa, afferma: "Il punto di partenza della nostra esperienza è simile a quello di tante altre città meridionali: una crisi quasi generalizzata dei settori produttivi [...]; un pesante degrado dei quartieri, con la ghettizzazione di intere periferie; una crisi della legalità e dello spirito pubblico; una scarsa coesione sociale; elementi di dinamismo culturale e sociale – pur presenti – dispersi in un contesto di immobilismo".⁵⁴

⁵² Comune di Salerno –MBM ARQUITECTS S.A., *Documento Programmatico*, novembre 1994, pag. 29.

⁵³ Russo M., (2011), pag. 65.

⁵⁴ De Luca V., (1999), pag. 3.

E alla luce di questo stato di cose, De Luca non ha dubbi sul fatto che “tutto l’impegno dell’amministrazione va orientato verso il *fare*, in maniera tenace, ossessiva, quasi maniacale”⁵⁵.

Anche a Salerno dunque, si avverte la necessità di dare avvio ad un processo di trasformazione che trovi impulso proprio in uno strumento urbanistico nuovo, in grado di guidare lo sviluppo della città del futuro, che possa incidere sul modo stesso di intendere la città ed agire positivamente sulla qualità della vita dei suoi abitanti.

4.7 Urbanistica strategica a Salerno. Il Piano Bohigas

4.7.1 Il conferimento dell’incarico per il nuovo Piano

Nei primi mesi del 1991 si stabilirono i primi contatti tra il Comune di Salerno e lo studio *MBM Arquitectes S.A. di Barcellona* di cui faceva parte Oriol Bohigas, urbanista catalano protagonista della rinascita di barcellonese. Si voleva raccogliere il punto di vista degli architetti catalani sulla situazione salernitana ed, eventualmente, incaricare loro, la redazione del nuovo Piano Regolatore Generale della città.

Dopo i primi contatti e svariati scambi di opinione e sopralluoghi, si arrivò alla formalizzazione dell’incarico nel gennaio 1992.

La Convenzione, stipulata tra il Comune di Salerno e l’architetto Bohigas in qualità di rappresentante della *MBM Arquitectes S.A.*, regolava i rapporti di lavoro e prevedeva la costituzione di un apposito Ufficio di Piano. Una sorta di braccio tecnico-operativo sul

⁵⁵ Ibidem.

territorio che avrebbe supportato i lavori di pianificazione; una Struttura Speciale di supporto dell'architetto Bohigas, trasformata successivamente in struttura permanente, che riveste tuttora un ruolo fondamentale nelle attività di trasformazione della città.

Circostanze politiche ed amministrative impedirono l'effettivo avvio dei lavori ed il discorso intrapreso rimase in sospeso.

Nel 1992, ritrovata la stabilità politica, si riprese il percorso interrotto confermando la volontà di procedere alla redazione del nuovo piano secondo i criteri stabiliti nell'incarico già conferito.

Nel 1995 venne approvato il *Documento Programmatico*, che, come vedremo dettagliatamente nel paragrafo successivo, contiene i criteri guida e gli indirizzi urbanistici per il ridisegno della città.

Successivamente furono sottoposte a verifica ed approvate alcune bozze di Piano (Bozza 2002 e Proposta 2003) tuttavia, la promulgazione della Legge Regionale 16/2004, impose nuove disposizioni che resero necessario un adeguamento del Piano, non ancora approvato, agli indirizzi sopraggiunti.

Il nuovo Piano Urbanistico Comunale (P.U.C.) fu definitivamente approvato nel dicembre del 2006.

4.7.2 Il Documento Programmatico: contenuti, entusiasmi e perplessità

Il cosiddetto *Documento Programmatico* redatto nel 1994, approvato con Delibera del Consiglio Comunale il 20 febbraio 1995, costituisce la base di partenza per lo sviluppo di Piani e Progetti. Esso include i due documenti inizialmente previsti, *Programma di Lavoro* e *Piano Preliminare*.

Si tratta di un elaborato dettagliato costituito da alcune planimetrie ed una relazione che "riassume in modo ordinato le

proposte teoriche generali sul controllo urbanistico della città e ne propone l'applicazione al caso concreto Salerno"⁵⁶.

Chiarisce le strategie da applicare per ottenere il "riordino urbanistico" della città; contiene un elenco dettagliato degli studi specialistici fondamentali per una corretta conoscenza del territorio, indispensabile base redigere il nuovo Piano Regolatore Generale; individua gli ambiti da sottoporre a specifico progetto urbanistico - architettonico; definisce i tempi, le propedeuticità e le varie tappe dell'iter approvativo.

La presentazione di un elaborato del genere costituiva un'assoluta novità nel modo di fare città e destò molta curiosità e non poche perplessità tra gli addetti ai lavori. Il Documento presentato da Bohigas infatti, era ben diverso dal classico Preliminare di Piano cui si era abituati.

Il Preliminare, più corposo ed articolato, era costituito solitamente da una relazione che, basandosi sui risultati delle analisi svolte sulla struttura urbana, definiva un idoneo modello di relazioni e le strategie operative per realizzarlo. Il tutto era accompagnato da planimetrie di grande scala in cui, attraverso un quadro di riferimento complessivo, era esplicitato, praticamente e chiaramente, il programma.

Il Documento di Bohigas sembrò subito sensibilmente differente. Una relazione apparentemente molto dottrinale che, a giudizio di tanti, sembrava incentrata più sulle teorie urbanistiche dell'autore che sul caso concreto; una planimetria con l'individuazione delle sette aree strategiche, scollegate tra loro e priva delle indicazioni

⁵⁶ Comune di Salerno-MBM ARCHITECTS S.A., *Documento Programmatico*, novembre 1994, pag.13.

indispensabili per una agevole leggibilità ed una corretta interpretazione.

Nonostante critiche e polemiche che l'approccio innovativo creò sin dal principio, si può affermare, senza ombra di dubbio, che il Documento Programmatico di Bohigas, nel quale confluiscono ambizioni progettuali, esigenze sociali e volontà politiche, ha costituito la prima fondamentale tappa del processo di trasformazione urbana, tuttora aperto, che configurerà la nuova Salerno.

4.7.3 Agire per punti: le A.A.P.U.

La città di Salerno presentava da sempre un duplice problema urbanistico: la necessità di una revisione ed una riconversione operativa dei suoi vari strumenti normativi (la Variante al PRG ed i vari piani settoriali e tematici); l'urgenza di risolvere una serie di temi puntuali di grande importanza per il suo presente ed il suo futuro⁵⁷.

Sin dal primo incontro gli urbanisti spagnoli della MBM Arquitectes S.A. Barcelona, poi incaricati per la redazione del nuovo Piano, illustrarono chiaramente le loro opinioni e le intenzioni irremovibili in merito al metodo da seguire per affrontare la riqualificazione urbana della città di Salerno.

“Non eravamo disposti ad accettare l'incarico se non fosse stato cambiato radicalmente il sistema”⁵⁸, afferma lo stesso Bohigas, in un suo scritto in merito all'esperienza salernitana.

⁵⁷ Ibidem.

⁵⁸ Bohigas O., (2004).

Sulla base di varie formulazioni teoriche, ma anche in virtù delle loro recenti esperienze, gli urbanisti catalani ritenevano opportuno affrontare il problema della riqualificazione urbana per punti. Pertanto indicarono come necessaria e prioritaria l'individuazione di parti strategiche la cui soluzione appariva improrogabile.

I lavori presero avvio proprio dall'individuazione delle Aree di Attuazione Puntuale Urbanistica (A.A.P.U.): Centro Storico (suddiviso in Nord e Sud); fascia costiera (suddivisa in Santa Teresa, Villa Comunale, Lungomare Trieste, Piazza della Concordia e Porto Turistico e Litoranea Orientale), Lungo Irno e successivamente si aggiungono le Frazioni Alte i Quartieri Italia e Europa.

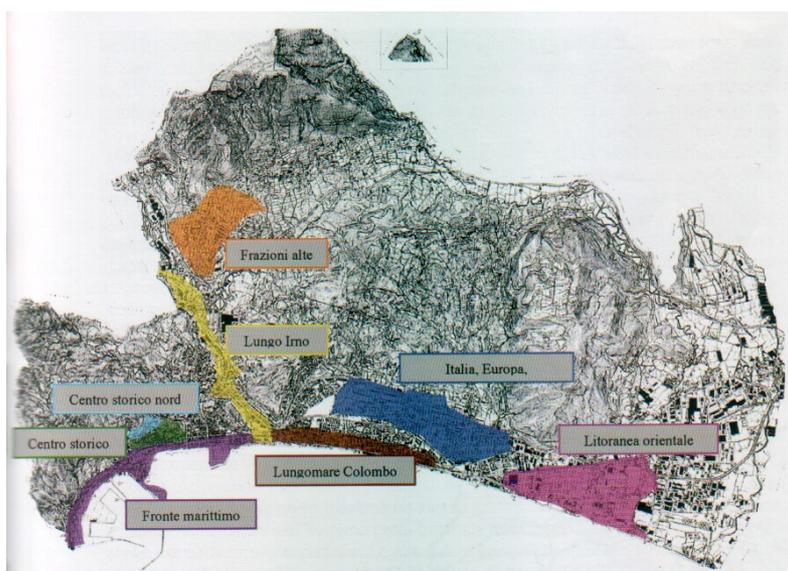


Fig. 29 Planimetria della città di Salerno con indicazione delle A.A.P.U. individuate da Bohigas

Si trattava di ambiti scelti, di una certa dimensione, con identità e problemi riconosciuti, per i quali furono elaborati dei progetti urbani specifici di opere che avrebbero potuto essere realizzate senza attendere i tempi molto lunghi necessari all'approvazione dello strumento urbanistico generale. Le soluzioni di questi punti, che sarebbero state successivamente formalizzate nell'ambito di un piano generale, avrebbero creato dei modelli puntuali per una rigenerazione complessiva. Ciò al fine di raggiungere una migliore qualità di vita per i cittadini e promuovere il rilancio turistico ed economico della - e per la - città contemporanea.

Un nuovo modo di operare che sembrava coniugare perfettamente l' "ossessione del fare" del sindaco De Luca ed il punto di vista concettuale e metodologico di Bohigas.

Grazie all'applicazione di questo metodo, a partire dalla seconda metà degli anni Novanta, sono stati elaborati, ed in parte realizzati, una serie di progetti urbani ed architettonici che hanno consentito di avviare e/o concludere importanti interventi di trasformazione ancora prima della definitiva approvazione del Piano Urbanistico Comunale (P.U.C) avvenuta nel 2006.

Lo stesso Bohigas, come si evince dall'analisi del Documento Programmatico, ha curato la prima elaborazione di tutte le A.A.P.U. determinando forma e carattere dello spazio pubblico, usi generali, morfologia e tipologia architettonica, monumenti ed elementi rappresentativi agglutinanti dell'identità collettiva. Ogni area strategica individuata viene accuratamente descritta; seguono la valutazione della sua vocazione urbana e le Ipotesi di Programma; l'illustrazione degli antecedenti urbanistici ed infine le Ipotesi Progettuali.

CAPITOLO 5 – Salerno “città di mare”. Ambizioni, progetti e realizzazioni per la città contemporanea

Alla fine del secolo scorso, la città di Salerno è alla ricerca di un nuovo ruolo da rivestire, anche in ambito territoriale, e di un motore di crescita. Dalle caratteristiche intrinseche del luogo e dai risultati degli studi specifici effettuati in occasione della redazione del nuovo strumento urbanistico, derivano le linee di indirizzo per uno sviluppo urbano incentrato su un rinnovato rapporto con il mare. Alla luce di queste ambizioni, appare quanto mai importante ed inevitabile il recupero del fronte mare urbano e la rigenerazione di quel tratto di costa che si estende dalle estreme propaggini della costiera amalfitana a ovest, fino all’inizio della pianura del Sele a est.

Nei paragrafi che seguono ripercorreremo le vicende più rilevanti del recupero del waterfront cittadino e analizzeremo alcuni progetti proposti, realizzati e/o in corso di realizzazione. Concluderemo con un’analisi critico-comparativa che inserisce Salerno nell’ambito del dibattito internazionale sulle politiche di

waterfront regeneration e tratteremo una comparazione tra la realtà salernitana ed i casi spagnoli precedentemente analizzati.

5.1 Nuova identità e rinnovate opportunità di sviluppo per la città

A questo punto della storia urbana della città era fondamentale decidere in che direzione dovesse andare la “nuova Salerno”. Capire quali funzioni produttive, sociali e culturali avrebbe dovuto avere e il ruolo che essa avrebbe dovuto rivestire, anche rispetto al suo contesto territoriale di riferimento. La città aveva bisogno di essere fisicamente “ricompattata” e trovare una nuova identità soprattutto attraverso il recupero del rapporto con il suo mare.

La scelta, politica e programmatica era già stata apertamente espressa dallo stesso sindaco De Luca. Il perno principale intorno a cui avrebbero dovuto ruotare la trasformazione urbana, secondo il politico, era quello della “costruzione di una *città del turismo* dell'accoglienza, della risorsa mare; una città del commercio e dei servizi; città dotata di un'organizzazione della cultura, con qualche punta di eccellenza.”⁵⁹

I propositi appaiono ancora più chiaramente esplicitati nel Documento Programmatico, laddove vanno a delinearsi gli orientamenti per lo sviluppo futuro della città.

Queste ambizioni furono successivamente supportate anche dagli studi specialistici, finalizzati alla pianificazione, effettuati dalla *CER Programació S.L. Barcelona* nel 1996. Le indagini condotte avevano sottolineato le grandi potenzialità della città, favorite da fattori di diversa natura: geografici climatici, naturalistici e dalla

⁵⁹ De Luca V., (1999), pagg .8-9.

posizione strategica rispetto ad altri luoghi di interesse storico-artistico. Tuttavia Salerno presentava evidenti carenze di risorse in grado di attirare il flusso turistico internazionale.

L’analisi dello stato dell’arte del turismo in città, aveva portato alla classificazione delle strutture ricettive e delle risorse in 3 categorie⁶⁰:

- *fattori di attrazione primaria*: risorse determinanti nella scelta della destinazione da parte del turista (arte, cultura, mare, strutture di intrattenimento, etc...);
- *fattori di integrazione*: risorse che consentono la fruizione dei attrazione primaria (ricettività, ristorazione, trasporti);
- *fattori di supporto*: risorse relative al contesto ambientale che condizionano la qualità dell’esperienza turistica (vivibilità, clima, etc...).

I vari fattori, così classificati e rapportati a diversi modelli di città turistica presi come riferimento e le indagini sulle dinamiche socio-economiche urbane, avevano messo in evidenza l’importanza primaria del turismo per il futuro sviluppo della città di Salerno.

Ed è proprio per questa ragione che lo studio specialistico condotto dalla *CER Programació S.L. Barcelona* confluì, nel 1997, nella redazione del Piano Strategico per lo Sviluppo Turistico della città di Salerno. Questo Piano conteneva tutti i risultati delle indagini condotte; la definizione delle linee strategiche per lo sviluppo turistico; la verifica della compatibilità delle strategie individuate con le previsioni del Piano Urbanistico Comunale.

⁶⁰ Piano Urbanistico Comunale (P.U.C.), *Relazione Illustrativa*, pag. 28.

Per concludere, possiamo affermare, senza dubbio, che volontà politiche, ambizioni urbanistico-progettuali e risultati di studi specialistici effettuati, concordavano sull'opportunità di un rilancio socio-culturale, economico ed urbano della città di Salerno indissolubilmente legato al turismo. Da ciò derivava l'esigenza di una promozione turistica della città legata anche e soprattutto al suo essere *città di mare*.

5.2 Verso il recupero del rapporto con il mare

5.2.1 *Lo stato di fatto*

La delicata trama che connetteva la città al suo mare si presentava, a tratti, logora e sconnessa. Pertanto era necessario un opportuno programma di riqualificazione generale oltre che interventi di ricucitura puntuali.

Le attività portuali e commerciali erano state trasferite, da alcuni anni, nella parte ovest della città. L'area del vecchio porto, nella zona di Santa Teresa, in parte ancora occupata dall'approdo turistico, era diventata uno spazio in via di abbandono, un vuoto urbano da riempire di nuovi significati.

Di certo, la situazione salernitana non era paragonabile a quella di altre città portuali europee, nord-americane o britanniche. Non ci si trovava dinanzi a grandi aree portuali da riconvertire come la zona dei *dockland* di Londra, drammatico esempio di area dismessa al centro della città: 2000 ettari di molo, terrapieni, bacini abbandonati; non c'erano grandi aree industriali da riconvertire come la zona di Abandoibarra a Bilbao o Port Vell a Barcellona.



Fig. 30 Vedute dell'area di Santa Teresa all'inizio anni Novanta

Pur tuttavia la zona del vecchio porto, nell'area di Santa Teresa, necessitava di massicci interventi di recupero sia per la sua posizione, che per le condizioni in essa versava. L'area si trovava

proprio in corrispondenza del centro antico della città, non lontano dalla Villa Comunale ed il Teatro Verdi e a ridosso dell'arenile di Santa Teresa, storica spiaggia cittadina. La zona era andata trasformandosi, a poco a poco, in uno spazio privo di qualità, occupato da vecchi depositi fatiscenti e magazzini dismessi residuati dell'attività portuale-commerciale trasferita nella zona occidentale della città. La stessa spiaggia di Santa Teresa, ridotta anche nelle dimensioni a causa di fenomeni di erosione, era diventata ricettacolo di rifiuti e luogo degradato. La sottile striscia del Lungomare Trieste, costituiva l'unico affaccio a mare per i salernitani. Si tratta di una passeggiata di circa due chilometri che definisce il bordo costiero e si sviluppa dalla zona del vecchio porto a piazza della Concordia. Uno spazio costituito da due percorsi pavimentati, paralleli alla strada, intervallati da lunghe strisce aiuole piantumate.

Nei quartieri orientali, il rapporto tra la città e il mare risultava del tutto negato. Lungo la fascia costiera si dispiega la principale via di collegamento tra est ed ovest della città. Una strada a scorrimento veloce che ha da un lato il mare, dall'altro una fitta cortina di edifici che definiscono, senza soluzione di continuità, lo skyline del fronte mare orientale. Si tratta di grandi palazzi multipiano, frutto della speculazione edilizia degli anni Sessanta e Settanta, adibiti per lo più a scopo residenziale e privi di qualsivoglia qualità architettonica. Essi definiscono un margine e costituiscono, al tempo stesso, una vera e propria barriera tra la città e il mare frapponendosi tra il litorale e l'arteria principale, parallela alla linea di costa, luogo della vita sociale e dei commerci.

Man mano che dalla zona urbanizzata ci si sposta verso la periferia orientale della città, diventa sempre più evidente e grave la condizione di abbandono e di degrado diffuso che interessa la costa.

Alla luce di questo stato di cose, si profilava ancora più urgente ed imprescindibile l'esigenza di un recupero del rapporto con il mare, soprattutto in virtù delle ambizioni di sviluppo urbano legato al turismo e alla cultura.

Il tema della riqualificazione del waterfront di Salerno quindi, affonda le sue radici proprio nel Documento Programmatico. E' lo stesso Bohigas, infatti, che nello spiegare le sue strategie per il recupero urbano, sottolinea il ruolo fondamentale che può avere il rinnovamento del rapporto col mare anche per l'importanza ed il ruolo che egli attribuisce allo spazio pubblico.

Come sottolinea l'urbanista catalano, non bisogna trascurare il profondo valore antropologico ed il potere comunicativo di elementi tradizionali come la strada, la piazza il giardino che hanno un ruolo connettivo insostituibile e sono in grado di far convivere molteplici funzioni, anche diverse tra loro. Uno spazio pubblico organizzato e progettato che, nel caso di città di mare come Salerno, trova la sua massima espressione negli ambiti a contatto con l'acqua.

Di qui discende la grande importanza di una progettazione accurata e di qualità dello spazio pubblico e del litorale.

5.2.2 Obiettivo recupero: strategie per il fronte mare.

Puntare sul turismo era un obiettivo molto ambizioso ed impegnativo per una città che, di fatto, non aveva mai avuto tradizioni turistiche. Tuttavia la scelta appariva giustificata da almeno due ragioni. Innanzitutto Salerno si trova in una posizione geografica strategica, al centro tra le costiere amalfitana e cilentana e non lontana da comprensori turistici molto riconosciuti a livello internazionale come Paestum e Pompei. D'altro lato, il lancio turistico di una città, con tutte le implicazioni che ciò comporta, ben

si coniugava con l'esigenza di una riqualificazione totale che abbracciava vari ambiti e influiva positivamente sulla qualità della vita urbana.

L'obiettivo prioritario dunque, è quello di trasformare la città in generale, partendo proprio dal fronte mare, in tempi anche relativamente brevi, grazie a progetti puntuali, senza attendere i tempi biblici dell'urbanistica classica.

Per questa ragione, l'architetto catalano Bohigas, come abbiamo visto, propone l'applicazione di una urbanistica innovativa che parte da progetti concreti e realizzabili per la risoluzione di problemi prioritari ed urgenti in determinate aree appositamente scelte. I progetti per le A.A.P.U., redatti prima del P.U.C., segnalavano, come abbiamo visto, l'importanza di ridefinire e riqualificare il fronte del mare anche al fine di migliorare l'offerta turistica e balneare e creare nuovi poli attrattivi a contatto con l'acqua. Si volevano offrire nuove strutture ricettive e servizi per turismo anche culturale, garantire nuovi approdi da diporto con relative attrezzature e servizi, rigenerare la fascia costiera mediante ripascimento, promuovere il disinquinamento del golfo.

Gli interventi previsti nelle A.A.P.U. furono confermati nelle previsioni del P.U.C. dove si elencarono, come di seguito, gli obiettivi e le esigenze prioritarie finalizzati al recupero del rapporto col mare⁶¹:

- razionalizzazione dell'uso del porto mediante la separazione tra le funzioni commerciali e quelle turistiche;
- riconversione turistica del molo Manfredi;

⁶¹ Piano Urbanistico Comunale (P.U.C.), *Relazione Illustrativa*, pag. 33.

- realizzazione di una stazione marittima;
- costruzione di un piccolo porto turistico nell'area di Santa Teresa;
- ampliamento del porto Masuccio Salernitano;
- ampliamento e prolungamento della spiaggia urbana nel tratto compreso tra Santa Teresa ed il porto Masuccio Salernitano;
- ricostruzione e protezione dell'intero arenile salernitano del lato orientale;
- riqualificazione degli stabilimenti balneari esistenti anche al fine di un uso multifunzionale e multistagionale;
- creazione di un polo cantieristico e nautico a ridosso dell'area industriale della città.

La realizzazione di questi obiettivi avrebbe comportato la rigenerazione dei luoghi, promosso la nascita di nuove architetture e veicolato una rinnovata immagine della città.

E' opportuno precisare che i grandi temi di riqualificazione non perseguono solo la realizzazione della "città turistica" ma sono fattori indispensabili per la ridefinizione della struttura formale e sociale della città e per il conseguente benessere di tutti i suoi cittadini.

"Non si può offrire al turista una città attraente se non è, ancor prima, una città confortevole, bella, produttiva e vivibile per chi la abita"⁶².

⁶² Ibidem, pag.48.

5.3 Aree strategiche lungo il fronte mare: indirizzi e criteri per il recupero

Dalle finalità e gli obiettivi individuati ed elencati nello strumento urbanistico, discendono i progetti urbani ed architettonici per il ridisegno waterfront di Salerno.

Lungo la fascia costiera, lo stesso Bohigas, aveva individuato alcune importanti aree strategiche (A.A.P.U.) in cui realizzare interventi puntuali da inscrivere nell'ambito delle previsioni di una pianificazione urbanistica di più ampio respiro. Si trattava, essenzialmente, di interventi caratterizzati dalla volontà di recuperare e/o migliorare il rapporto tra la città e il mare.

Alcuni di essi erano stati elaborati contemporaneamente alla redazione del piano generale. Tra questi, il progetto per la sistemazione della zona a ridosso della foce dell'Irno, occupata oggi dal Grand Hotel Salerno, opera che, oltre a riqualificare l'area dell'ex cementificio contribuiva ad aumentare sensibilmente il numero di posti letto disponibili in città. Ma ulteriori interventi erano previsti lungo tutto il fronte marittimo.

Tra le prime aree strategiche, individuate preventivamente già nel Documento Programmatico, si trovano quelle sull'ampia fascia costiera che va dalla zona di Santa Teresa a Piazza della Concordia, fino alla foce del fiume Irno. Si tratta di aree contigue che, seppur con caratteristiche differenti, costituivano il nuovo affaccio a mare del centro della città.

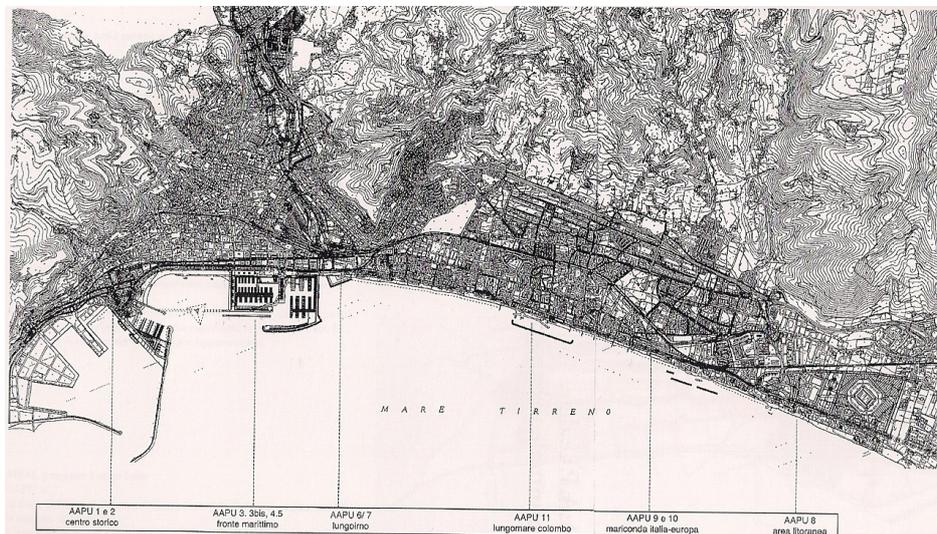


Fig. 31 Aerofotogrammetria di Salerno con individuazione delle A.A.P.U. sul mare

Il progetto urbano, disegnato da Bohigas, andava a definire una vasta area balneare, in corrispondenza del Lungomare Trieste, compresa tra i due porti turistici (Santa Teresa e Masuccio Salernitano) che sarebbero stati potenziati e ridisegnati. Alle spalle della spiaggia, si prevedeva la realizzazione di una fascia di giardini ed attrezzature pubbliche, servizi e parcheggi che avrebbero contribuito a migliorare anche i quartieri vicini.

La prima zona, compresa tra il centro storico, la spiaggia di Santa Teresa e il porto, in effetti era l'aggregazione di due sub aree (n.3 e n. 3bis): una a nord, da salvaguardare per il suo carattere urbano e monumentale; l'altra, a ridosso della spiaggia, da trasformare completamente per aprire la città vecchia al mare.

La nuova urbanizzazione, che si proponeva di mutare anche la relazione tra la spiaggia e il porto, prevedeva la realizzazione di due piazze con parcheggi sotterranei, un complesso residenziale con

giardini pubblici e negozi, la stazione marittima, un grande parco, un hotel ed un circolo nautico. Il nuovo porto turistico e le piazze ad esso antistanti sarebbero divenuti così, un unico spazio pubblico dove erano compresenti attività di natura diversa legate allo svago, al tempo libero, alla nautica, etc...

In sostanza, la struttura formale proposta da Bohigas, era quella di "un sistema lineare vertebrato dai successivi tratti del Lungomare, strutturato come un continuità dello spazio pubblico, che raggiunga indistintamente e con la stessa intensità tutti i quartieri [...] in coerenza con il quale bisognerà abbattere o ridurre gli elementi architettonici che si oppongono a esso (es. Jolly Hotel ed alcuni stabilimenti balneari). Questo sistema è propriamente l'asse marittimo, un elemento evidente e molto comprensibile perché corrisponde alla tradizione delle città marittime lineari e perché, in parte, è un fatto già storicamente consolidato che merita di essere valorizzato."⁶³

Su questo asse, che avrebbe percorso trasversalmente la città da ovest ad est, grazie a piazze e spazi verdi, si sarebbe dovuta "appoggiare" la struttura della città consolidata, oggetto, anch'essa, di interventi di recupero. Una serie di piazze e giardini, adiacenti o prossimi al lungomare, o al suo prolungamento visuale, avrebbero dovuto rendere sempre percepibile la presenza del mare.

La stessa fascia del lungomare avrebbe dovuto subire un sensibile allargamento per consentire l'alloggiamento di attrezzature e funzioni diversificate (commerciali, ristorative, sportive, etc...) e spazi per il tempo libero e gli eventi culturali. I punti focali del progetto di Bohigas sono le due grandi piazze di nuova costruzione

⁶³ Ibidem, pag.49.

che avrebbero delimitato il vecchio lungomare: piazza Santa Teresa ad ovest, vicino al vecchio molo Manfredi; piazza della Concordia ad est, vicino al porto turistico Masuccio Salernitano.

Gli obiettivi principali del progetto urbano, individuati da Bohigas, avrebbero potuto riassumersi essenzialmente in cinque punti:

- la trasformazione di via Porto in uno degli ingressi principali della città mediante la riqualificazione e la creazione di servizi anche nei quartieri prospicienti;
- la riorganizzazione del Porto Commerciale per incrementarne la funzionalità e migliorarne l'integrazione nella città;
- la trasformazione dell'area di Santa Teresa in un quartiere residenziale con ampie zone di servizi; la riurbanizzazione intorno a Teatro Verdi e la Villa Comunale; il recupero della spiaggia cittadina;
- la riorganizzazione di Via Roma e del Lungomare Trieste ed il miglioramento della funzionalità e dell'estetica degli spazi pubblici; l'inserimento di parcheggi sotterranei;
- il ridisegno del Porto Turistico Masuccio Salernitano.

5.4 Le proposte progettuali di Oriol Bohigas

Dopo aver dettato gli indirizzi e i criteri di carattere generale, lo stesso Bohigas propone una serie di ipotesi progettuali per il waterfront cittadino inerenti il tratto di lungomare che va dall'area di Santa Teresa a Piazza della Concordia. Ma il dibattito tra il progettista spagnolo e l'amministrazione comunale fu lungo e articolato e non portò risultati concreti. Come vedremo nei paragrafi

seguenti, nonostante la varietà di soluzioni progettuali proposte, e di volta in volta modificate per conciliare esigenze funzionali e volontà politiche, questi progetti non trovarono mai una definitiva approvazione ed il dialogo intrapreso tra l'amministrazione e l'architetto spagnolo rimase in sospeso.

5.4.1 Prima ipotesi (1995-1996)

La prima bozza del progetto per il Fronte mare redatta da Oriol Bohigas risale al novembre del 1995 e fu parzialmente approvata nell'aprile del 1996.

La proposta urbanistica per l'area di Santa Teresa aveva come idea portante il prolungamento del vecchio Lungomare Trieste fino al recinto del Porto Commerciale. Il primo tratto del prolungamento, avrebbe dovuto conservare le stesse caratteristiche del Lungomare esistente; in un determinato punto, invece, si sarebbe ampliato dando vita ad un parco intorno a cui si sarebbero edificati un albergo e la nuova sede del Circolo Nautico dei Canottieri.

Il secondo asse portante di questo nuovo quartiere sarebbe stato il prolungamento di via Stanislao Lista. Alla confluenza dei due assi progettuali sarebbe sorta una grande piazza con una fontana monumentale. Annessa alla grande, una piccola piazza di servizio adibita ai veicoli (bus, taxi, etc..) diretti alla stazione marittima che sarebbe stata costruita nei pressi. Nel sottosuolo di entrambe le piazze ci sarebbe stato un parcheggio sotterraneo.

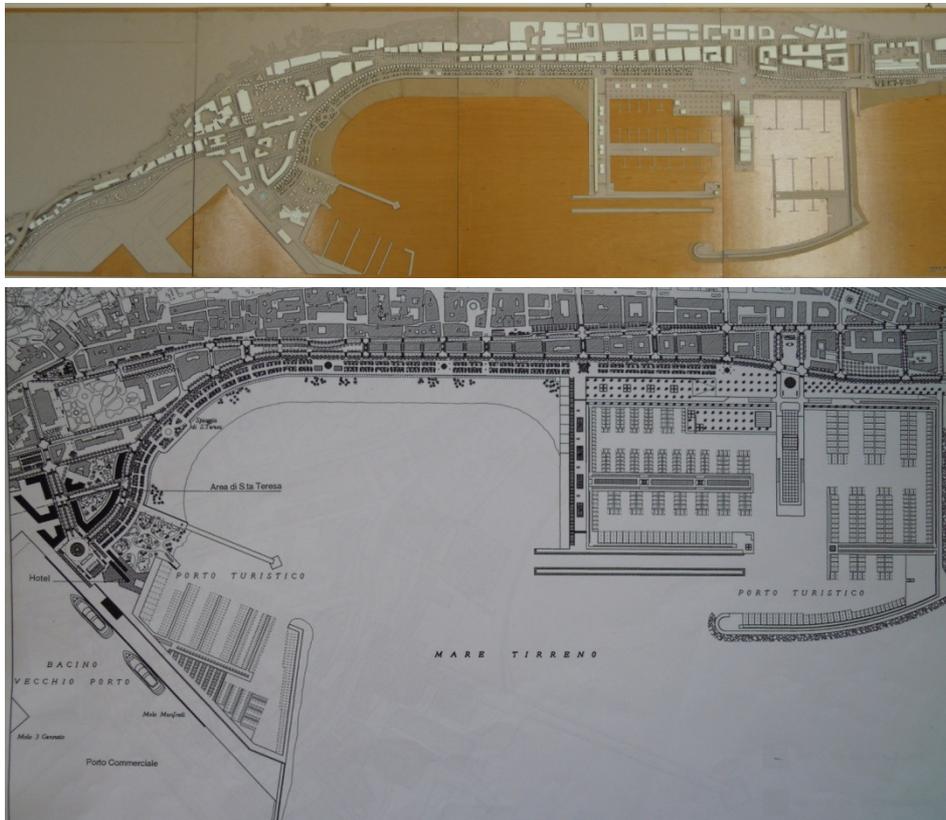


Fig. 32 Progetto per il fronte mare di O. Bohigas, prima versione, 1996; maquette in legno e tavola di progetto

Intorno alla confluenza di questi nuovi assi sarebbe sorto un complesso residenziale aperto. Questa conformazione presentava un duplice vantaggio: la parte interna degli isolati, essendo aperta, poteva essere utilizzata come spazio pubblico; le facciate dei nuovi edifici, allineate con le strade, avrebbero consentito un utilizzo misto, a scopo produttivo e commerciale, dei piani terra.



Fig. 33 Progetto per il fronte mare di O. Bohigas, prima versione, 1996; particolare della sistemazione dell'area di Santa Teresa con il progetto di un quartiere residenziale

La spiaggia, che sarebbe stata creata tra il nuovo quartiere ed il Porto Turistico, oltre ad ospitare attività balneari, avrebbe dovuto essere intesa come un elemento paesaggistico che avrebbe contribuito alla percezione integrale di una delle parti più belle della città.

L'altro punto focale di questo progetto era il rimodellamento dell'ambito Piazza della Concordia – Piazza Mazzini e l'antistante Porto Turistico Masuccio Salernitano. Nel progetto lo spazio veniva concepito come un *unicum* urbano in cui avrebbero convissuto molteplici e svariate attività legate alla nautica, al tempo libero, ma anche attività economiche e commerciali.

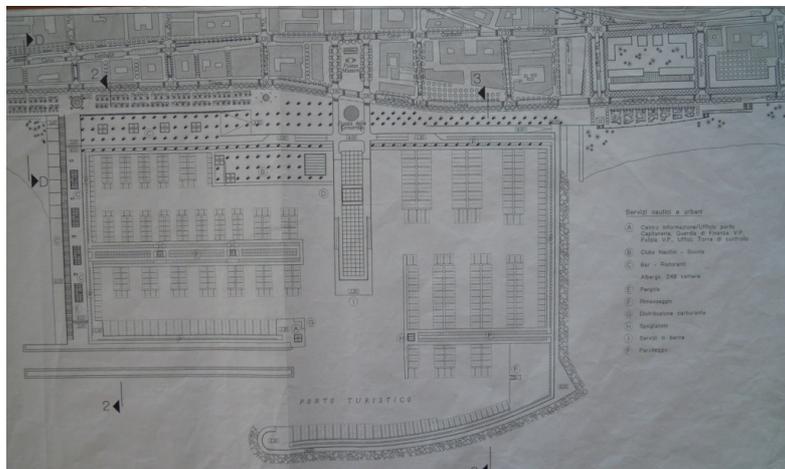


Fig. 34 Progetto per il fronte mare di O. Bohigas, prima versione, 1996; particolare del progetto per il Porto turistico Masuccio Salernitano e Piazza della Concordia-Mazzini.

Il progetto prevedeva, al centro del complesso, la costruzione di un albergo sviluppato in altezza, come utile complemento economico. Il nuovo porto si sarebbe sviluppato su 2 livelli: quello dei moli e delle banchine – a circa 1,30 metri sul livello del mare – e quello della città esistente. All’incrocio tra l’asse di via Due Principati e il Lungomare sarebbe stato collocato uno spazio significativo con una fontana monumentale. La stessa Piazza Concordia avrebbe dovuto estendersi fino alla foce dell’Irno in modo da creare un’unica ampia passeggiata, a circa 6 metri sul livello del mare. Proprio in questo punto sarebbe stato collocato il muro di protezione del porto ad est che avrebbe costituito anche una passeggiata per permettere a tutti i cittadini di arrivare sino alla battigia. Lo spazio piazza Concordia- piazza Mazzini, completamente riorganizzato, avrebbe contenuto nel sottosuolo un parcheggio.

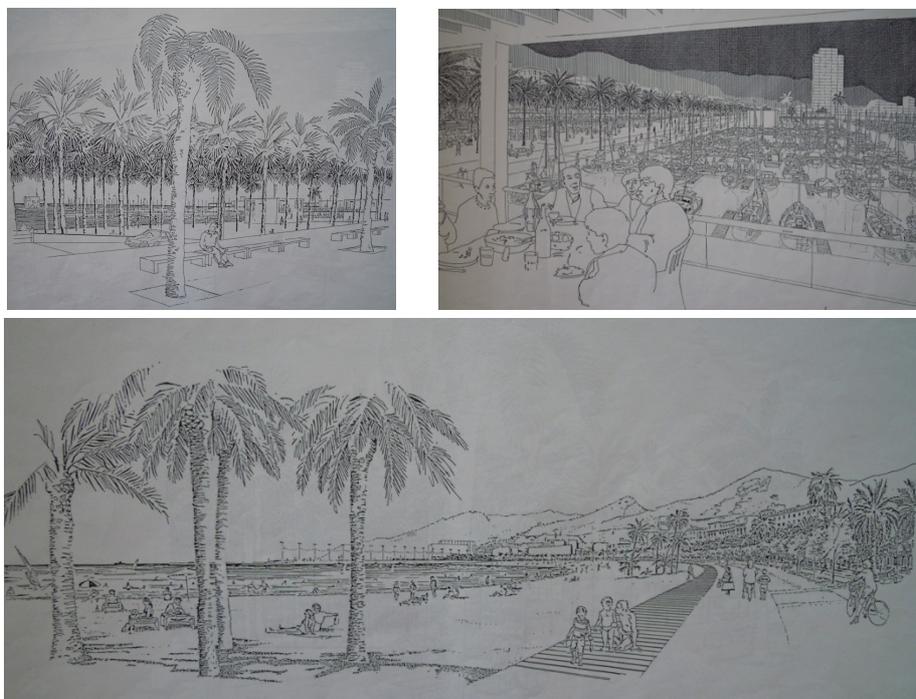


Fig. 35 Progetto per il fronte mare di O. Bohigas, prima versione, 1996; schizzi progettuali con alcune vedute del Lungomare dopo la sistemazione prevista

5.4.2 Seconda ipotesi (1998)

I risultati degli studi specialistici effettuati, resero necessaria una parziale revisione della proposta di progetto del 1996. Sulla base dei nuovi dati acquisiti, si era manifestata l'esigenza di un ampliamento del porto di Santa Teresa, anche per garantire alloggio alla flotta peschereccia.

Ma le modifiche sostanziali e più evidenti riguardavano la sistemazione dell'area di Santa Teresa. Probabilmente in seguito ad indirizzi dettati dalla committenza, Bohigas propone una nuova

piazza impostata su un impianto di matrice circolare. Forse la nuova forma avrebbe dovuto sottolineare il ruolo strategico di questo invaso all'interno del tessuto urbano: testata di inizio del lungomare e porta della città rispetto al mare; nodo stradale tra il centro storico, il porto – dove peraltro sarebbe stata costruita una stazione marittima-, la zona nord della città e la costiera amalfitana; luogo di incontro polifunzionale per eventi pubblici.

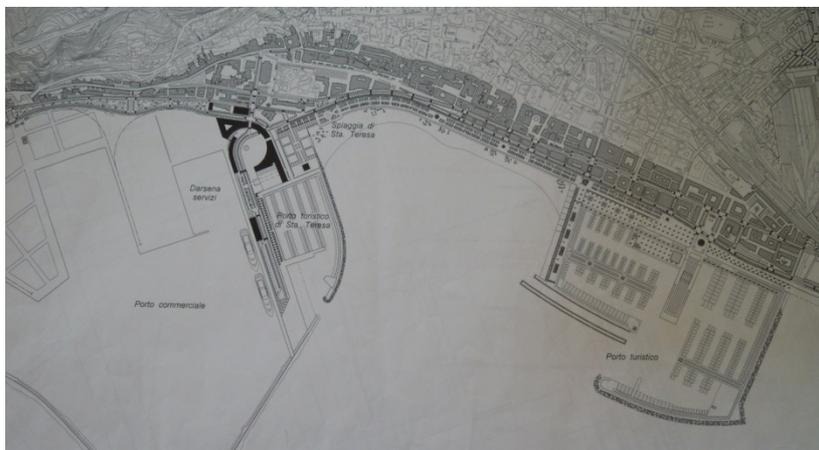
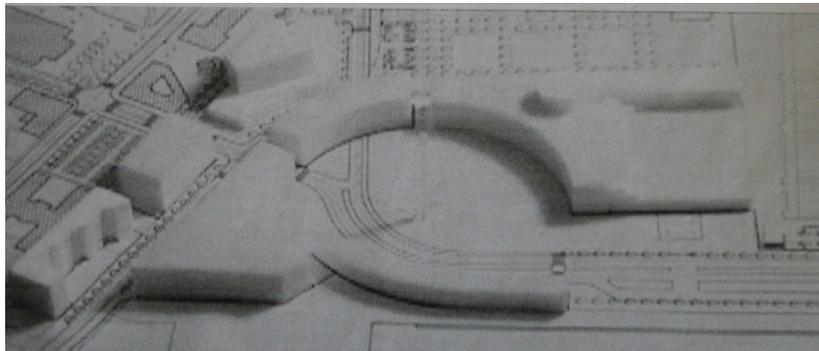


Fig. 36 Progetto urbanistico e di massima del Porto di santa Teresa, O. Bohigas, seconda versione, 1998; particolare modello e planimetria generale di progetto



Fig. 37 Progetto urbanistico e di massima del Porto di Santa Teresa, O. Bohigas, seconda versione, 1998; schema planimetrico della piazza nella zona di Santa Teresa con il parco retrostante

Per creare una sorta di filtro tra il porto ed il mare, alle spalle della grande piazza circolare era previsto un parco che avrebbe dotato la città di una grande superficie verde.

Questa proposta valutava inoltre la possibilità tentare una continuità tra il fronte marittimo e via Roma attraverso una pedonalizzazione dell'area con possibilità di transito limitate ai mezzi pubblici e ai residenti.

Ma anche questa ipotesi non sembrò soddisfare pienamente le esigenze della committenza pertanto venne approntata una ulteriore proposta progettuale.

5.4.3 Terza ipotesi (1999-2000)

Nel 1998, alla luce di nuove riflessioni, Bohigas presentò una nuova ipotesi progettuale. Anche in questo caso, le modifiche sostanziali riguardavano la grande piazza da costruirsi della zona di Santa Teresa.

Abbandonato l'impianto circolare su cui si incentrava l'ipotesi precedente, stavolta il riordino si incentrava su una grande piazza rettangolare di circa 16.000 mq. Uno spazio completamente pedonalizzato, caratterizzato da un lungo portico continuo antistante le facciate degli edifici prospicienti la piazza in cui si sarebbero concentrate attività ludiche e culturali collettive.

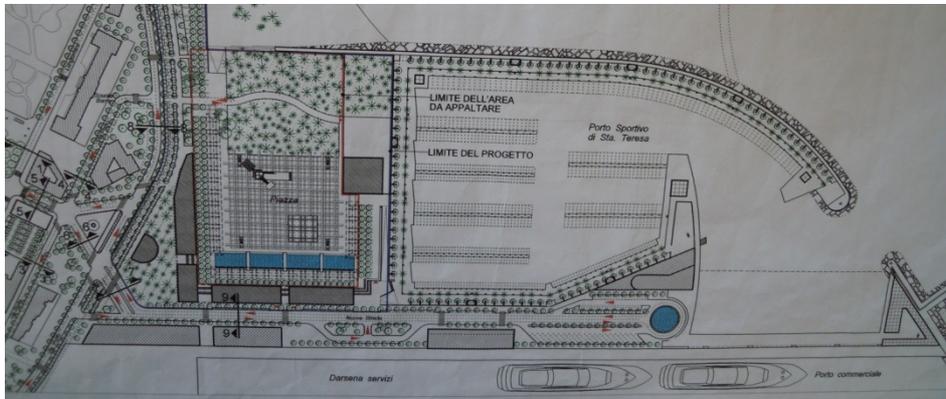


Fig. 38 Progetto urbanistico e di massima del Porto di Santa Teresa, O. Bohigas, terza ipotesi, 1999-2000; impianto planimetrico zona porto turistico

Lo spazio era circondato per due lati da stecche di edifici, ortogonali tra loro e dalla volumetria contenuta; sul lato verso il mare, parzialmente libero, era prevista invece, la costruzione di un piccolo albergo; nella porzione orientale si estendeva una ampia zona verde. Gli edifici avrebbero avuto uno sviluppo longitudinale con una orizzontalità accentuata da un'altezza contenuta (4, 5 piani al massimo) e facciate regolari scandite dall'iterazione di aperture - balconi e finestre - con moduli quadrati. Grande importanza, nella partitura della facciata, avrebbe avuto anche la componente cromatica, da studiarsi approfonditamente in successivi progetti di dettaglio.

Bohigas aveva giustificato questo cambiamento affermando che, la nuova forma ed il diverso orientamento, avrebbero garantito una vista migliore sul panorama urbano e naturalistico circostante; una disposizione più razionale per eventuali manifestazioni ed eventi collettivi; una relazione più funzionale col sistema viario e il prolungamento del Lungomare. Un'altra ragione, non secondaria, era la maggiore facilità metodologica rispetto al progetto unitario della piazza. Si proponeva, infatti, un unico portico involvente progettato da un solo architetto, la cui dimensione e significatività avrebbe avuto una importanza urbana più rilevante delle singole facciate degli edifici. Di qui la grande importanza di questo portico la cui definizione avrebbe dovuto prescindere dalla varietà delle facciate dei singoli edifici ed essere accuratamente definita in un progetto di dettaglio. La superficie di calpestio della piazza avrebbe avuto una pendenza del 4% per garantire uno scenario per future rappresentazioni e aprire la vista al paesaggio urbano e montano.

Il volume degli edifici che avrebbero contornato l'invaso sarebbe stato definito in un progetto di dettaglio successivo. L'edificio con la facciata prospettante verso il porto sarebbe stato adibito ad albergo.

Un grande parcheggio con circa 700 posti auto sarebbe stato allocato sotto la piazza. Anche la struttura viaria, rispetto alla precedente proposta, aveva subito delle variazioni. Gli assi stradali del Lungomare e di via Lista venivano prolungati fino al Molo Manfredi nelle cui adiacenze si formava un nodo stradale in cui convergevano assi per varie direzioni. Per il vecchio molo Manfredi erano previsti lavori di ampliamento e rifunzionalizzazione anche mediante la costruzione di edifici di servizio per la pesca, uffici, magazzini ed il Circolo Canottieri.

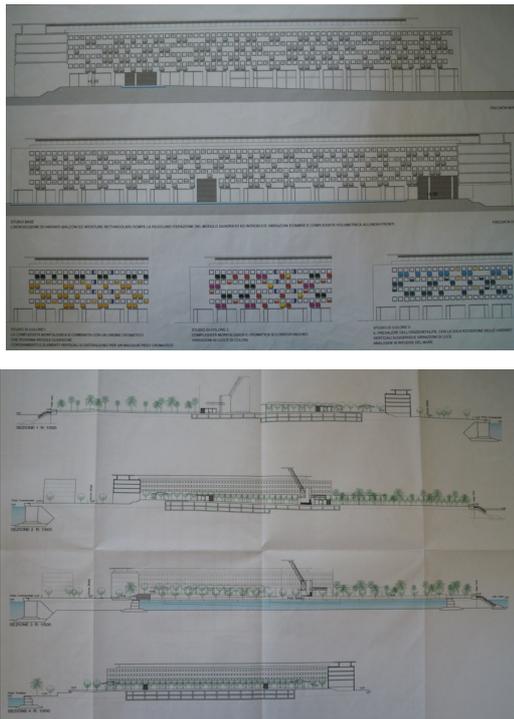


Fig. 39 Progetto urbanistico e di massima del Porto di Santa Teresa, O. Bohigas, terza ipotesi, 1999-2000; Sezione della piazza e bozza dei prospetti degli edifici con studio cromatico delle facciate.



Fig. 40 Progetto urbanistico e di massima del Porto di Santa Teresa, O. Bohigas, terza ipotesi, 1999-2000; da sinistra in senso orario: veduta della piazza col lungo porticato e le vasche d'acqua; la "macchina da festa", un'architettura non effimera; veduta della piazza con i giardini e il palmeto, sullo sfondo la "macchina da festa"

5.5 Il concorso per il "Fronte mare" del 2007

5.5.1 Il bando

Le ipotesi progettuali innanzi illustrate, proposte da Bohigas per il fronte mare, non trovarono applicazione pratica nonostante

variazioni e modifiche apportate per coniugare scelte progettuali, esigenze funzionali e volontà politiche.

Pertanto, l'11 gennaio 2007, il Comune di Salerno indisse un concorso per la progettazione del "Fronte del mare" che riguardava la riqualificazione di tutta la fascia costiera compresa tra Santa Teresa a Piazza della Concordia.

Si trattava di un bando a partecipazione aperta, secondo le indicazioni dell'articolo 55 del D.Lgs. 263/2006; il criterio di aggiudicazione scelto era quello dell'offerta economicamente più vantaggiosa, ai sensi degli articoli 81 e 83 del suddetto D.Lgs. 263/2006 sulla base dei seguenti elementi:

- valutazione dei *curricula*;
- relazione illustrativa delle modalità con cui si intendeva svolgere le prestazioni oggetto dell'incarico;
- lavori simili precedentemente svolti;
- ribasso percentuale da applicarsi al tempo fissato per l'espletamento dell'incarico⁶⁴.

Dopo pochi mesi dalla pubblicazione del Bando di concorso, il Comune deliberò anche gli *Indirizzi per la redazione del P.U.A.*⁶⁵ di Santa Teresa, indicando i cosiddetti "elementi invariabili" di cui i partecipanti al concorso avrebbero dovuto tenere conto.

Secondo gli indirizzi dettati, il progetto per l'area avrebbe dovuto comprendere una grande piazza monumentale di forma emiciclica e dimensione non inferiore a 30.000 mq, avente come

⁶⁴ Comune di Salerno, Delibera Consiglio Comunale n.4-2007, *Fronte del mare - Area e Piazza Santa Teresa - Area e Piazza Concordia - Bando affidamento incarico e progettazione.*

⁶⁵ Comune di Salerno, Delibera Consiglio Comunale n.754 del 25 Maggio 2007.

sfondo un edificio con un basamento a destinazione produttiva, connotato da portico di altezza non inferiore a 8 metri che avrebbe dovuto aprirsi sul futuro porto previsto. Si richiedeva un progetto in grado di coniugare innovazione e tradizione, un'opera esempio di architettura contemporanea, in grado di valorizzare il sito e non ostacolare la visibilità della costruenda stazione marittima.

Dal bando si escludeva la richiesta di un progetto preliminare poiché nel piano di Bohigas era già compreso l'intervento per Santa Teresa, oltre a quello redatto dai tecnici comunali per Piazza della Concordia. Tuttavia era chiaramente specificato nel bando che i suddetti progetti non erano da considerarsi vincolanti.

Le linee guida da seguire erano quelle del Piano Urbanistico Attuativo, che identificava l'area in questione come "sub-comparto n.1 del Comparto CP/S1, a destinazione prevalentemente produttiva e a servizi" e fissava la forma e il carattere degli edifici pubblici, gli usi generali e la tipologia architettonica.

L'area di Santa Teresa era stata divisa in quattro unità minime di interventi (UMI):

- UMI n.1 che comprende una piazza e un parcheggio sottostante;
- UMI n.2 con la torre T2 per servizi pubblici (standard);
- UMI n.3 con la torre T4 ed un edificio a trapezio per edifici pubblici;
- UMI n.4 che racchiude l'edificio Crescent per funzioni private.

L'UMI n.4 era a sua volta divisa in:

- SUB-UMI n.1 (complesso ex Jolly Hotel) che comprende il settore n.6;

- SUB-UMI n.2 formato dai settori n. 1,2,3,4,5.

Quest'ultimo era diviso in:

- lotto funzionale n.1 (settori n. 2,3,4,5);
- lotto funzionale n.2 (settore n.1).

Per entrambi i lotti era previsto il 70% della superficie con destinazione residenziale e il restante 30% con destinazione produttiva.

Si prevedeva una superficie lorda di solaio di 15.823,36 mq; sette piani fuori terra compresi di piano terra, mezzanino, da destinarsi, questi ultimi, ad uso produttivo-commerciale.

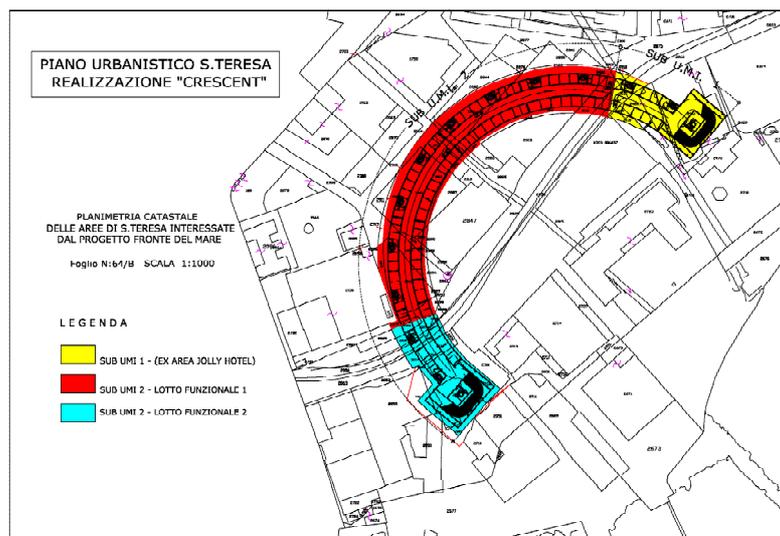


Fig. 41 Piano urbanistico di Santa Teresa, Planimetria catastale con indicazione delle aree interessate dal progetto del Fronte mare

5.5.2 Il conferimento dell'incarico

Ad aggiudicarsi la vittoria del concorso "Fronte del mare", nel giugno 2007, fu il gruppo di professionisti formato dal progettista catalano Ricardo Bofill e dagli italiani di C.LOTTI&ASSOCIATI s.p.a.

Al secondo posto si classificò l'architetto italiano Francesco Cellini, con il gruppo EE&K Architects di Washington, autori del Battery Park di New York; al terzo posto il britannico David Chipperfield, già vincitore del concorso per la realizzazione della Cittadella giudiziaria di Salerno.

Il 6 luglio 2007, con Delibera n. 950 del Consiglio Comunale, fu affidato l'incarico definitivo per la progettazione ai vincitori del concorso. Il progetto prevedeva la stesura e l'approvazione di un Piano Urbanistico Attuativo (P.U.A.) con valore di Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica, in coerenza con le previsioni del Piano Urbanistico Comunale.

Il 12 dicembre 2009 nel Salone dei Marmi del Palazzo di Città venne presentato un plastico di 12 metri che rappresentava tutto il progetto del "Fronte del Mare", dall'area di Santa Teresa a Piazza della Concordia.

5.5.3 Obiettivi e finalità dell'intervento

L'intervento di riqualificazione del "Fronte del Mare" di Salerno ha l'obiettivo primario di realizzare una nuova immagine e identità del fronte urbano portuale e l'apertura definitiva della città al mare. Tale traguardo è perseguibile attraverso il conseguimento di vari obiettivi tra i quali si evidenziano:

- il recupero del rapporto visivo e funzionale con lo specchio d'acqua antistante;

- l'unicità e riconoscibilità degli spazi, volti a conferire una forte identità formale al complesso delle opere, un'immagine caratterizzante e individuabile, sotto il profilo urbanistico e architettonico;
- la permeabilità degli spazi con le aree limitrofe e le connessioni con il diretto intorno privilegiando, in particolar modo, i collegamenti pedonali;
- le relazioni dirette con le emergenze principali, il Teatro Municipale Verdi, la Villa Comunale, la sede Comunale, etc.;
- le relazioni con il verde, attraverso l'integrazione e l'uso di varie forme di vegetazione e delle superfici permeabili;
- la compatibilità tra esigenze infrastrutturali e l'immagine espressiva e architettonica, attraverso soluzioni armonizzate tra le componenti funzionali delle infrastrutture e la qualità degli spazi.

5.6 Progetti e realizzazioni il "Fronte mare"

La proposta progettuale dell'architetto Bofill e associati, assegnatari dell'incarico, tenta di rispondere all'obiettivo primario di realizzare una nuova immagine della città e darle una nuova identità attraverso l'apertura al mare.

L'area d'intervento è situata lungo la fascia costiera compresa tra il porto commerciale e il porticciolo turistico Masuccio Salernitano. I fulcri intorno a cui ruota la trasformazione sono le due piazze - Santa Teresa, poi "della Libertà" e Piazza della Concordia - che costituiscono i limiti dello storico Lungomare Trieste.

5.6.1 Piazza della Libertà e il Crescent

La nuova grande piazza da realizzare nell'area di santa Teresa, poi battezzata Piazza della Libertà, nelle intenzioni dei progettisti e dei committenti si propone come un nuovo grande attrattore turistico, sociale e culturale, uno dei simboli del rinnovamento di Salerno.

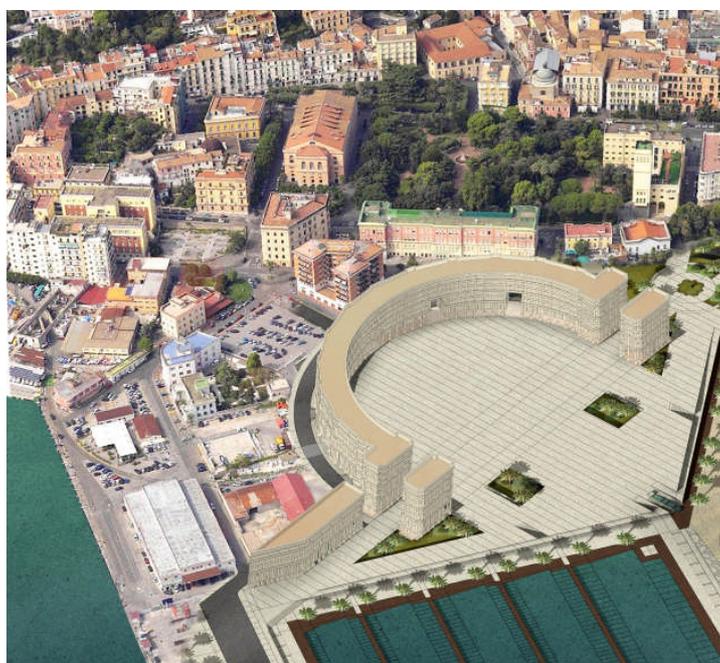


Fig. 42 Vista a volo d'uccello di Piazza delle Libertà. Fotoinserimento

Si tratta di un grande vaso spaziale contornato da un imponente edificio semicircolare di tipo Crescent. Questa tipologia edilizia “in linea”, sviluppata lungo una curva, era stata molto utilizzata già negli anni Settanta, per lo più nella periferia

residenziale, che necessitava di spazi verdi pubblici che fossero, al tempo stesso, un nucleo intimo a servizio dei residenti.

E proprio l'architetto Ricardo Bofill, a partire dalla fine dagli anni Settanta compie studi su questa tipologia che diventa, a poco a poco, caratteristica ricorrente della sua architettura. Basti pensare a Les Espaces d'Abraax a Marne la Vallée (1978-83) un complesso costituito da teatro, palazzo ed un arco residenziale; al Piano per la Bastide di Bordeaux (1988), progetto non realizzato per la ristrutturazione di un'area di 100 ettari sulle sponda destra della Garonna; al Fatbursparken di Stoccolma (1984-91), complesso di residenze e negozi facente parte di un vasto progetto di riurbanizzazione di terreni una volta occupati dalla vecchia stazione ferroviaria a sud di Stoccolma; all'Antigone di Montpellier (1978-96), un complesso che si sviluppa a ridosso di un asse urbano lungo 1 km e prevede una serie lineare di sei piazze; sino al Crescent di Savona, nell'area della vecchia Darsena, la realizzazione italiana che più si avvicina al progetto salernitano. Peraltro, l'analisi del curriculum progettuale di Bofill dimostra chiaramente come la sua architettura sia strettamente connessa alla risoluzione di problemi urbanistici.

E anche a Salerno, in linea con gli indirizzi dettati dal bando di concorso, l'architetto catalano ripropone la ben nota tipologia del crescent. Un edificio con impianto planimetrico semicircolare che si eleva per 7 livelli fuori terra: piano terra, mezzanino con destinazione commerciale e 5 livelli superiori destinati ad uffici e residenze. Sono previsti, inoltre, due piani interrati ad uso parcheggio. L'intera costruzione, dal punto vista strutturale, è suddivisa in 6 settori corrispondenti ad altrettanti giunti strutturali collocati in corrispondenza di uno dei due lati di ogni portale e celati dal rivestimento prefabbricato.

sviluppo verticale, attraverso la quale è possibile cogliere alcuni scorci visivi verso la piazza.

Il porticato commerciale, impostato alla stessa quota della piazza, è alto 8 m ed ha una profondità di 6m. La sua continuità viene interrotta solo dalla presenza dei grandi varchi di passaggio da/e verso la piazza. Un basamento monumentale sottolinea l'importanza del portico mentre una chiusura superiore più aperta, favorisce viste privilegiate sul golfo e crea un effetto di progressivo "alleggerimento" verso l'alto.

Il "Crescent" ha l'intenzione di riproporre toni e i colori della città. E' previsto per tutte le facciate - colonnato e modanature - un rivestimento in cemento architettonico prefabbricato. Questo materiale, ottenuto con una miscela di sabbie locali e cemento bianco, conferisce all'insieme un colore bianco - ocra. Per le grandi base delle colonne (due semiottagoni) e le ampie porte urbane, è previsto, invece, un rivestimento in marmo giallo di Siena - o materiali simili - per esaltare i punti comunicazione tra la città e la piazza.

Una facciata vetrata, costituita da ampie porte-finestre scorrevoli che dagli appartamenti, danno accesso alle logge, è posta direttamente dietro le colonne. Essa ambisce a conferire all'edificio una sensazione di leggerezza e movimento, combinando requisiti di funzionalità e intimità per le residenze. Il punto d'intersezione tra muri e vetrata viene risolto laccando di bianco la faccia interna del vetro. Nelle logge senza fregio sarà collocato un vetro trasparente, ancorato al solaio che svolge funzione di parapetto.

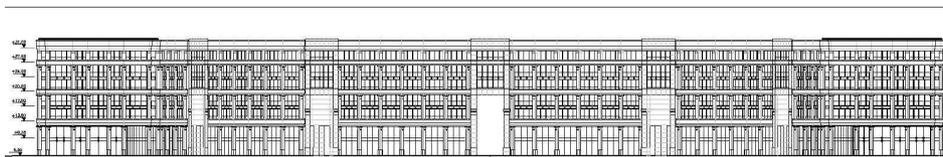
Anche la facciata interna del portico (piano terra e mezzanino dei locali commerciali) è completamente trasparente, priva di infissi, e costituita da vetrate bloccate da "ragni" ancorati a una struttura

metallica. La facciata interna dei portali sarà rifinita con stucco per esterni dello stesso colore della pietra naturale. Su tutte le facciate accessibili sarà applicato un trattamento antigraffiti incolore e opaco.

Nella fase di realizzazione del portico sarà posta particolare cura nel trattamento dei locali commerciali, distribuiti su due livelli, uniformandoli e armonizzandoli con il linguaggio stilistico dell'edificio; sarà inoltre posta altrettanta attenzione nel controllo delle insegne commerciali



Fig. 44 Crescent: schizzo di studio; progetto del prospetto su Piazza della Libertà, rendering del porticato



Le residenze sono state progettate in modo da ottimizzare lo spazio, aumentando al massimo le superfici utili delle zone giorno e notte, con il risultato di ottenere alloggi moderni, in linea con le attuali richieste del mercato.

Tutti gli appartamenti hanno un doppio orientamento: soggiorni e camere principali, con vista verso la piazza e il mare; servizi e camere da letto con vista verso l'interno. Il duplice affaccio assicurerà anche una apprezzabile ventilazione naturale. Le logge profonde 2m, hanno una dimensione tale da facilitare la vivibilità così da fruire della splendida visuale sulla darsena o verso il mare. Per preservare dall'eccessivo soleggiamento è previsto un sistema di schermatura da definire in fase di progettazione esecutiva.

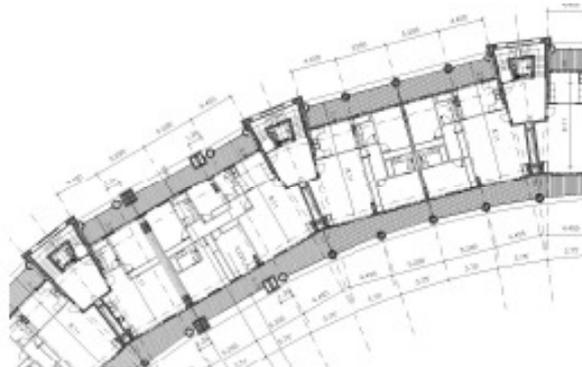


Fig. 45 Schema planimetrico delle residenze

La piazza nasce sul prolungamento del lungomare di cui costituisce la testata occidentale. Le connessioni con la città retrostante saranno affidate a 5 portali alti 15 metri aperti nel Crescent. L'invaseo spaziale ha una superficie di circa 26.000 mq, 155m di diametro ed un parcheggio sotterraneo con 650 posti auto.

L'intercapedine tra la piazza, leggermente rialzata, ed il porto turistico dove ci sarà una passeggiata lungo il mare, sarà attrezzata con attività commerciale per lo svago e il tempo libero come bar, ristoranti e negozi. Nelle intenzioni del progettista e dell'amministrazione comunale, questo spazio è destinato a diventare uno dei principali attrattori turistici della città. Essa è concepita come una enorme terrazza panoramica affacciata sulle due costiere - amalfitana e cilentana - un palcoscenico all'aperto per grandi eventi pubblici, musicali e culturali, una porta di ingresso monumentale per chi proviene dal mare.



Fig. 46 rendering con la veduta di Piazza della Libertà dal mare

I lavori per la realizzazione di questa complessa opera, hanno preso avvio dalla costruzione dei parcheggi sotterranei. Il primo lotto dei lavori, con la consegna di 250 posti auto interrati e metà superficie della piazza è stato ultimato nel settembre del 2010. Al momento, dopo una interruzione per problemi di carattere tecnico ed economico, i lavori sono in fase di ripresa.



Fig. 47 Veduta del cantiere della piazza col parcheggio interrato, febbraio 2012

5.6.2 Piazza della Concordia

All'estremità orientale del lungomare si colloca l'altra proposta progettuale di Bofill. Si tratta del nodo Piazza Mazzini-Concordia e Porto Masuccio Salernitano. Per la risoluzione di questa zona viene proposta una completa pedonalizzazione dell'area con l'interramento del traffico veicolare lungo un tratto di 260 m. e la costruzione di un ampio parcheggio sotterraneo.

In superficie è previsto invece, un articolato sistema di spazi pubblici che si estende lungo il litorale fino alla foce dell'Irno per un tratto di 500 metri di lunghezza.

L'elemento catalizzatore del progetto di quest'area è una torre disegnata dallo stesso Bofill. Si tratta di un edificio a doppia vela alto circa 75 metri, in rame e vetro: una tipologia ed un linguaggio architettonico del tutto diverso da quello proposto dallo stesso architetto per Piazza della Libertà. Questo edificio, dalle linee più vicine al gusto dell'architettura contemporanea, richiama fortemente

l'hotel W progettato da Bofill a Barcellona. La costruzione di 17 piani, dovrebbe essere destinata ad uffici per i primi 6 livelli e ad hotel per i restanti 11.

Anche la sistemazione di questa area, si gioca su due livelli: uno a quota della piazza, di carattere più urbano; l'altro a livello delle banchine di carattere più marinaro e sportivo. Il progetto prevede anche il raddoppio della lunghezza del porto turistico Masuccio Salernitano che dovrebbe essere traslato parallelamente alla costa per ampliare la superficie di Piazza della Concordia.

Nel complesso il nuovo fronte mare ristrutturato avrebbe uno sviluppo di 1.350 metri. Di questi, quasi 800 m, saranno restituiti all'uso balneare attraverso la ricostruzione della spiaggia.

Il costo totale dell'operazione Fronte Mare si aggira intorno ai 220 milioni di euro reperiti essenzialmente grazie a *project financing*. Al momento i lavori per la realizzazione di questo progetto non risultano ancora avviati.



Fig. 48 Progetto Piazza della Concordia, ripresa fotografica della maquette

5.7 Altri progetti e realizzazioni per il fronte mare

5.7.1 Stazione marittima

Salerno risulta essere un punto d'approdo ideale per il traffico crocieristico per la sua felice posizione geografica, baricentrica tra le costiere amalfitana e cilentana, le Isole Partenopee, le aree archeologiche di Paestum e Pompei. Negli ultimi anni, inoltre, si è riscontrato un incremento del traffico crocieristico nel Mediterraneo e in questo contesto alcuni scali portuali, tra cui quello salernitano, sono stati interessati per la prima volta da tale attività.

Per sviluppare questa naturale vocazione, l'amministrazione Comunale ha affidato, al termine di un concorso internazionale d'idee, all'architetto Zaha Hadid il compito di realizzare una Stazione Marittima moderna e funzionale.

La vincitrice ha progettato un edificio destinato a diventare uno dei simboli della nuova Salerno anche per la sua particolare forma di assimilabile ad un'ostrica proiettata verso il mare.

I lavori di realizzazione, iniziati nel 2005, avevano subito una battuta d'arresto a causa dell'abbandono del cantiere da parte dell'impresa aggiudicataria dell'appalto. Successivamente ripresi, stanno procedendo speditamente e l'opera, ad oggi, è in fase di completamento.

Da quello che si riesce a scorgere, la struttura somiglia allo scafo di una nave e conferma lo stile della Hadid che tende a coniugare creatività e funzionalità. L'impianto sinuoso consente una continua differenziazione degli spazi, offrendo al tempo stesso un facile orientamento. La base della struttura appare scolpita come una collina levigata sulla quale nascono percorsi scoscesi. L'intera area prevede una illuminazione studiata per guidare i passeggeri lungo

l'intero percorso interno alla stazione, ma anche per esaltare dall'esterno questo terminal che si trasforma, così, in una sorta di faro.

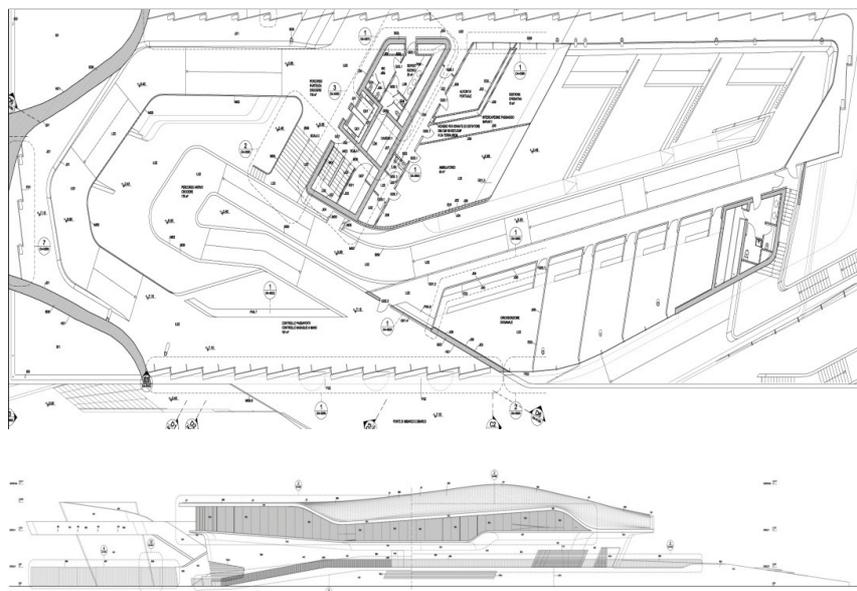


Fig. 49 Stazione marittima di Salerno: pianta e prospetti del terminal

Il progetto prende forma dalla connessione di tre elementi principali: gli uffici della sezione amministrativa, il terminal per i traghetti ed il terminal per le navi da crociera. All'interno si snoda un insieme di spazi dinamici organizzati intorno a punti focali quali il ristorante e la sala d'aspetto. L'organizzazione del piano e dei percorsi enfatizza la velocità e l'efficienza del transito e richiama i movimenti veloci e intensi dei passeggeri che acquisteranno i biglietti al piano terra e poi, attraverso delle rampe, raggiungeranno il livello superiore dove li aspetterà la nave.

L'edificio ha una composizione volumetrica e funzionale che ricorda la struttura di un'ostrica: una conchiglia dura all'esterno che racchiude, all'interno, elementi molli e fluidi. La sua copertura è costituita da un guscio nervato che proteggere l'interno dall'intenso sole Mediterraneo.

Il Terminal ha l'ambizione di forgiare un nuovo, intimo rapporto tra la città e l'acqua, e operare, visualmente e funzionalmente, come un elemento di transizione, intenso e graduale al tempo stesso, tra la terra e il mare. Grazie alla costruzione di questa stazione, all'ampliamento e alla rifunzionalizzazione del Molo Manfredi, Salerno si propone come nuova meta crocieristico nel bacino del Mediterraneo.



Fig. 50 Il cantiere della stazione marittima, stato dell'arte al febbraio 2012

5.7.2 Un progetto per la litoranea orientale. Marina d'Arechi

Nell'estremità orientale della città, sulla fascia marittima in prossimità dello Stadio Arechi, si trova un'altra opera che costituisce un tassello molto significativo per un rinnovato rapporto tra la città e il mare. Si tratta di un porto turistico, denominato Marina D'Arechi, progettato dall'ingegnere-architetto Santiago Calatrava per il Gruppo Gallozzi S.p.a. I lavori per questo nuovo approdo, iniziati nel luglio del 2010, sono in fase di completamento.

Il progetto del porto fu illustrato personalmente dallo stesso Calatrava nel corso di una *lectio magistralis* tenuta al Teatro Verdi di Salerno il 30 giugno 2009. Aiutandosi con una serie di schizzi ad acquerello realizzati *ex tempore*, il progettista inquadrò il suo intervento nel processo di riqualificazione complessiva della costa orientale di Salerno ed ha indicato i 3 obiettivi principali del nuovo porto: parco verde a terra, moli a mare, edificio e ponte sorretti da una vela sul canale. E in effetti il mare, il verde e la luce naturale costituiscono l'anima del progetto di Marina d'Arechi - Port Village. Un'opera che nasce dalla volontà di creare una fusione completa tra acqua e terraferma, concretizzando al massimo la volontà del piano urbanistico di Bohigas che prevede la restituzione del mare alla città di Salerno.

Si tratta di un intervento che si propone non solo come attrattiva architettonica capace di entusiasmare i naviganti e chiunque entri in contatto con essa, ma anche di un'opera di riqualificazione del litorale su larga scala. Infatti, questo nuovo porto, intende innalzare degli standard sociali e qualitativi della zona sia per i cittadini che per i turisti che usufruiranno del porto.



Fig. 51 Rendering della Marina d'Arechi

La prima proposta di progetto fu presentata nel 2005; nel corso degli anni successivi, sono state avanzate diverse ipotesi che hanno contribuito a delineare il progetto definitivo.

Nel progetto originario si prevedeva un nuovo modo di concepire il porto: un atollo, collegato alla terraferma da ben tre ponti, lunghi circa 80m, due carrabili, in entrata ed in uscita, ed uno pedonale. Uno di questi ponti carrabili avrebbe permesso a chi fosse arrivato dal mare di giungere direttamente al parcheggio posto alla sinistra dell'edificio. Quest'ultimo, adibito ai servizi, in questa prima fase era stato collocato sulla terraferma ed il suo impatto architettonico era ancora in definizione anche se ben chiara era stata la scelta dei materiali. Infatti si privilegiava l'uso della ceramica quale elemento unificante della mediterraneità. Essa, usata come pelle dell'architettura, non avrebbe costituito solo un momento creativo

ed artistico ma anche un'opportunità economica per il rilancio delle attività locali. La scelta dei materiali, tuttavia, non è stata mantenuta nei successivi progetti.



Fig. 52 Marina d'Arechi, prima ipotesi progettuale: rendering, impianto planimetrico, particolare del rivestimento in ceramica colorata.

Il secondo progetto presentato mostrava delle notevoli differenze rispetto all'originario. Il posto precedentemente occupato dall'edificio avrebbe dovuto essere adibito a parcheggio. Ma il cambiamento di maggiore impatto riguardava l'edificio stesso che, abbandonava la terraferma, e traslava parallelamente a se stesso per essere collocato su una piattaforma a mare.

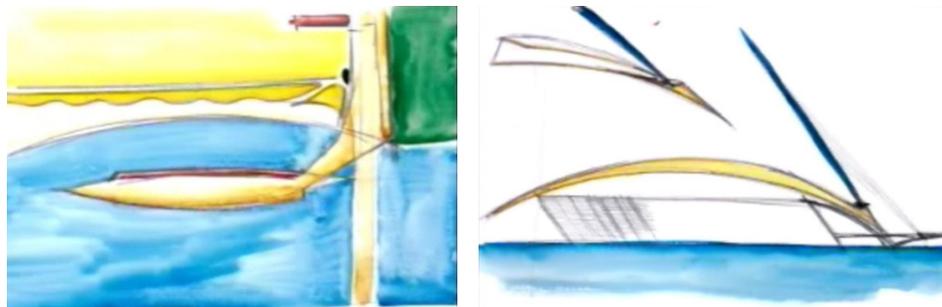


Fig. 53 Marina d'Arechi, seconda ipotesi progettuale, schizzi ad acquerello realizzati dal progettista Santiago Calatrava

Il variare della posizione del fabbricato enfatizzava la stilizzazione di una nave all'ormeggio. L'idea dell'ancoraggio era rafforzata da due ali inclinate collegate all'unico ponte che avrebbe permesso la comunicazione tra la struttura portuale e la terra.

Nella terza ed ultima versione, il parcheggio viene interrato per ampliare il giardino e creare un *continuum* degli spazi verdi. Una parte del suolo, precedentemente occupato dal parcheggio, viene riservato alla costruzione di un anfiteatro-terrazza che, attraverso l'elevazione dal suolo, permette di avere un rapporto diretto con l'edificio e con il mare e offre la possibilità di godere del panorama a 360 gradi.

Il progetto definitivo, in fase di realizzazione, si compone dunque di tre dimensioni: la terra, per il recupero di aree degradate; il verde, per il grande giardino; il mare, per il porto vero e proprio e per lo scenografico edificio galleggiante polifunzionale che conterrà servizi per la navigazione, attività commerciali e punti di ristoro. Ad unire il mare alla terraferma, il grande ponte strallato lungo circa 100 metri, elemento caratterizzante l'architettura di Calatrava.

Tutti i percorsi e la struttura stessa del ponte saranno enfatizzati grazie al posizionamento di led che ne illumineranno le linee essenziali.

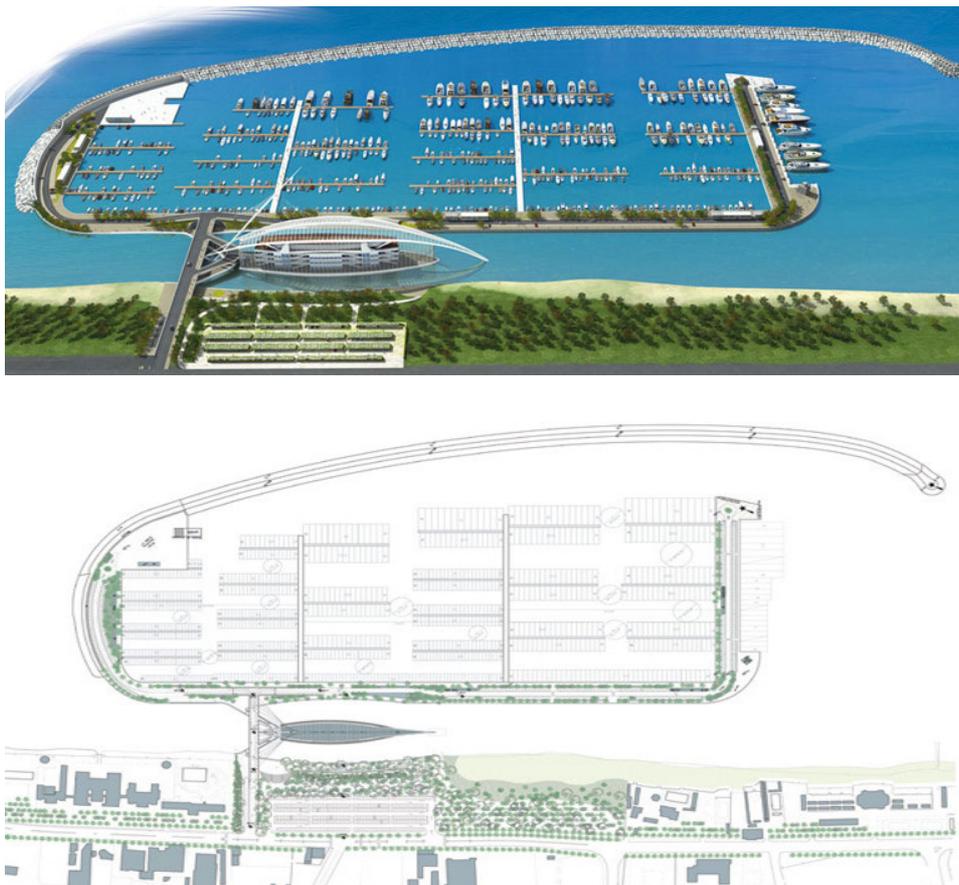


Fig. 54 Marina d'Arechi, terza ipotesi progettuale: rendering e impianto planimetrico



Fig. 55 Studio di inserimento urbanistico ed ambientale delle opere per il fronte mare.

5.8 Per un'analisi critico-comparativa

5.8.1 Il progetto urbano

Il progetto urbano per la nuova Salerno, proposto nel *Documento Programmatico* prima, e confluito poi nel Piano Urbanistico Comunale, superando la fase iniziale di perplessità, era stato accettato di buon grado dall'opinione pubblica ed ebbe una grande risonanza, anche nell'ambito della cultura urbanistica nazionale.

Il cosiddetto “modello barcellonese”, importato a Salerno dall'urbanista Bohigas, che intravedeva la possibilità di una rigenerazione fisica ed economica della città, basata su progetti urbani puntuali che miravano al rilancio turistico, frutto di un rinnovato rapporto con il mare, aveva suscitato la curiosità di addetti ai lavori e l'entusiasmo di cittadini ed amministratori.

Sull'onda del successo della città spagnola, ci si illudeva di poter ottenere, anche a Salerno, nel giro di pochi anni, gli stessi risultati in termini di sviluppo urbano, economico e turistico. Ma Salerno non è Barcellona e, malgrado alcuni punti di affinità, sono tante le differenze tra le due città.

Innanzitutto occorre evidenziare il fatto che a Barcellona il processo di rigenerazione aveva radici molto profonde ed era iniziato almeno dieci anni prima delle Olimpiadi del 1992. Pertanto, quello che sembra un “miracolo” attuato nel giro di pochi anni, in realtà, è solo il risultato finale di anni e anni di lavoro.

Inoltre la città spagnola, a differenza di Salerno, era già dotata di un Piano Regolatore, redatto da Solans nel 1976, che costituiva un riferimento imprescindibile per Bohigas e tutti gli urbanisti che lavoravano alla rigenerazione della città. Salerno invece, praticamente priva di piani di riferimento, era governata da uno strumento urbanistico desueto e inadeguato sul quale, da almeno un ventennio, si andavano inserendo “soluzioni tampone” varie e parziali.

Barcellona aveva una trama urbana estremamente caratterizzata e storicamente consolidata dettata dal famoso Plan Cerdà del 1859. Pertanto, quando, a partire dal 1986, si diede inizio ad operazioni progettuali per le Olimpiadi, ci si trovò ad operare su

una struttura urbana chiaramente riconoscibile e facilmente analizzabile nei suoi punti di forza e debolezza.

Salerno dell'inizio degli anni Novanta, allorché si intraprendono azioni di rigenerazione urbana della città, si trova in una situazione totalmente diversa. La città presenta una struttura urbana caotica e frammentata, nata da successive aggregazioni non inserite in una matrice comune ed agglutinante. Ciò rende difficile operare senza incorrere nel pericolo di aggravare la situazione di frammentarietà.

Peraltro, mentre a Barcellona, sull'onda degli entusiasmi olimpici, era abbastanza semplice ottenere varianti al Piano Solans, a Salerno, eventuali operazioni simili, erano rese difficoltose dai complessi ingranaggi della burocrazia italiana.

Anche le strutture di supporto alla progettazione urbana erano molto diverse. A Salerno è stato costituito *ad hoc* un Ufficio di Piano composto da un numero limitato di tecnici che si dovevano misurare con un modo di operare del tutto estraneo alla comune prassi diffusa in Italia e che esulava, probabilmente, dal loro bagaglio tecnico e culturale. L'Ufficio di Piano di Barcellona era composto invece, da ben 70 architetti, tutti catalani e dunque radicati sul territorio ed omogeneamente indottrinati su un modo di operare insegnato già dai primi anni Ottanta alla Scuola di Urbanistica della Facoltà di Architettura di Barcellona.

Ciò fece in modo che, durante la prima fase della riqualificazione del waterfront di Barcellona (quella legata alle Olimpiadi del 1992) gli architetti dello *stars-system* internazionale che intervennero nella città, dovendo inserire i loro interventi in una maglia perfettamente delineata dall'Ufficio Tecnico, non alterarono coi loro progetti la compattezza formale della totalità urbana.

Alla luce di tutte queste differenze riscontrate tra le due città, vanno evidenziati i limiti che l'applicazione di un modello, quello barcellonese appunto, può presentare nel momento in cui esso viene trasposto in un contesto profondamente diverso come quello della Salerno degli anni Novanta.

E in effetti, hanno creato non poche perplessità le modalità con cui l'urbanista Bohigas ha scelto le prime sette Aree di Attuazione Puntuale (A.A.P.U.) e si sono paventati problemi di integrazione tra parti che non sembrano rientrare nella logica della forma di una struttura urbana. Attualmente gli interventi più significativi, tra cui quelli previsti sul fronte mare non sono ancora terminati, per cui risulta azzardato fare bilanci ipotetici.

Per ora il volto della città del futuro si può solo intravedere, ma la "macchina" urbana si è messa in moto ed è importante che non si fermi.

5.8.2 I progetti architettonici

Anche gli interventi di dettaglio, successivamente proposti per il waterfront cittadino, hanno destato non poche polemiche dando vita ad un acceso dibattito che ha coinvolto, sin dall'inizio, addetti ai lavori, politici e semplici cittadini che hanno creato veri e propri movimenti organizzati per dare voce al loro dissenso.

Nel bersaglio della critica sono entrati i progetti da realizzare ma, come vedremo, anche questioni di tipo amministrativo e procedurale.

Grande scalpore e numerose perplessità hanno destato, *in primis*, i progetti architettonici ed urbani redatti dall'architetto catalano Ricardo Bofill per il waterfront cittadino, in particolare i

progetti per le due piazze che delimitano il Lungomare Trieste: Piazza della Libertà ad ovest, e Piazza Concordia ad est.

Le proposte avanzate da Bofill infatti, pur nel rispetto delle indicazioni generali contenute nel P.U.C. per il nuovo waterfront di Salerno, sono risultate dirompenti e molto impattanti.

Ciò appare ancora più evidente se le si confronta con le proposte precedentemente avanzate dall'altro architetto catalano che opera a Salerno, Oriol Bohigas, redattore del piano urbanistico della città.

Le ipotesi progettuali - non realizzate - presentate da Bohigas per la zona di Santa Teresa, illustrate dettagliatamente nei paragrafi precedenti, erano connotate dalla continua ricerca di un dialogo con le preesistenze. Dialogo che, prescindendo da richiami formali e stilistici, si basava sul tentativo di rammagliare le nuove realizzazioni con il tessuto urbano preesistente, secondo una logica già consolidata dall'esperienza del Villaggio Olimpico di Barcellona, che si riconduceva alla struttura urbana storicamente consolidata tracciata da Cerdà alla fine dell'Ottocento.

Bohigas inoltre, dava assoluta priorità allo spazio pubblico e prevedeva una edificazione fatta di volumi semplici, altezze contenute ed un linguaggio architettonico asciutto, per realizzare un inserimento "silente ed indolore" in un contesto stratificato e di grande valenza paesaggistica come quello di Santa Teresa.

Alla delicatezza e la semplicità di Bohigas si contrappone il fare eclatante e magniloquente di un altro architetto catalano, Ricardo Bofill.

La cosiddetta "Piazza della Libertà" col suo impianto semicircolare, crea una profonda frattura col tessuto urbano circostante al quale, per la sua conformazione, appare essere del tutto estranea e con il quale non sembra ricercare un dialogo.

L'imponente mole del Crescent, rompe inesorabilmente lo *skyline* urbano fatto di edifici di inizio Novecento sviluppatasi in linea lungo la stretta fascia costiera. Sembra che il tentativo di stabilire un dialogo con le preesistenze di rilievo che contornano l'area (Teatro Verdi, Palazzo della Prefettura, Palazzo Comunale, etc...) sia affidato esclusivamente alle scelte stilistiche, alla riproposizione di un linguaggio classicheggiante che si riduce, di fatto, ad un tributo all'ecclettismo di matrice ottocentesca. Il risultato finale è quello di un edificio monumentale e stilisticamente desueto. E poco efficace appare il tentativo di alleggerimento affidato alle facciate vetrate poste dietro lo spartito magniloquente e solenne dettato dai colonnati che scandiscono le facciate.

L'ingombrante edificio a forma di "C", voltando la spalle alla città storica sembra, di fatto, ostacolare più che incentivare il rapporto tra essa ed il litorale impedendo ogni rapporto visivo. L'enorme costruzione infatti, pur proponendosi come anello di congiunzione tra città e mare rischia, di fatto, di diventare un vero e proprio "edificio schermo" che si frappone tra la maglia consolidata della città storica e la linea di costa ed interrompe la continuità col centro storico e la permeabilità tra lungomare e zone interne.

Lo scenario proposto dunque, potrebbe creare problemi di assimilazione e armonizzazione con la città retrostante, ma anche con l'adiacente stazione marittima in fase di completamento. Quest'ultima infatti, presenta l'adozione di stilemi architettonici decostruttivisti, marchio distintivo della sua progettista Zaha Hadid, che mal si adattano al dialogo con l'architettura di impronta storicista di Ricardo Bofill.

La *mixité* funzionale, dettata dalle linee guida contenute nello strumento urbanistico, sembra, in un certo senso, garantita ma

incombe, in maniera concreta ed evidente, il rischio della speculazione e della gentrificazione dell'area. Di fatto la costruzione dell'edificio è passata in mano a privati ed il costo degli appartamenti e dei locali per gli esercizi commerciali è molto elevato. Da ciò discende il pericolo fondato che una parte rappresentativa della città cadrà nella mani di pochi eletti, esponenti dell'oligarchia economica cittadina.

Un'altra perplessità riguarda il ruolo e le ambizioni che l'edificio e la piazza ad esso antistante, dovrebbero assumere all'interno della dinamica urbana. Secondo i promotori entusiasti, la Piazza della Libertà e il Crescent dovrebbero costituire una nuova centralità, il fulcro intorno a cui spostare l'attività pubblica cittadina e un nuovo attrattore turistico. In sintesi, ci si auspica che si possa ripetere a Salerno l'"effetto Bilbao". Ma il Crescent salernitano non è il Guggenheim e sembra abbastanza improbabile che si possano raggiungere gli stessi risultati. L'edificio progettato da Gehry è di per se stesso molto attrattivo per le sue forme avveniristiche e volutamente esagerate. Il Crescent di Bofill, con il suo carattere classicheggianti ed il linguaggio storicista, non può certamente ambire a calamitare lo stesso grado di attenzione. Peraltro, non è secondaria, nell'ambito di queste valutazioni, la destinazione d'uso delle due costruzioni.

Il Guggenheim è un museo, dunque ha una funzione pubblica, e la collezione che esso contiene è già di per sé un elemento attrattore; il Crescent salernitano sarà adibito essenzialmente a funzioni private – residenziali e commerciali. Pertanto, è abbastanza improbabile che la costruzione di questo edificio possa avere lo stesso impatto e la medesima risonanza su scala nazionale e internazionale.

Ma il dissenso dell'opinione pubblica non si ferma al progetto e riguarda anche l'iter procedurale seguito per l'affidamento dell'incarico e, in generale, la gestione, da parte dell'amministrazione comunale, delle decisioni da cui scaturiscono le importanti trasformazioni della città.

I salernitani hanno rivendicato il loro giusto diritto di partecipazione a delle scelte così importanti che riguardano il futuro della loro città, decisioni dalle quali sembrano essere stati totalmente estromessi. I vari incontri promossi dal sindaco De Luca, che illustrava con orgoglio e convinzione gli interventi previsti sul waterfront cittadino, mostrando una enorme maquette con l'inserimento urbano del progetto, non sono bastati a oltrepassare quel muro di dissenso e diffidenza che, lentamente, mattone su mattone, ha costruito con solidità le sue basi.

Molto contestata appare anche la procedura concorsuale adottata per il bando del "Fronte mare", che ha previsto la scelta del progettista per *curricula* e non mediante la prassi consolidata del concorso di idee. Nel bando di concorso si richiedeva la realizzazione, nell'area di S. Teresa, di una grande piazza monumentale ad emiciclo avente come sfondo un edificio con un portico aperto sulla nascente stazione marittima. Sulla base della valutazione dei *curricula*, quella di Bofill, è sembrata una vittoria annunciata e quasi inevitabile visto che, l'architetto catalano aveva già realizzato molte opere simili nel corso della sua carriera. Ed effettivamente, nonostante le premesse della tipologia edilizia fossero state già dettate dalla committenza, probabilmente un concorso per idee avrebbe fornito la possibilità di vagliare più proposte alternative e portato ad una scelta più democratica prevedendo, magari, il coinvolgimento degli stessi cittadini.

La diatribe più accese si sono concentrate su piazza della Libertà, ma anche la proposta per la riqualificazione di Piazza della Concordia e dell'antistante porto turistico, ha suscitato qualche polemica. Molte perplessità riguardano l'edificio a forma di vela, progettato anch'esso da Bofill, e il suo inserimento nel contesto della piazza.

E non è esente da critiche neppure il progetto redatto da Santiago Calatrava per la Marina d'Arechi. I dubbi riguardano, da un lato, l'effettiva fruibilità da parte dei cittadini di una struttura dedicata ad un turismo molto elitario. D'altra parte, non mancano critiche per il linguaggio architettonico di Calatrava, ripetitivo, sempre identico a se stesso, decontestualizzato ed attento più ai virtuosismi ingegneristici che all'effettiva ricerca di un dialogo con l'intorno.

In conclusione possiamo affermare che i progetti per il waterfront di Salerno hanno suscitato – e susciteranno - non poche polemiche. Tuttavia, nonostante i dubbi, le perplessità e le contestazioni – più o meno motivate – si può affermare che a Salerno, dopo anni di discussioni e dibattiti che avevano generato solo progetti parziali e frammentari, finalmente si è intrapreso il disegno concreto del nuovo scenario urbano sul fronte del mare.

Dunque, in ogni caso, in un modo o in un altro, dal waterfront ha preso avvio il processo di rinascita della città.

CONCLUSIONI

Tra la città e il suo fronte mare c'è un rapporto dialettico inscindibile che ha attraversato, nel corso della storia, fasi molto differenti. Il waterfront costituisce un filtro visivo fra l'acqua e la vita sulla terraferma. Come in un gioco di specchi riflessi, la facciata a mare mostra la crescita e l'evoluzione della città storica e viceversa: la città è, dunque, l'immagine specchiata nelle sue acque.

I waterfront emanano oggi poderose energie per il progetto urbano. Ambiti in cui trovano risposta le necessità di espansione della città sia in termini qualitativi che quantitativi; luoghi densi e ibridi in cui risorse, opportunità, aspirazioni e ambizioni cittadine incontrano possibilità di concretizzazione.

Il rinnovo del waterfront consente il recupero visivo e funzionale del rapporto con l'acqua, la riqualificazione di aree degradate ed abbandonate, la conservazione e la valorizzazione dell'identità locale e, in alcuni casi, il recupero architettonico del patrimonio marittimo ed industriale dismesso.

Di qui discende la grande attualità degli interventi di riqualificazione delle aree a contatto con l'acqua: operazioni complesse e molto insidiose per il valore strategico degli ambiti coinvolti e per gli svariati rischi in cui si incorre in fase di progettazione e gestione della trasformazione.

La ricerca effettuata ha evidenziato il fatto che non esiste un modo di operare univocamente determinato, valido sempre ed in ogni luogo. Ci sono molteplici criteri e metodologie che prevedono l'applicazione di strategie specifiche e differenziate, di volta in volta, in base ai distinti obiettivi che il progetto si prefigge.

Obiettivi che, come abbiamo constatato, possono essere vari e diversi: recupero fisico di ambiti portuali dismessi o di aree costiere degradate; riorganizzazione e rifunzionalizzazione di ambiti urbani sul litorale; sviluppo economico-urbano legato al rilancio del turismo e del settore commerciale e terziario.

Il progetto urbano, dunque, è un evento unico e irripetibile derivante da una serie di fattori di natura fisica, politica, sociale, economica, ma anche dal loro combinarsi ed interagire.

Tuttavia, l'analisi della pratica corrente ha evidenziato come il successo di alcune esperienze compiute fa in modo che esse diventino fonte di ispirazione e riferimento per azioni successive.

In particolare, i casi spagnoli analizzati, Barcellona e Bilbao, esempi emblematici di waterfront regeneration, hanno originato dei veri e propri "modelli", spesso emulati ed esportati in ambito internazionale.

L'esame dettagliato del nostro caso-studio ha evidenziato come, anche a Salerno, sussistono continui riferimenti – più o meno evidenti – a questi modelli generali.

La rilettura critica del progetto urbano e dei progetti architettonici per il fronte mare salernitano - alla luce dei criteri e delle metodologie generali individuate e delle realtà internazionali precedentemente analizzate - ha chiarito alcuni degli aspetti principali della dinamica di trasformazione in corso e ha consentito di rintracciare le logiche e i criteri tecnici, politici ed economici sottesi agli interventi proposti.

L'analisi critico-comparativa compiuta ha rintracciato le influenze, più o meno esplicite, delle esperienze compiute in ambito internazionale - e in particolare dei casi spagnoli – evidenziando, tra l'altro, i limiti derivanti dall'esportazione del "modello".

Salerno, come Barcellona, mira ad uno sviluppo economico che punta al rilancio turistico basato su un rinnovato rapporto con il mare. E sull'onda del successo spagnolo, anche la città campana sceglie di avvalersi dei criteri dell'urbanistica strategica o "metastatica", affidando allo stesso Oriol Bohigas il disegno urbano.

Anche qui, dunque, si punta sul recupero del fronte mare attraverso la realizzazione di progetti puntuali che si propongono come fulcri intorno a cui ruota la rigenerazione delle aree circostanti. Ma probabilmente, non basta l'importazione di un "modello" - e del suo artefice e promotore – a garantire gli stessi risultati.

Il contesto culturale, ambientale ed urbano salernitano, come abbiamo sottolineato, è molto diverso da quello barcellonese e sono davvero differenti anche gli attori e le forze politiche ed economiche coinvolte.

I progetti urbani proposti per il fronte mare salernitano - in particolare le due piazze che delimitano il lungomare - non sembrano rincorrere il tentativo di rammagliarsi alla trama urbana preesistente. Di fatto, essi scaturiscono da logiche ben diverse da quelle che avevano guidato Bohigas, sia nella progettazione del Villaggio Olimpico di Barcellona, che nella redazione delle proposte, già dettagliatamente analizzate, per l'area di Santa Teresa a Salerno.

Tutte da verificare sono anche le ambizioni di quello che è riconosciuto come il progetto architettonico più emblematico e rappresentativo della trasformazione del waterfront salernitano: il Crescent di Ricardo Bofill. Al di là delle contestatissime scelte tipologiche, stilistiche e formali dell'architetto catalano, molto discutibile è anche il ruolo che si vorrebbe attribuire a questa grande costruzione a forma di "C" che sorgerà nell'area di Santa Teresa. I promotori entusiasti pensano e sperano che la Piazza della Libertà e il Crescent possano costituire un nuovo attrattore turistico, una nuova centralità urbana e il fulcro intorno al quale spostare l'attività pubblica cittadina. In sintesi, ci si auspica, in maniera neppur tanto velata, che si possa ripetere a Salerno l' *"effetto Bilbao"*.

Ma il Crescent salernitano non è certo il Guggenheim di Bilbao! L'archi-scultura progettata da Gehry è, di per se stessa, molto attrattiva per le sue forme avveniristiche e sensazionali. Il Crescent di Bofill, con il suo carattere classicheggiante ed il linguaggio storicista, non può certamente ambire a calamitare lo stesso grado di attenzione. E, nell'ambito di queste valutazioni, non sono da trascurare neanche le destinazioni d'uso, profondamente differenti, assegnate alle due costruzioni. Il Guggenheim è un museo, dunque ha una funzione prettamente pubblica e la collezione che esso contiene è già di per sé un elemento di grande attrazione. Il Crescent

salernitano sarà adibito essenzialmente a residenze ed attività commerciali. Dunque funzioni private in un edificio che, peraltro, sarà realizzato da investitori immobiliari privati, con tutti i possibili rischi di speculazione e gentrificazione dell'area che questo tipo di operazioni comporta.

Per quanto detto, sembra abbastanza improbabile che la costruzione del grande edificio salernitano possa avere lo stesso impatto e la medesima risonanza del museo di Bilbao, su scala nazionale e internazionale. L' "effetto Guggenheim", non è facilmente riproducibile, perché è qualcosa che va al di là di un edificio sensazionale uscito dalla matita di una *archistar*. A Bilbao, come l'analisi condotta ha consentito di rilevare, erano presenti una serie di condizioni storiche e sociali peculiari. E si può dire che l'ingrediente principale del cosiddetto "effetto Bilbao" sia stata la forte componente simbolica e psicologica legata alla particolare situazione socio-economica in atto nella città. E tra l'altro, come abbiamo evidenziato, anche il modello Bilbao inizia a mostrare i suoi limiti e le sue fallacità.

Come dimostra anche il caso Salerno, si può affermare, quindi, che l'esito positivo di una esperienza non implica il fatto che il suo modello "trapiantato" possa garantire gli stessi risultati. Anzi, spesso, la trasposizione senza un minimo di regionalismo critico genera amare delusioni e disastrosi fallimenti.

Ciò non toglie che le esperienze già realizzate possano costituire validi esempi a cui ispirarsi e da cui trarre insegnamenti per il futuro agire. Non si tratta di "copiare" in maniera acritica il modello ma capirne l'essenza e reperirne le logiche sottese; non fermarsi ai risultati ma analizzare i processi.

Dalla ricerca effettuata discende che non esiste un metodo unico per il recupero di un waterfront, un criterio che vada bene per ogni contesto. Ma esistono dei principi generali che si devono confrontare con diverse realtà umane e sociali e le differenti scale di intervento.

Le considerazioni derivanti dall'analisi degli scenari generali e lo studio dettagliato di casi particolari, quindi la loro comparazione, ha portato alla definizione di alcuni criteri metodologici che confluiscono nelle linee guida - di seguito elencate - della complessa trama operativa per eventuali interventi futuri volti al recupero urbano dei waterfront.

▪ *Nuovi strumenti di pianificazione e approccio multidisciplinare*

Il mutamento delle città comporta inevitabilmente l'esigenza di strumenti di pianificazione più appropriati ed adatti ad interpretare le nuove esigenze della "urbanità" contemporanea. Le tradizionali politiche di recupero urbano, fondate soprattutto su interventi fisici, stanno lasciando il posto a politiche che considerano le città non solo come sommatoria di strutture materiali ed edifici, ma anche come insieme di persone, reti ed elementi intangibili come la memoria, la storia, le relazioni sociali, le esperienze emozionali, le identità culturali. Pertanto, ripensare il rapporto tra la città e il mare rende indispensabili nuovi strumenti in grado di fronteggiare la complessità degli interventi che richiedono, a loro volta, il coinvolgimento di un team variegato di attori in grado di realizzare una politica urbana, sociale ed economica sostenibile.

▪ *La voce del genius loci*

Gli interventi proposti devono tenere conto delle diverse condizioni geografiche, politiche e sociali dei contesti in cui si va ad

operare; recuperare e rispettare l'identità storica dei luoghi; valorizzare autenticità e diversità. Ciò per evitare la miniaturizzazione di luoghi e quelle tristi "manhattanizzazioni" frutto dell'importazione di modelli operativi e linguaggi stilistici trapiantati senza un opportuno regionalismo critico.

▪ *Edifici-simbolo o ingombranti paradigmi?*

La costruzione di "edifici - simbolo" è un'operazione molto delicata e richiede grande attenzione per la loro collocazione oltre che per le scelte architettoniche, stilistiche e tipologiche che li caratterizzano.

Le nuove costruzioni dovrebbero essere "appoggiate" e non "paracadutate" sul territorio, enfatizzare l'importanza di certi luoghi senza tuttavia snaturarli con l'incombenza della loro presenza.

Pertanto, è indispensabile tentare di rammagliarsi alla trama del tessuto urbano preesistente favorendo l'armonizzazione e l'assimilazione di queste nuove costruzioni che dovrebbero incentivare il rapporto fisico e visivo tra la città e il mare piuttosto che costituire uno schermo che finisce per ostacolarlo.

La città in generale, e il waterfront in particolare, non sono pagine di riviste patinate sulle quali mostrare i virtuosismi dell'architettura contemporanea e non basta la firma di una *archistar* per giustificare presenze ingombranti di "paradigmi"⁶⁶ omologanti.

Peraltro il valore attrattivo di questi nuovi edifici non può - e non deve - prescindere dalla funzione che essi contengono.

⁶⁶ Busquets J., "Città-Porto: riconversione generica o specifica?" in *Città-Porto/City-Port*, Catalogo "X Mostra Internazionale di Architettura", La Biennale di Venezia, Marsilio Editore, Venezia, 2006, pag. 43

▪ *Globalizzazioni e standardizzazioni*

Molto diffusa è la tendenza alla standardizzazione derivante dall'adozione di progetti urbani ed architettonici frutto di logiche avulse dal contesto in cui si opera. A volte le firme eminenti dello star system dell'architettura producono progetti che sono solo la serializzazione della loro poetica architettonica e che non presentano alcun addentellato con l'ambiente in cui vengono inseriti. Forse bisognerebbe evitare di cedere alla tentazione di un linguaggio stereotipato, estetizzante ed effimero, volto alla realizzazione di un'architettura che è "pensata per l'internazionale del turismo", per dirla con il critico americano Ingersoll.⁶⁷

La destinazione turistica di certi spazi ed edifici non significa necessariamente che la loro realizzazione debba rispondere a logiche convenzionali, spesso tendenti alla globalizzazione, o ad un eclettismo rassicurante ed auto celebrativo. Le globalizzazioni eccessive, frutto di sistemi speculative, rendono la città un luogo da consumare e non da vivere.

▪ *Destinazioni d'uso, funzioni e fruizioni*

La destinazione d'uso che si assegna agli edifici e agli spazi sul fronte mare è molto importante. Il mix di funzioni, come lo stesso Bohigas aveva sottolineato nei suoi progetti urbani per Barcellona e Salerno, assicura l'integrazione tra il limite costiero e il tessuto

⁶⁷ Ingersoll R., "L'internazionale del turista", *Casabella* n.630-631, anno 1996, pagg. 118-127.

urbano circostante ed evita che si venga a costituire una “facciata-
vetrina” staccata dalla città e destinata solo alla fruizione turistica.

Puntare sul rilancio economico attraverso l’incremento del turismo è sicuramente una iniziativa interessante e positiva che in molti casi - come quelli delle città spagnole prese in esame - ha generato risultati concreti. Ciò nonostante, quella dello sviluppo turistico, è una strada piena di insidie. Una eccessiva terziarizzazione degli spazi - come abbiamo visto accadere a Barcellona con Forum del 2004 - crea luoghi di cui i cittadini non riescono ad appropriarsi e genera un senso di vuoto ed estraneità.

E’ opportuno garantire invece la molteplicità e la convivenza di attività private e di pubblico interesse approntando strumenti di pianificazione in grado di stabilire regole e proporzioni fra spazi pubblici e privati, istituire dei poli di attrazione e garantire l’accessibilità e la fruibilità alle diverse categorie. Bisogna evitare la separazione delle funzioni e pensare programmi e usi appropriati e utili sia ai turisti che agli abitanti; sottolineare la funzione pubblica del luogo destinato ad utenti considerati come cittadini e non come semplici “consumatori”.

▪ *Qualità degli spazi e dell’ambiente*

Migliorare la qualità dello spazio pubblico e delle infrastrutture significa migliorare la vivibilità della città stessa fornendo nuove opportunità di crescita sociale, economica e culturale.

Le tendenze attuali mirano alla costruzione di nuovi spazi pubblici in grado di fornire un valore aggiunto allo spazio naturale sul bordo dell’acqua. Si parla di subordinazione ed integrazione per il raggiungimento di un’architettura attenta e sensibile che sappia leggere le caratteristiche dei luoghi; un’architettura che, sotto il

segno di un dialogo basato sul rispetto e l'esaltazione delle identità e la sostenibilità ambientale, punti ad interventi in grado di valorizzare e sottolineare le peculiarità locali.

Forse, per raggiungere questi risultati, è indispensabile che tutto si inquadri in un programma di insieme che lasci prevalere lo spazio e le funzioni pubbliche sulle singole architetture, proprio come accadeva un tempo nelle passeggiate storiche. Il singolo progetto e la singola identità non dovrebbero mai sovrastare il progetto urbano. Il fallimento dell'urbanistica contemporanea, come abbiamo visto proprio nella Barcellona del Forum delle Culture 2004, si ha laddove l'attenzione si concentra solo sui singoli edifici trascurando le interconnessioni e l'espressività degli spazi di relazione.

▪ *Promotori, attori e forze economiche*

L'appetibilità e il valore economico delle aree rigenerate sul fronte del mare crea spesso problemi di gestione e sfruttamento delle stesse e dà luogo a fenomeni di speculazione economico-immobiliare che innescano, a loro volta, processi di esclusione sociale e gentrificazione nelle aree riqualificate. Talvolta la prevalenza di interessi immobiliari avvia processi finalizzati al raggiungimento del profitto economico invece che della qualità complessiva dell'operazione sul lungo termine. Come abbiamo visto, spesso le funzioni commerciali e turistiche finiscono per prevalere su quelle residenziali e su altre attività identificative del luogo trasformando il fronte mare in un ambito globalizzato, una sorta di grande vetrina pensata solo per la fruizione turistica.

Pertanto merita grande attenzione la scelta degli attori e delle forze economiche coinvolte nei processi di waterfront regeneration. A tal proposito si è dimostrata di grande successo la partnership

pubblico-privato. Gli operatori privati, grazie alla disponibilità di fondi da investire, devono saper cogliere le esigenze del mercato e rispondere in tempi brevi alle necessità di realizzazione. Agli enti pubblici spetta invece il compito di fornire le necessarie infrastrutture ma anche – e soprattutto – garantire la bontà dei progetti e preservare l'equilibrio sociale evitando fenomeni di gentrificazione e speculazione immobiliare.

Da quanto detto finora discende che bisognerebbe puntare ad una riqualificazione urbana che, seppur meno eclatante, sia sostenibile, rispettosa del *genius loci*, e dimostri di tenere conto delle esigenze dei cittadini non prescindendo, in nessun caso, dalla partecipazione popolare alle decisioni. Come ci insegna anche la sociologia, l'unico modo per far funzionare un progetto, garantirne il successo e la conservazione nel tempo, è stimolare il senso di appartenenza. E' indispensabile incentivare la partecipazione e il coinvolgimento sociale anche attraverso questionari e forme associative varie, al fine di preservare e garantire sempre l'inalienabile "diritto alla città".

Quindi, per definire strumenti e politiche di successo è irrinunciabile il confronto e il dialogo di interlocutori di differenti estrazioni – amministratori, società di investitori privati e cittadini – portatori di esigenze di diversa natura.

Dalle riflessioni finora proposte, che hanno portato all'individuazione delle linee guida e dei criteri ottimali suindicati, discende la definizione sintetica di quelle che possono essere considerate, a nostro avviso, le "chiavi" indispensabili ed imprescindibili per possibili future sperimentazioni progettuali di *waterfront regeneration*.

Un corretto processo di recupero del fronte mare non può prescindere da:

- approccio multidisciplinare;
- obiettivi precisi da raggiungere attraverso opportune strategie;
- strumenti di pianificazione rinnovati e rispondenti alle esigenze della città contemporanea;
- posizione “apolitica” dei promotori e dei gestori degli interventi;
- base etica costruttiva che dia priorità all'interesse pubblico;
- sostenibilità ambientale, sociale ed economica.

La progettazione per il recupero di un fronte mare è una operazione molto delicata e complessa e va affrontata, pertanto, con reale impegno, coinvolgendo tutte le parti sociali, politiche ed economiche interessate. Ciò al fine di recuperare il rapporto col mare, rilanciare l'economia di una città, rinnovare o intraprendere l'offerta turistica, ma anche, e soprattutto, offrire nuove opportunità e migliore qualità di vita ai cittadini, che dovrebbero essere i prioritari destinatari dei benefici indotti da questi processi. Perché la città è il bene collettivo per eccellenza, ed è di tutti quelli che la abitano.

BIBLIOGRAFIA

- AMMATURO E., *Progetto di un nuovo muro di riva e di un nuovo rione di risulta per la città di Salerno*, Giannini, Napoli 1887.
- AROSIO E., "Demolire non è un tabù", colloquio con Oriol Bohigas, *L'Espresso*, 13 ottobre 2011, pagg 118-119.
- A.A.V.V., *Barcelona: arquitectura y ciudad 1980-1992*, Gustavo Gili, Barcelona 1990.
- A:A.V.V. *Città-Porto/City-Port*, Catalogo "X Mostra Internazionale di Architettura", La Biennale di Venezia, Marsilio Editore, Venezia 2006.
- A.A.V.V., *Perspectivas Urbanas: estudios sobre urbanismo y procesos urbanos - Urban perspectives: studies in urbanism and urban processes*, Universitat Politècnica de Catalunya, Escola Tècnica Superior d'Arquitectura del Vallès, Sant Cugat del Vallès 2002.
- A.A. V.V., "Critical Barcelona", *AREA* n. 90, gennaio-febbraio 2007.
- BALDUCCI W., ORIOLI V., "I temi architettonici del progetto degli spazi pubblici sull'acqua", *Arredo&Città*, anno 19, n.2, 2006, pagg 5-24.

- BIGNARDI M., "La nuova città: progetti e realizzazioni urbanistiche nei primi decenni del XX secolo", LEONE A., VITOLO G. (a cura di), *Guida alla storia di Salerno*, Laveglia, Salerno 1982, pagg. 349-361.
- BOHIGAS O., *Contra la incontinencia urbana. Reconsideración moral de la arquitectura y la ciudad*, Electa-Grupo Editorial Random House Mondadori, Barcelona 2004.
- BORJA J., *Luces y sombras del urbanismo de Barcelona*, UOC, Barcelona 2010.
- BORJA J., MUXI Z., *Urbanismo en el siglo XXI: Bilbao, Madrid, Valencia, Barcelona*, Ed. UPC, Barcelona 2004.
- BRUTTOMESSO R. (a cura di), *Waterfronts – A new frontier for cities on water*, Grafiche Veneziane, Venezia 1993.
- BUGATTI A., DALL'OSSO R., *Il paesaggio del waterfront tra storia e tecnica tra mare e terra*, Maggioli Editore, Sant'Arcangelo di Romagna (RN) 2005.
- BUSQUETS J., *Barcelona: la construcción urbanística de una ciudad compacta*, Ediciones del Serbal, Barcelona 2004.
- CAPEL H., *El modelo Barcelona: un examen crítico*, Ediciones del Serbal, Barcelona 2005.
- CENICACELAYA J. *Urbanismo en el siglo XXI: una visión crítica : Bilbao, Madrid, Valencia, Barcelona*, Edicions UPC, Barcelona 2004.
- COSTA G. (a cura di), *Barcelona 1992-2004*, Gustavo Gili, Barcelona 2004.
- CRUELLES B., *Ricardo Bofill*, Editorial Gustavo Gili, Barcellona 1992.
- DE LUCA V., *Un'altra Italia. Tra vecchie burocrazie e nuove città*, Laterza, Roma-Bari 1999.
- FILIPPI F., GIBELLO L., DI ROBILANT M. (a cura di), *1970-2000: Episodi e temi di Storia dell'architettura*, Celid. Politecnico, Torino 2006.

- FRATE F., *Relazione al ricostituito Consiglio Comunale di Salerno del Regio Delegato Straordinario comm. Francesco Frate*, Migliaccio, Salerno 1884.
- FULLAONDO J. D., *La arquitectura y el urbanismo de la región y el entorno de Bilbao*, Alfaguara, Madrid 1969.
- GIANNATTASIO G., *Un secolo in progetto*, Edizioni Campo, Salerno 1983.
- GIANNATTASIO G., *L'urbanistica a Salerno*, Fratelli Fiorentino, Napoli 1988.
- GIANNATTASIO G., *Salerno la città moderna, Piani e progetti dall'Ottocento ai primi decenni del Novecento*, Edizioni 10/17, Salerno 1995.
- GIOVINAZZI O. (a cura di), *Città portuali e waterfront urbani ricerca bibliografica*, Edizioni Centro Internazionale Città d'acqua, Venezia 2007.
- GIOVINAZZI O., "Città portuali e waterfront urbani: costruire scenari di trasformazione in contesti di conflitto", *Méditerranée – Villes Portuaires*, Horizons 2020, n.111, 2008.
- GIOVINAZZI O. MORETTI M., "Città portuali e waterfront urbani: trasformazioni e opportunità", *TeMa*, trimestrale del Laboratorio Territorio, Mobilità e Ambiente, Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio, Università degli Studi di Napoli "Federico II", vol.2, n.3, Napoli 2009.
- GRAVAGNUOLO B. (a cura di), *Napoli, Il porto e la città, Storia e progetti*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli 1994.
- INGROSSO C., *Barcellona – Architettura, città e società 1975-2015*, Skira Editore, Milano 2011.
- MARCIANO A., "Sul waterfront delle aree portuali: dalla Palazzata di Messina al progetto della via Marina a Napoli", *Patrimoine de*

- l'industrie: ressources, pratiques, cultures*, TICCIH, Parigi 2005, pagg. 27-31.
- MARSHALL T. (a cura di), *Transforming Barcelona*, Routledge, London 2004.
- MARTUSCELLI M., *L'ampliamento di Salerno e la difesa del suo litorale*, Tip. del Commercio A. Volpe, Salerno 1889.
- MASSA M. (a cura di), *Passeggiate lungo molti mari*, Maschietto Editore, Firenze 2005.
- MARTORELL, BOHIGAS, MACKAY, PUIGDOMÉNECH, *Transformación de un frente marítimo – Barcelona. La villa Olímpica 1992*, Editorial Gustavo Pili S.A., Barcelona 1988.
- MASBOUNGI A., *La culture comme projet de ville*, Editions de la Villette, Paris 2004.
- MONTI C., RONZONI M.R. (a cura di), *L'Italia si trasforma. Città fra terra e acqua*, Cuore Mostra, SAIE 2007 Bologna, BE-MA Editrice, Milano 2007.
- MUSSO E., *Città portuali. L'economia e il territorio*, Franco Angeli, Milano 1996.
- PEDUTO P., PERONE M., *Storia illustrata di Salerno*, Pacini Editore, Pisa 2007.
- PERONE M., *Salerno nell'Ottocento, Trasformazioni urbane dal decennio francese all'età umbertina*, Arte Tipografica Editrice, Napoli 2003.
- PIEROTTI P., "Waterfront: gare flop, sviluppo solo privato", *Progetti&Concorsi de Il Sole 24 ore*, anno XV n.30, 2-7 agosto 2010, pagg. 2-3.
- PIEROTTI P., "La città sul mare cresce soltanto con i privati", in *Progetti&Concorsi de Il Sole 24 ore*, anno XV n.30, 2-7 agosto 2010, pagg.1

- RONZANI G., "La riqualificazione del waterfront urbano di Bilbao", *Arredo&Città*, anno 19 n.2, 2006, pagg. 34-38.
- ROSSETTI A., *Forme del frammento analogo. Lezioni*, Edizione Graffiti, Napoli 1996.
- RUSSO M., *Il progetto urbano nella città contemporanea. L'esperienza di Salerno nel panorama europeo*, Clean, Napoli 2011.
- SAVINO M. (a cura di) *Waterfront d'Italia, Piani politiche progetti*, Franco Angeli, Milano 2010.
- SCHIAVO F., "Inattese densità. Il waterfront come rappresentazione di una rinnovata idea dello spazio" in AA.VV., *Le città del mediterraneo. IV Forum Internazionale*, Facoltà di Architettura dell'Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria, Iriti Editore, Reggio Calabria 2008.
- SCHUBERT D. *Hafen-und Uferzonen im Wandel Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten*, Edition Stadt und Region, Leue Verlag, Berlin 2001.
- SCHUBERT D., "Trasformación de zonas portuarias y costeras en desuso: experiencias, posibilidades y problemas", *Ciudades*, Rivista Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid, n.8, anno 2004, pagg. 15-36.
- SOLÁ MORALES, RUBIÓ M., *Diez lecciones sobre Barcelona: los episodios urbanísticos que han hecho la ciudad moderna*, COAC, Barcelona 2008.
- STRAGO M., "Il porto di Salerno nel "sistema" portuale del regno meridionale in età moderna (1806.1861)", *Rassegna Storica Salernitana*, XI 1, 1994, n.23 pagg. 285-308.
- TACCONE A., *La multiculturalità attraverso i simboli delle città* in AA.VV. *Le città del mediterraneo. IV Forum Internazionale*, Facoltà di

Architettura dell'Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria, Iriti Editore, Reggio Calabria 2008.

URIARTE I., "Metamorfosis del espacio portuario fluvial de Bilbao", *Portus* n.7/2004.

VÁZQUEZ CONSUEGRA G., *Frente marítimo de Vigo*; Edizioni Egedsa Sabadel, Barcelona 2008.

VIVAS ZIARRUSTA I., *Bilbao: regeneración de la ciudad postindustrial: urbanismo, arquitectura, escultura y mobiliario en la nueva metrópoli*, DiputaciónForal de Bizkaia, Bilbao 2004.

Per lo studio della storia urbana ed architettonica della città di Salerno nell'età moderna e contemporanea (cfr. Cap.4 a Cap.5), sono state reperite ed analizzate fonti archivistiche, documentazione tecnica e amministrativa, elaborati grafico-progettuali inerenti piani e progetti architettonici ed urbani, proposti, realizzati o in corso di realizzazione.

Le ricerche e le acquisizioni di materiale sono avvenute presso:

- Archivio Storico Comunale di Salerno;
- Emeroteca della Biblioteca Provinciale di Salerno;
- Ufficio di Piano del Comune di Salerno;
- Ufficio Tecnico Comunale del Comune di Salerno, Settore O.O.L.L.P.P. e Settore Ambiente.

Ringraziamenti

Un sentito grazie alla mia tutor, professoressa Simona Talenti, per i preziosi insegnamenti, la disponibilità a dirimere i miei dubbi durante la stesura di questo lavoro e la fiducia che sempre mi ha concesso nel corso dei tre anni di dottorato.

Grazie alla professoressa Rosario del Caz Enjuto della Escuela Técnica Superior de Arquitectura di Valladolid, mia tutor nell'ambito del *Programma Erasmus Placement*, che mi ha fatto sentire “una di loro” e mi ha fornito gli indispensabili strumenti tecnici e scientifici per approfondire le specifiche tematiche relative alle politiche di rigenerazione dei waterfront in Spagna.

Infine, grazie agli amici e ai colleghi di dottorato con i quali ho condiviso le tappe fondamentali di questo lungo percorso professionale e personale.

