

Cristina Bianchetti

Spazi che contano.

Il progetto urbanistico in epoca neoliberale

Carlo Olmo

Città e democrazia.

Per una critica delle parole e delle cose

Gabriele Pasqui

La città, i saperi, le pratiche

Antonio di Campi

Abitare la differenza.

Il turista e il migrante

Natura e artefatto

(ultimi volumi pubblicati)

Territori dell'abusivismo.

Un progetto per uscire dall'Italia dei condoni

a cura di **Francesco Curci, Enrico Formato, Federico Zanfi**

Società italiana degli urbanisti

Urbanistica e azione pubblica

a cura di **Giovanni Caudo e Daniela De Leo**

Società italiana degli urbanisti

Confini, movimenti, luoghi.

Politiche e progetti per città e territori in transito

a cura di **Camilla Perrone e Giancarlo Paba**

Carlo Olmo

Progetto e racconto.

L'architettura e le sue storie

Carlo Cellamare e Francesco Montillo

Periferia.

Abitare Tor Bella Monaca

Geografie del rischio.

Nuovi paradigmi per il governo del territorio.

Teramo, 1978-1998-2018

a cura di **Adriana Galderisi, Matteo di Venosa, Giuseppe Fera, Scira Menoni**

Lidia Decandia

Territori in trasformazione.

Il caso dell'Alta Gallura

Questo libro intende rimettere al centro dell'attenzione delle politiche territoriali e del progetto urbanistico il tema della qualità ecologica delle coste, intese come infrastrutture ambientali e di servizio per la rigenerazione dei contesti territoriali. Le coste sono geografie mobili e fragili il cui stato di salute appare sempre più minacciato dagli effetti pervasivi della pressione antropica e delle crisi congiunturali in atto.

Nel nostro paese, oltre il 30% della popolazione nazionale vive in aree costiere; le città sul mare occupano il 13% del territorio nazionale; la densità di urbanizzazione nei cinquecento metri dalla linea della battigia è pari a cinque volte quella media nazionale. L'effetto antropico produce ricadute negative sugli equilibri ambientali dei sistemi costieri, determinando un decremento della qualità dei servizi eco-sistemici necessari alla vita degli organismi, compresa quella degli uomini. I cambiamenti climatici hanno accentuato le dinamiche di innalzamento delle maree, di ingressione marina, di subsidenza ed erosione, d'inquinamento dell'aria e dell'acqua.

I contributi raccolti in questo volume affermano la necessità che i piani, i progetti e le *governance* territoriali riscattino gli approcci correnti – settoriali e frammentari – e pongano al centro dell'attenzione i temi della vulnerabilità e della sicurezza ambientale come materiali di un ampio programma progettuale, integrato e transcalare. È necessario confrontarsi con le prospettive di rigenerazione ecologica e sociale dei contesti urbani e territoriali, con politiche per la mobilità, il risparmio energetico, la salute ecosistemica del suolo, la qualità dei servizi collettivi, la riduzione della vulnerabilità ambientale e sociale dei tessuti interessati dai programmi d'intervento. Si tratta, inoltre, di attraversare e descrivere le coste: far emergere la loro complessità e il loro spessore ecologico. In questa ultima prospettiva, il libro raccoglie un interessante atlante di scatti fotografici che hanno partecipato al concorso *Erosioni*, bandito da Legambiente e dall'Osservatorio paesaggi costieri italiani nel luglio 2020.



Matteo di Venosa è professore associato di urbanistica presso il Dipartimento di Architettura di Pescara.

Michele Manigrasso è urbanista e assegnista di ricerca presso il Dipartimento di Architettura di Pescara.



www.donzelli.it

ISBN 978-88-5522-368-3



€ 32,00

COSTE IN MOVIMENTO



a cura di
Matteo di Venosa
e Michele Manigrasso

a cura di
**Matteo di Venosa
e Michele Manigrasso**



COSTE IN MOVIMENTO

Infrastrutture ambientali
per la rigenerazione dei territori

DONZELLI EDITORE

SAGGI DONZELLI

Natura e artefatto

serie Critica del progetto

Cristina Bianchetti

Urbanistica e sfera pubblica

Angelo Sampieri

Nel paesaggio.

Il progetto per la città negli ultimi venti anni

Pier Carlo Palermo

I limiti del possibile.

Governo del territorio e qualità dello sviluppo

Antonio G. Calafati

Economie in cerca di città.

La questione urbana in Italia

Il patrimonio e l'abitare

a cura di **Carmen Andriani**

Cristina Bianchetti

Il Novecento è davvero finito.

Considerazioni sull'urbanistica

Ugo Ischia

La città giusta.

Idee di piano e atteggiamenti etici

**Alessandro Pizzorno, Pier Luigi Crosta,
Bernardo Secchi**

Competenza e rappresentanza

a cura di **Cristina Bianchetti
e Alessandro Balducci**

Francesca Governa

Tra geografia e politiche.

Ripensare lo sviluppo locale

Luigi Mazza

Spazio e cittadinanza.

Politica e governo del territorio

Bernardo Secchi

Il futuro si costruisce giorno per giorno.

Riflessioni su spazio, società e progetto

a cura di **Giulia Fini.**

Con scritti di **Paola Viganò
e Patrizia Gabellini**

(segue)

Saggi. Natura e artefatto



COSTE IN MOVIMENTO

Infrastrutture ambientali per la rigenerazione dei territori

a cura di Matteo di Venosa e Michele Manigrasso

DONZELLI EDITORE

Il volume è stato pubblicato con i fondi di ricerca del Dipartimento di Architettura
dell'Università G. d'Annunzio di Chieti-Pescara.

© 2022 Donzelli editore
Roma, via Mentana 2b
www.donzelli.it

ISBN 978-88-5522-368-3

COSTE IN MOVIMENTO

Indice

p.	5	Introduzione di Matteo di Venosa e Michele Manigrasso
		Parte prima. Tra terra e mare
15	I.	Coste e waterfronts di Matteo di Venosa
39	II.	Il futuro passa per le città. Una riflessione sull'adattamento nei centri costieri italiani di Michele Manigrasso
		Parte seconda. Ricerche
63	I.	Frizioni territoriali di Michelangelo Savino
75	II.	Paesaggi potenziali. Principi di economia circolare per la rigenerazione della costa e del territorio di Marica Castigliano e Michelangelo Russo
85	III.	Sedimentare la qualità. Riflessioni e proposte per la costa del Delta del Po emiliano-romagnolo di Romeo Farinella
95	IV.	I territori costieri nel progetto di transizione di Federico Zanfi

 di Venosa e Manigrasso, Coste in movimento

- 105 v. Il ruolo dell'ecologia nella gestione degli ambienti costieri
di Mattias Gaglio
- 113 VI. Demanio marittimo e concessioni
di Morena Luchetti

Parte terza.

Governance delle coste

- 129 I. Le trasformazioni dei paesaggi costieri italiani
al tempo del climate change
di Edoardo Zanchini
- 137 II. Approcci e strumenti per una governance integrata
e partecipativa delle aree costiere
di Angela Barbanente
- 145 III. Il progetto territoriale strategico dei paesaggi costieri
in Puglia tra sperimentazione e attuazione del Pptr
di Luigi Guastamacchia
- 155 IV. L'esperienza del Piano delle coste di Lecce, un nuovo
immaginario e una diversa governance per il mare di tutti
di Rita Miglietta
- 163 V. Percorsi di condivisione sulla dinamicità del paesaggio
costiero: il caso di Lecce
di Stefano Margiotta
- 171 VI. Progetto Puglia. Note a margine di una tavola rotonda
di Nicola Martinelli
- 179 VII. Governance, politiche, azioni e pratiche per un territorio
costiero nella transizione ecologica
di Mariella Annese

Parte quarta.

L'urgenza dello sguardo

- 191 I. Attimi di paesaggio nelle geografie del lungo tempo
di Michele Manigrasso

 Indice

Parte quinta.

Coste in movimento: atelier di ricerca

- 203 Ricerche site-specific lungo le coste italiane
di Michele Manigrasso
- 211 I. Lesina, Torre Mileto. Un piano di recupero
per l'insediamento abusivo in uno dei paesaggi più delicati
della costa adriatica
di Domenico Potenza
- 221 II. Paesaggi costieri in dinamismo. Sistemi consolidati e scenari
futuri sulla costa metropolitana di Bari
di Nicola Martinelli, Maddalena Scalera, Maria Cristina Tagarelli
- 231 III. Paesaggi fantasma. Degrado e vulnerabilità ambientale:
il caso studio di Alcamo Marina
di Lia Fedele e Amedeo Minischetti
- 241 IV. Time line di paesaggi costieri. Letture storico-comparative
di coste in movimento
di Caterina Palestini
- 253 V. Il paradigma geomorfologico a supporto della riconversione
resiliente della zona Falcata di Messina
di Giovanni Randazzo e Stefania Lanza
- 263 VI. Il caso Pro Infanzia a Terracina: rigenerazione
o degenerazione urbana?
di Alberta Franceschini, Marta Minà, Anna Giannetti
- 273 VII. Ground Action. Tre interventi su arenili italici
di Matteo D'Ambros e Sergio Sanna
- 285 VIII. Paesaggi costieri. Linee guida per la valorizzazione
e riqualificazione
di Federica Montalto
- 295 IX. La pianificazione costiera tra obiettivi di sviluppo sostenibile
e conflitti multilivello
di Pasquale Balena, Alessandro Bonifazi,
Giulia Motta Zanin, Carmelo Maria Torre

_____ di Venosa e Manigrasso, Coste in movimento _____

- 309 x. Outillage eclettico: comporre frammenti di paesaggio
costiero tra Ostuni e Carovigno
di Annarita Angelini, Mariflo Magli,
Francesco Maiorano, Marco Massari
- 319 Note a margine di un atelier. Le coste italiane.
Un territorio da riscrivere
di Romeo Farinella
- 325 Conclusioni. Suoli e patrimoni costieri
di Matteo di Venosa
- 331 Gli autori

Coste in movimento



 COSTE IN MOVIMENTO

Introduzione

di Matteo di Venosa e Michele Manigrasso*

1. *Geografie mobili.*

Le coste sono per natura sistemi fragili.

La forte pressione antropica, associata alle molteplici forme di consumo e uso del suolo¹, ha sensibilmente incrementato i livelli di vulnerabilità strutturale e di esposizione al rischio dei territori litoranei. Nel nostro paese, oltre il 30% della popolazione nazionale vive in prossimità delle coste; le città costiere occupano il 13% del territorio nazionale.

I dati del secondo Rapporto sul capitale naturale (2018)² rilevano che la densità di urbanizzazione della fascia costiera nei 500 m dalla linea della battigia è pari a cinque volte quella media nazionale (34% contro il 7%). L'effetto antropico produce ricadute negative sugli equilibri ambientali delle coste, determinando un decremento dei servizi ecosistemici necessari alla vita degli organismi, compresa quella degli uomini.

I cambiamenti climatici hanno accentuato le dinamiche di innalzamento delle maree, di ingressione marina, di subsidenza ed erosione, d'inquinamento dell'aria e dell'acqua. Il recente libro di Telmo Pievani e Mauro Varotto (2021) ci ricorda che la realtà geografica della nostra Italia – e in particolare del suo profilo costiero – è stata per millenni mobile. Dalla fase del Pliocene (2,5 milioni di anni fa) fino all'ultima glaciazione, la linea di costa è stata soggetta ad avanzamenti significativi per ragioni tettoniche, morfologiche e soprattutto climatiche.

* *L'Introduzione* è il frutto di una riflessione comune dei due autori. Tuttavia, vanno attribuiti a Matteo di Venosa i paragrafi 1 e 2 (*Geografie mobili; Costa infrastruttura ambientale*) e a Michele Manigrasso i paragrafi 3 e 4 (*Una conferenza itinerante lungo le coste italiane; La struttura del volume*).

¹ Si veda il Rapporto del Sistema nazionale per la protezione dell'ambiente (Snpa) 2020, *Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici*, in <https://www.sn timer.pambiente.it/2020/07/22/consumo-di-suolo-dinamiche-territoriali-e-servizi-ecosistemici-edizione-2020/>.

² A riguardo, si consulti il sito del ministero della Transizione ecologica: <https://www.mite.gov.it/pagina/secondo-rapporto-sullo-stato-del-capitale-naturale-italia-2018>.

La fase attuale dell'Antropocene ha visto una brusca accelerazione di questi fenomeni trasformativi che lasciano prefigurare uno scenario in cui le dinamiche d'ingressione marina, associate ai fenomeni crescenti di consumo di suolo, ridisegneranno il profilo costiero in modo molto simile al periodo pliocenico e comunque profondamente differente rispetto ad oggi.

A queste stesse conclusioni approdano i rapporti ufficiali sui cambiamenti climatici dell'Intergovernmental Panel on Climate Change (Ipcc), gli scenari dell'Agenzia nazionale per le nuove tecnologie, l'energia e lo sviluppo economico sostenibile (Enea) sull'allagamento delle aree costiere italiane entro la fine del secolo e gli studi dell'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (Ispra) sull'erosione costiera³.

I rilievi empirici e gli scenari prospettici a cui si è fatto cenno sollecitano almeno due considerazioni.

La prima è che dobbiamo prendere atto dell'assetto intrinsecamente mobile delle nostre geografie costiere: un territorio che cambia profondamente e repentinamente, ma soprattutto in modo non sempre visibile, con riferimento agli scarichi reflui, alla gestione delle acque di prima pioggia, all'abusivismo costiero, sempre alimentato in un contesto di crisi politica e culturale.

La seconda è che, in assenza di politiche e progetti di mitigazione e adattamento dei nostri territori costieri, gli esiti delle trasformazioni in corso potrebbero essere devastanti per le nostre città e i nostri territori. È questo ciò che emerge dal viaggio distopico che Milordo – il protagonista del libro di Pievani e Varotto – compie nel 2786 esattamente mille dopo il viaggio in Italia di Goethe. La navigazione a bordo del battello Palmanova consente a Milordo di scoprire un'Italia sommersa: nella Pianura Padana, inondata fino a Piacenza e Pavia; nel medio e basso Adriatico, con le profonde insenature d'acqua in corrispondenza delle aste vallive, in Etruria, Lazio e Campania, tra fiordi e arcipelaghi, nella Puglia salentina, attraversata dalle acque che uniscono il Mare Adriatico allo Jonio.

Lo scenario irrealistico e apocalittico descritto nel libro appena citato induce a riflettere sulle emergenze attuali e, in particolare, sulla centralità che rivestono le discipline dell'urbanistica e del progetto. A tal proposito è opportuno ricordare i principali riferimenti metodologici e culturali per la pianificazione costiera.

³ Si consulti il sito <https://www.isprambiente.gov.it/it/attivita/suolo-e-territorio/rischio-ad-evoluzione-lenta/erosione-costiera>.

Il *Sendai Framework*, adottato nel marzo 2015 in Giappone durante la terza Conferenza mondiale Onu, sottolinea l'importanza della pianificazione urbanistica e territoriale nella prevenzione e gestione dei rischi derivanti dai disastri⁴.

L'Agenda Onu 2030 (obiettivo 14) mette in risalto l'importanza delle strategie di rafforzamento della resilienza ai fini della tutela delle zone costiere e marine.

I principi di Gestione integrata delle zone costiere (Gizc), sanciti con la Convenzione di Barcellona (1976, 2004), hanno promosso, in tutti i paesi aderenti (tra cui l'Italia), un approccio integrato e multilivello per la pianificazione delle aree costiere superando, di fatto, le limitazioni di natura amministrativa.

A livello internazionale, si è consolidata la concezione che i piani per coste (ai differenti livelli territoriali) siano strumenti flessibili e dinamici per la gestione integrata dei processi ambientali, sociali ed economici. Si è affermato un approccio strategico e incrementale che qualifica le reti della sostenibilità (acqua, verde, mobilità, energia, rifiuti) in grado di incrementare i livelli di resilienza dei territori costieri intesi come spazi di transizione e di relazione.

Almeno in Italia, le prospettive appena delineate si scontrano con le inerzie e le criticità delle pratiche correnti.

Il degrado dei paesaggi costieri italiani, descritto dalla letteratura e dalle numerose inchieste sul campo⁵, è andato di pari passo con la progressiva frammentazione e settorializzazione delle competenze, degli strumenti e dei saperi che normalmente entrano in gioco nel complicato governo dei territori litoranei.

Il sistema costiero appare frantumato in ambiti distinti, separati tra loro da confini fisici e immateriali. L'immagine di un territorio sconnesso e disarticolato si riflette anche nell'immaginario collettivo.

Nel nostro paese, tale deriva culturale – prim'ancora che tecnica – ha, di fatto, ostacolato l'elaborazione di una visione unitaria per la tutela e lo sviluppo del sistema costiero che si confrontasse, da un lato, con la strategicità delle politiche territoriali associate alle infrastrutture costiere, dall'altro, con le specificità delle condizioni contestuali entro cui emer-

⁴ Il Rapporto è disponibile sul sito https://www.preventionweb.net/files/43291_sendai-frameworkfordren.pdf.

⁵ A riguardo, si veda il Rapporto Legambiente, *Spagge 2021. La situazione dei cambiamenti in corso nelle aree costiere italiane*, in <https://www.legambiente.it/wp-content/uploads/2021/07/Rapporto-Spagge-2021.pdf>. Un quadro sistematico sullo stato di rischio delle coste italiane è riportato nel Rapporto Ispra 2021, *Dissesto idrogeologico in Italia: pericolosità e indicatori di rischio*, in https://www.isprambiente.gov.it/files2022/pubblicazioni/rapporti/rapporto_dissesto_idrogeologico_italia_ispra_356_2021_finale_web.pdf.

gono i valori fragili del patrimonio costiero, sempre più esposto agli effetti multipli delle emergenze in atto (in particolare quella sociale, economica e ambientale). La crisi climatica, in particolare, ha determinato un peggioramento radicale dei livelli di vulnerabilità dei contesti costieri compromettendone l'erogazione delle funzioni ecosistemiche primarie.

In assenza di una visione coordinata, gli strumenti di pianificazione che ai vari livelli si interessano di questi territori hanno continuato ad essere concepiti in modo separato e spesso settoriale. Si pensi, a livello locale, ai piani costieri e ai piani portuali.

Salvo rari casi, i piani comunali delle coste, declinati in modi differenti all'interno dei singoli ordinamenti regionali, restano relegati all'interno di una dimensione amministrativa e turistica dove prevalgono gli aspetti giuridici del demanio marittimo (concessioni, rinnovi, canoni ecc.). I piani portuali, dal canto loro, nonostante le riforme delle leggi 84/1994 e 169/2006, non riescono ancora ad incidere sulla qualità complessiva delle aree di interazione porto-città che, nella maggior parte dei casi, presentano i caratteri tipici delle periferie interne e marginali.

C'è da registrare, inoltre, la considerevole produzione, negli ultimi anni, di progetti urbani di rinnovo dei waterfronts costieri e portuali in cui spesso prevalgono modelli di intervento autoreferenziali affidati al carattere spettacolare delle architetture o, nel migliore dei casi, ad un disegno standardizzato dello spazio pubblico in cui proliferano *promenade* e *playground*, piste ciclabili e belvedere sull'acqua, piscine galleggianti e pontili per il diportismo nautico di lusso. In mancanza di strategie territoriali condivise e sostenibili, i sedicenti progetti di waterfront restano sulla carta o nei cassetti delle amministrazioni locali, in attesa di essere riciclati alla prima occasione utile, che nasce dalla disponibilità di risorse finanziarie europee o nazionali.

È da questa presa di consapevolezza, che il lavoro di integrazione dei saperi, delle competenze e dei livelli di *governance* si fa oggi sempre più urgente. Un imperativo categorico di responsabilità etica ancora da costruire.

2. Costa infrastruttura ambientale.

«Costa infrastruttura ambientale» è una nozione che intende mettere al centro del piano e del progetto urbanistico le qualità ecosistemiche dell'interfaccia costiera, il suo ruolo di servizio per la mitigazione dei rischi ambientali, i valori patrimoniali costieri come fattori di resilienza e di sviluppo socio-economico.

Raramente i piani e i progetti che operano sul bordo d'acqua si confrontano con le prospettive di rigenerazione ecologica e sociale del contesto urbano e territoriale nei quali si collocano: con le politiche per la mobilità, il risparmio energetico, la salute ecosistemica del suolo, la qualità dei servizi collettivi, la riduzione della vulnerabilità ambientale e sociale dei tessuti interessati dai programmi d'intervento.

Analizzando i contesti costieri in Italia e nel mondo è possibile dimostrare quanto rilevanti siano i problemi di gestione delle acque meteoriche, di ingressione marina, di mitigazione dell'isola di calore e di contaminazione dei suoli, di stabilità delle falesie naturali e artificiali, di qualità dell'aria, di degrado e insicurezza sociale che solitamente connotano i contesti storici sull'acqua. Tali problematiche vengono affrontate solitamente all'interno di procedure di valutazione ambientale (Vas, Via, Valutazioni di incidenza, Rapporti ambientali ecc.) ridondanti e inefficaci ai fini della qualità complessiva del progetto e delle trasformazioni.

Porre i temi della sicurezza e della vulnerabilità al centro dei programmi e della pianificazione costiera significa ribaltare un modello di intervento sulle coste, orientato prevalentemente alla valorizzazione immobiliare e all'implementazione di programmi funzionali e settoriali estranei alle specificità dei contesti fisici e sociali, a favore di una strategia, adattiva e incrementale, che assuma la mitigazione del rischio ambientale come occasione per innescare un processo di rigenerazione del margine d'acqua inteso come infrastruttura ecologica e culturale della città contemporanea e dei territori contemporanei.

L'implementazione di tale ultima prospettiva richiede una forte innovazione nelle politiche e nei modelli di *governance*, nella forma del piano e del progetto.

L'idea di scrivere e pubblicare questo libro nasce, dunque, dalla necessità di raccogliere esperienze e riflessioni critiche che consentano di delineare i contenuti di un progetto di ricerca in corso, articolato rispetto ad alcune posizioni disciplinari che hanno assunto la centralità della crisi congiunturale come condizione per innovare le teorie e le pratiche di governo e di pianificazione delle coste. Da tempo, studiosi, ricercatori e amministratori immaginano, per il nostro paese, la costruzione della costa come «infrastruttura ambientale», inclusiva e sicura, qualificata come spazio pubblico propulsore di socialità e innovazione.

Ciò che emerge dalla lettura del libro è la ricchezza dei punti di vista che ci consegnano esiti parziali di ricerche interdisciplinari in corso; chiavi di lettura inedite che aprono i territori al futuro, e che fanno del paesaggio costiero il principale *driver* di un progetto collettivo che tarda a definirsi.

3. Una conferenza itinerante lungo le coste italiane.

Questo volume, come si scriverà a breve, affronta da più angoli di visuale, per disciplina e per scala di osservazione, temi che si candidano a farsi «intergenerazionali», ovvero a coinvolgere la società civile e il mondo delle istituzioni nei decenni a venire; e che apriranno nuove finestre sul mondo del lavoro che nel nostro paese ha un particolare bisogno di innovazione, per transitare verso condizioni ambientali favorevoli e compatibili con il valore patrimoniale delle coste che abbiamo ereditato.

Anche per queste ragioni, il libro raccoglie e sviluppa i contributi discussi durante la I Conferenza nazionale dei paesaggi costieri dal titolo *Coste in movimento*, ideata da Legambiente e dall'Osservatorio paesaggi costieri italiani, e organizzata a Lecce, nelle giornate del 15 e del 16 luglio 2021⁶.

La programmazione di un appuntamento annuale deriva dalla volontà di costruire un percorso itinerante lungo le coste italiane, per il confronto e il monitoraggio di indagini, studi e progetti territoriali, incrociando il contributo dei principali centri di ricerca, delle accademie, l'attivismo delle associazioni sociali, ambientali, di volontariato, gli obiettivi e l'operato dei governi locali.

L'occasione ha permesso, quindi, di ragionare in maniera ampia e interdisciplinare sugli obiettivi che le azioni della *governance*, della pianificazione e del progetto urbanistico dovranno assumere nei confronti delle aree costiere: perché fragili e vulnerabili di fronte agli stress ambientali, e perché strategiche nelle relazioni con l'estero e con l'entroterra.

Per comprendere in che direzione di futuro si stanno muovendo le nostre coste, tra pressioni ambientali e insediative, iniziative e interventi, *Coste in movimento* è stata pensata come un viaggio di pasoliniana memoria: a ricordo, appunto, dell'esperienza di Pier Paolo Pasolini che, nell'estate del 1959, partì al volante della sua Fiat Millecento per realizzare un ampio reportage sull'Italia, tra cambiamento e tradizione, vacanze, turismo e residui di un dopoguerra difficile. Dalla descrizione dei luoghi e delle persone che Pasolini incontrò lungo il suo tragitto (Pasolini 2017), traspare l'anima dell'Italia sul mare. Nel 2005, il fotografo Philippe Séclier ha ripercorso lo stesso itinerario, ritrovando

⁶ Conferenza nazionale organizzata con il contributo del Comune di Lecce, della Regione Puglia, del Parco naturale regionale bosco e paludi di Raucio; con la collaborazione dell'Università degli Studi G. d'Annunzio di Chieti-Pescara e del Politecnico di Bari. Tutte le informazioni sulla Conferenza sono raccolte su: <https://www.paesaggicostieri.org/coste-in-movimento-2021>.

tracce, immagini e ricordi del grande scrittore romano. E ne ha fatto un libro (2005), in cui i testi di Pasolini sono accompagnati da foto inedite, per aggiornare le condizioni dei centri costieri attraversati, per segnare le differenze, evidenziare le perdite e l'affievolirsi dell'*animus* di alcuni luoghi fagocitati dal cemento e dalla globalizzazione. Un lavoro che rivela criticamente le trasformazioni che si sono realizzate dalla metà del secolo scorso ad oggi, alle quali si è aggiunta la pressione esercitata dalla profonda crisi ambientale che ci ha investiti negli ultimi decenni, e che sta spingendo la comunità scientifica a riconoscere ai paesaggi costieri italiani – più che nel passato – uno spazio rilevante nelle politiche territoriali. Non solo da una prospettiva di resilienza, per la necessità di interventi di mitigazione dei rischi e dell'adattamento agli impatti delle mutazioni meteo-climatiche, ma anche per il ruolo strategico che potrebbero assumere rispetto alla storia prossima del nostro paese.

Città grandi, medie e piccoli centri, tessuti meno densi, aree portuali, industriali, naturali e agricole costruiscono una complessità da mettere in valore nel progetto di un unico grande parco costiero, tessuto trasversalmente da una più efficace rete di relazioni e connessioni con le aree interne, per avviare una nuova fase di sviluppo, ed evitare di «lasciare indietro» realtà da tempo in depressione e in abbandono, perché colpite da una forte emorragia migratoria. E il riconoscimento di luoghi più capaci di altri di innescare questi processi di rigenerazione ampi è un passaggio obbligato, prioritario, che può aiutare le politiche a tracciare una traiettoria più chiara nell'organizzazione e nella distribuzione delle risorse, su cui in questi ultimi mesi si discute e si lavora moltissimo.

4. *La struttura del volume.*

Il libro si articola in cinque parti.

La prima parte, «Tra terra e mare», ospita i contributi principali dei curatori che ragionano sul ruolo che le coste dovrebbero assumere dentro uno scenario di riconfigurazione degli assetti territoriali. In particolar modo, i due saggi affrontano il tema della rigenerazione dei waterfronts, nelle forme più diverse, dai litorali naturali alle interfacce urbane e portuali densamente costruite. In Italia, intorno a questo argomento, si coagula una moltitudine di fattori di criticità che si aggiunge a un quadro culturale già di per sé fortemente indeterminato: per la complessa geomorfologia della linea di costa che per il 51% è occupata da insediamenti, città e infrastrutture (dati Legambiente 2017); perché gli scenari di rischio prevedono la scomparsa di ampie aree se non si in-

terverrà in tempo; perché, da sempre, tra governo della città, autorità portuali e demanio marittimo sono vive frizioni e disarmonie che solo una politica nazionale chiara potrebbe risolvere.

Come si leggerà nei due saggi, bisogna guardare alle esperienze internazionali dalle quali si può imparare molto per prendere maggiore consapevolezza del potenziale insito in questi spazi eccezionali tra terra e mare, e per comprendere modalità operative rivelatesi capaci di conciliare grandi progetti innovativi, urbani e di paesaggio, con gli obiettivi e le prescrizioni dei piani urbanistici vigenti.

La seconda e la terza parte, «Ricerche» e «Governance delle coste», raccolgono i contributi di studiosi e docenti afferenti a diversi campi disciplinari: urbanistica, ecologia, geologia e scienze giuridiche. Questi capitoli analizzano le condizioni delle coste in Italia, da Nord a Sud; affrontano i temi cari alle diverse discipline coinvolte, quelli più cogenti e attuali: gli impatti del *climate change*, la pressione insediativa, l'inquinamento dei suoli e delle acque, l'abusivismo, le descrizioni degli aspetti geologici e geomorfologici di alcuni contesti, la rigenerazione territoriale attraverso le direttive europee, il complesso e ampiamente dibattuto tema delle concessioni balneari, il ruolo della comunità nella pianificazione costiera. A partire da una lettura critica delle condizioni di contesto e dei progetti in corso, gli autori avanzano proposte operative che, negli ultimi capitoli della terza parte, si concentrano sul territorio pugliese.

Nella quarta parte, «L'urgenza dello sguardo», il volume cambia registro descrittivo. La sezione raccoglie parte degli esiti del concorso fotografico *Erosioni*, bandito da Legambiente e Osservatorio paesaggi costieri italiani (Opci) a luglio 2020. La scelta di raccogliere e pubblicare gli sguardi dei fotografi italiani è da riferire soprattutto all'idea che si ha della fotografia, come strumento di conoscenza, di analisi, di interpretazione della realtà, e di sensibilizzazione, anche dei non addetti ai lavori, verso un tema importante e di grande attualità. Da diversi anni, infatti, una nuova generazione di fotografi – molti sono architetti – si sta confrontando con le inedite condizioni di instabilità, scaturite dalla sovrapposizione dei cambiamenti climatici alle pressioni di tipo antropico. In altre parole, ci si interroga su come lo sguardo fotografico possa offrire indicazioni utili all'architettura e all'urbanistica, alle istituzioni di governo delle città e dei territori, per plasmare la *forma urbis* e il paesaggio, dato che lo scenario di incertezza in cui viviamo ci spinge ad accelerare le operazioni progettuali volte ad affrontare le mutazioni in maniera preventiva e adattiva, integrando una moltitudine di campi di ricerca.

L'insieme dei 315 scatti partecipanti al concorso *Erosioni* compone una sorta di atlante di sguardi, appunti utili a denunciare un fenomeno diffuso nello spazio e con implicazioni potenziali per il futuro. Una selezione ragionata di foto provenienti da tutte le regioni costiere italiane permette di prendere consapevolezza delle differenti forme di erosione, quelle dei paesaggi naturali dovute all'azione dei mari e dei venti, e amplificate durante gli eventi meteorologici estremi; quelle esacerbate dalle opere rigide, realizzate per la mitigazione del rischio ma che, in effetti, si sono rivelate errate e peggiorative di una condizione già critica.

La quinta parte riguarda l'*atelier* di ricerca che raccoglie dieci contributi discussi durante la Conferenza e selezionati dal comitato scientifico dell'Opci, tra tutti quelli candidati alla *call*. I saggi della sezione atelier di ricerca afferiscono a tre principali ambiti tematici.

Il primo riguarda studi e ricerche sulla rigenerazione dei paesaggi costieri naturali e rurali, ovvero dei tratti ancora liberi che rischiano comunque di scomparire a causa dei processi pervasivi di trasformazione e di consumo di suolo che, ancora oggi, seppur più lenti rispetto al passato, sono attivi lungo gran parte delle nostre coste. La pressione antropica, gli effetti dei cambiamenti climatici e, in particolar modo, le dinamiche di erosione costiera, sono stati i principali temi di riflessione e di discussione, all'interno di un quadro comparativo di esperienze di ricerca interdisciplinari, utile all'avanzamento delle pratiche e delle teorie di rigenerazione dei paesaggi in chiave sostenibile.

Il secondo ha interessato, invece, la rigenerazione dei paesaggi costieri urbanizzati, affrontando casi studio molto differenti tra loro, dalla costa abruzzese a quella siciliana, dai litorali laziali all'arco veneto. Sono stati pubblicati saggi che indagano criticamente i processi di evoluzione del costruito, la gestione degli ambiti demaniali in tema di manutenzione, strategie di riuso, di riciclo e interventi di bonifica; più in generale, metodi e processi di pianificazione sostenibile per la ricomposizione del rapporto tra città e mare, anche attraverso l'aggiornamento degli strumenti di governo vigenti.

Il terzo ha affrontato i temi che emergono dalla necessità di migliorare i processi di pianificazione e di gestione integrata del turismo costiero che, com'è noto, è tra le cause principali, se non la più importante, della manomissione delle aree costiere.

L'ultimo rapporto pre-pandemia pubblicato dall'Organizzazione mondiale del turismo (Unwto) ha confermato, ancora una volta, il peso del settore sulle economie di molti paesi, tra cui l'Italia. Settore che ha resistito alla diffusione del Covid-19 facendo registrare una flessione

Matteo di Venosa e Michele Manigrasso

meno importante rispetto ai territori interni e alle città d'arte, dove la crisi si è fatta più forte e diffusa.

I saggi raccolti in questa terza sezione riguardano: gli effetti che l'erosione costiera e le manomissioni antropiche producono nella gestione delle attività turistico-ricreative, nello spazio demaniale e nella tensione fra attività agricole e urbanizzazione lungo i bordi d'acqua; la necessità di valorizzare i paesaggi attraverso politiche che incentivino forme avanzate di turismo sostenibile; la possibilità di sperimentare nuovi strumenti di programmazione strategica e negoziata come i contratti di costa, per tutelare, gestire e valorizzare i paesaggi vista mare.

Il libro si conclude prefigurando possibili traiettorie di ricerche che indagano il suolo costiero come infrastruttura strategica per rigenerazione degli ambiti d'interfaccia città-acqua.

Riferimenti bibliografici

Pasolini, P. 2017

La lunga strada di sabbia, Guanda, Parma (IV ed.).

Pievani, T. - Varotto, M. 2021

Viaggio nell'Italia dell'Antropocene. La geografia visionaria del nostro futuro, Aboca, Sansepolcro.

Séclier, P. 2005

Pier Paolo Pasolini. La lunga strada di sabbia, Contrasto, Roma.

Parte prima
Tra terra e mare



COSTE IN MOVIMENTO

I. Coste e waterfronts

di Matteo di Venosa

Coste e waterfronts: nella tradizione disciplinare e nelle pratiche consolidate dell'urbanistica i due termini sono stati tenuti spesso separati. Da un lato la pianificazione delle coste principalmente impegnata – ai diversi livelli territoriali – sui temi della difesa e dello sviluppo turistico-balneare, dall'altro i numerosi progetti di waterfront cui le amministrazioni locali hanno fatto spesso ricorso negli ultimi decenni per tentare di promuovere il rinnovamento puntuale dei rispettivi fronti d'acqua (marittimi, fluviali e lacuali). Quasi mai tra pianificazione costiera e progettazione dei waterfronts è possibile rintracciare politiche e strategie coordinate.

La frammentazione delle esperienze coincide con la settorializzazione degli approcci. Comunemente, infatti, lungo la costa si riconoscono differenti tipologie di waterfront cui associare tecniche, competenze e saperi distinti. In questa direzione il waterfront costiero e il waterfront portuale sono stati sempre pensati come domini istituzionali e culturali differenti.

Le note che seguono sottolineano come le nozioni di coste e di waterfront coincidano con la medesima matrice ecologica il cui stato di salute è sempre più minacciato dai processi di trasformazione in corso e dagli impatti multipli dei cambiamenti climatici. A tale matrice ecologica vanno ricondotti i piani e i progetti sulla linea d'acqua.

Ciò richiede una riformulazione dei temi e degli approcci che riconoscano l'intersettorialità, la transcalarità e la vulnerabilità come condizioni imprescindibili per ogni azione di governo e di progetto.

1. *Avete detto waterfront?*

Il termine «waterfront» è entrato ormai da tempo nel lessico corrente e nelle agende urbane di numerose città d'acqua; deve la sua fortuna

ai programmi di rinnovamento urbano che, a partire dalla metà del secolo scorso, si sono attuati con successo in quasi tutti i paesi del mondo. Dapprima nel Nord America, con le esperienze di Boston, Toronto, Baltimora, New York, successivamente nel Nord Europa – Londra, Rotterdam, Le Havre, Anversa –, in Asia – Hong Kong, Singapore, Tokyo, Shanghai – e in tutte le altre parti del mondo industrializzato.

Sull'onda di tale fortunata tradizione, ogni città costiera e portuale vede nella riqualificazione del proprio affaccio sull'acqua (mare, fiume, lago) un'opportunità di incremento dei propri livelli di attrattività e competitività territoriale.

Il tema ha trovato più recentemente un nuovo impulso in relazione all'emergenza ambientale e, in particolare, alla vulnerabilità dei margini terra-acqua sottoposti agli impatti multipli dei cambiamenti climatici, come l'innalzamento del livello dei mari, l'ingressione marina, l'erosione, la stabilità dei versanti costieri, la gestione delle acque di scorrimento e delle isole di calore in prossimità dei contesti più urbanizzati.

Il dibattito degli ultimi vent'anni (Berlino 2000, Venezia 2004, Buenos Aires 2005) ha consentito di mettere a fuoco a livello internazionale i *Dieci principi guida per uno sviluppo sostenibile delle aree di waterfront urbano*, che sottolineano la necessità di considerare il waterfront non solo per la specificità dei connotati fisico-geografici, quanto come una politica d'intervento *place-based* orientata alla sostenibilità economica e istituzionale, ma soprattutto finalizzata alla rigenerazione sociale e ambientale dei contesti interessati.

Nonostante la maturità del dibattito e la diffusione del tema, le pratiche correnti di riqualificazione e sviluppo dei waterfronts e, più in generale, di pianificazione urbanistica delle aree costiere e portuali, appaiono quanto mai frammentate e contraddittorie. Tale rilievo appare particolarmente vero se si guarda alla situazione del nostro paese.

¹ I *principi guida* sono stati definiti durante la conferenza mondiale delle Nazioni Unite (Urban 21) tenutasi a Berlino nel luglio 2000 in occasione della *Expo 2000 World Exhibition*. Le dieci *guidelines* sottolineano: 1) la rilevanza che riveste il tema sulla qualità delle componenti ambientali del contesto di riferimento (acqua, aria, suolo); 2) il riconoscimento del waterfront come una morfologia urbana integrata ai tessuti della città esistente; 3) l'importanza dei caratteri storici del luogo la cui valorizzazione qualifica l'identità culturale del programma di rivitalizzazione del waterfront; 4) la *mixité* funzionale come requisito per il successo di ogni programma d'intervento sul fronte d'acqua; 5) il significato di spazio pubblico del waterfront la cui qualità garantisce accessibilità e fruizione per tutti i cittadini; 6) il significato strategico che riveste il partenariato pubblico-privato per la fattibilità e la gestione dei programmi di trasformazione del waterfront; 7) la sostenibilità sociale come fattore-chiave per la rigenerazione ecologica del waterfront; 8) la rilevanza della programmazione temporale dei programmi di intervento; 9) i requisiti di flessibilità e adattabilità delle soluzioni d'intervento; 10) la multidisciplinarietà e transcalarità dei piani.

Waterfront è diventato ormai un termine *umbrella* che raccoglie programmi, piani e progetti eterogenei (di valorizzazione, riqualificazione, recupero e rinnovo dei bordi d'acqua) e, nello stesso tempo, contesti paesaggistici diversi per morfologia, usi e pratiche sociali.

All'indeterminatezza del quadro culturale e operativo, si aggiunge in Italia l'assenza di una politica nazionale in tema di pianificazione delle aree costiere e la sostanziale separazione – di competenze, strumenti e tecniche – tra pianificazione costiera e pianificazione portuale. Tale separazione culturale ha condotto a tenere distinti il fronte marittimo da quello portuale.

Waterfront portuale, waterfront costiero

Waterfront portuale e waterfront costiero sono locuzioni spesso usate in modo interscambiabile; in realtà, identificano ambiti spaziali differenti che fanno parte di un'unica facciata litoranea tradizionalmente indicata con il termine costa o sistema costiero.

Ambedue le definizioni condividono la parola anglosassone *waterfront* che, a dispetto dell'inequivocabilità del significato, viene utilizzata in letteratura per richiamare situazioni spaziali anche molto differenti tra loro.

Per alcuni autori (Moretti 2008), il waterfront è l'area urbana a diretto contatto con l'acqua in cui sono solitamente presenti infrastrutture e attrezzature portuali; altri (Yassin, Eves, McDonagh 2010) ritengono, invece, che il waterfront vada inteso più genericamente come un'area d'interazione tra il sistema urbano e l'acqua, oppure come una frontiera ambientale tra il sistema marittimo e quello terrestre (Hou 2009). In questo ultimo caso il termine «waterfront» coinciderebbe con la nozione di costa così come definita nel 2009 dal *Mediterranean Protocol on Integrated Coastal Zone Management*.

La naturale fungibilità del termine ne testimonia la diffusa interscambiabilità con le nozioni di *harbourfront* (fronte del porto), *riverside* o *riverfront* (lungo fiume), *water edge* (linea o bordo d'acqua) (Timur 2013).

Numerosi studiosi, in particolare geografi e urbanisti (Hayut, Hoile, Vallega, Bruttomesso, Rigby, Breen), sono concordi nel ritenere che il waterfront identifichi quella parte di città che si affaccia su un corpo d'acqua naturale o artificiale, sia esso mare, lago, fiume, canale, torrente.

Una definizione, quest'ultima, molto vicina a quella contenuta nel dizionario di lingua britannica, dove viene rimarcata la connotazione

² In <https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/35671/08IG18FinalActiczmeng.pdf>.

urbana del waterfront, cioè la simultanea e necessaria presenza di un tessuto costruito e di un corpo d'acqua antistante (*Britannica World Language Dictionary*).

Ed è anche per questo motivo che, soprattutto nella letteratura anglosassone viene utilizzata la nozione di *urban waterfront* per distinguere gli affacci cosiddetti costruiti o urbani, da quelli che interessano i territori naturali e/o non urbanizzati.

A tale riguardo Peter Pun propone una classificazione dei waterfronts sulla base delle loro caratteristiche fisico-morfologiche riconducibili a due principali categorie di spazi: *naturali-antropici* (*natural-man-made waterfront*) e *urbanizzati-non urbanizzati* (*urbanised-non urbanised waterfront*) e alle loro possibili combinazioni morfologiche (Pun 1993). All'interno di queste due categorie possono essere ricompresi i waterfronts portuali e i waterfronts costieri e le loro rispettive configurazioni spaziali e funzionali.

Al di là del loro grado di urbanizzazione e/o di naturalità, è possibile affermare che sia il waterfront portuale sia quello costiero identificano aree urbane che stabiliscono una qualsiasi relazione con l'acqua; in particolare, una relazione di affaccio e di localizzazione geografica molto spesso mediata da un fronte urbano costruito.

L'ampiezza del significato a cui rimanda il termine *waterfront*, troverebbe quindi una prima delimitazione operativa quando ci si riferisce all'affaccio della città su un bacino portuale piuttosto che sulla linea di costa. Esisterebbe, di conseguenza, un waterfront portuale e un waterfront costiero che si distinguono per la peculiarità dei rispettivi caratteri morfologici e funzionali.

Tale precisazione terminologica scaturirebbe da una lettura ricorrente della città moderna e contemporanea che ha riconosciuto, anche all'interno dello stesso organismo urbano, due contesti separati e autonomi. Da un lato, la città sul porto con una propria economia e struttura formale, dall'altro la città costiera o rivierasca, con una storia più recente rispetto a quella portuale, che si è sviluppata lungo le coste italiane seguendo un modello lineare semplificato e con un suo specifico linguaggio figurativo caratterizzato dagli arenili, dalle difese foranee, dalle strade e passeggiate litoranee e da una edilizia seriale costruitasi sulla estensione delle maglie della città consolidata (Corbin 2001; Capuano 1992; Cherubini 1990). All'interno di questa descrizione della città novecentesca troverebbe giustificazione la differenza tra waterfront portuale e waterfront costiero, rappresentando rispettivamente i fronti a mare della città cosiddetta portuale e balneare-costiera.

Come vedremo nel paragrafo successivo (cfr. *waterfront metropolitano*) tale articolazione funzionale del waterfront risulterebbe sempre più artificiosa rispetto alle conurbazioni costiere contemporanee, caratterizzate da concomitanti processi di metropolizzazione insediativa e di riorganizzazione territoriale dei cluster portuali.

Ci sono, tuttavia, ulteriori considerazioni che giustificano la tradizionale interpretazione della natura differente del waterfront portuale e costiero.

Com'è noto, la nozione di waterfront portuale – o di fronte del porto – nasce con le origini della città-porto e si trasforma con essa seguendo le alterne fasi di sviluppo e di declino.

Nell'ampia letteratura in tema di *waterfront movement* e di *waterfront redevelopment*, il waterfront portuale coincide con lo spazio urbano della città consolidata a ridosso dell'area portuale dove erano collocati gli impianti portuali storici (banchine, attrezzature, magazzini, industrie di trasformazione) che a partire dagli anni sessanta del secolo scorso sono stati interessati dai diffusi processi di dismissione e di abbandono.

Il waterfront portuale, oltre a rappresentare l'affaccio della città sullo storico bacino portuale, svolge l'importante ruolo di mettere in relazione il porto con il contesto territoriale di riferimento: uno spazio di mediazione e di filtro tra il territorio, la città e la rete infrastrutturale entro cui ogni nodo portuale si inserisce.

Attraverso il waterfront, quindi, i due sistemi (quello urbano-territoriale e infrastrutturale-portuale) si connettono secondo molteplici modalità e linguaggi (Desfor - Laidley 2011).

All'interno del waterfront – e nei pressi dello scalo portuale – si localizzano infatti infrastrutture della logistica e le attività *port oriented* (finanziarie, terziarie, ricettive, manifatturiere) che generano per la città economie di agglomerazione e di urbanizzazione (Musso 1996).

Tale valore di connettività consente di concettualizzare il waterfront portuale come «interfaccia» alludendo, con quest'ultima definizione, ad un complesso dispositivo di transizione che va oltre la natura prettamente fisica dell'interazione città-porto-territorio.

La nozione di interfaccia portuale amplia i significati originari del waterfront includendo quelle relazioni (non solo fisiche) estese agli scambi naturali e culturali, ai sistemi di pianificazione e normative, agli attori locali e ai *players* istituzionali, le cui note difficoltà di coordinamento sono spesso all'origine della separazione fisica e culturale tra porto e proprio contesto di riferimento (Moretti 2010; De Martino 2020).

Più recente è, come si detto, l'interesse disciplinare per la nozione di waterfront costiero e, soprattutto, per le sue ricadute sulle politiche territoriali.

Per la geografia culturale, l'ecologia costiera e l'urbanistica di matrice ecologico-ambientale, il waterfront costiero coincide con l'estensione territoriale della frontiera terra-mare entro la quale si riconoscono le dinamiche peculiari (economiche, sociali, ambientali e culturali) di una determinata facciata litoranea.

Il waterfront costiero è quindi un luogo fisico la cui frontiera supera i limiti amministrativi della stretta striscia demaniale marittima con la quale generalmente si tende a farla coincidere; al suo interno si alternano ambiti di paesaggio eterogenei e ambientalmente fragili: parti di città storica, aree industriali, riserve naturali e aree protette, arenili e falesie, strutture temporanee di servizio alla balneazione, tessiture agricole, infrastrutture e impianti tecnologici. Possiamo intendere il waterfront costiero come il naturale salto di scala del waterfront portuale che consente di inquadrare la complessità ecologico-ambientale del territorio litoraneo con le sue reti ambientali e insediative, le infrastrutture e i servizi, il ricco patrimonio culturale i cui valori e fragilità reclamano politiche di intervento integrate e multiscalari.

Emerge in tale ultima interpretazione l'ampiezza della nozione di waterfront costiero che includerebbe spazi urbani o extraurbani che abbiano una qualsiasi relazione con l'acqua: non necessariamente un rapporto di contiguità fisica e/o di affaccio, bensì una relazione ecologica entro la quale si riconoscono gli scambi culturali, economici e sociali sui quali si è costruito il palinsesto costiero inteso come bene patrimoniale e risorsa economica.

Il concetto di waterfront costiero coincide dunque con la nozione di costa cioè di «regione geomorfologica, a cavallo della linea di riva, nella quale le interazioni fra gli elementi terrestri e marini avvengono internamente a sistemi ecologici complessi, formati da elementi biotici e abiotici, e in continua coesistenza e interazione con la comunità umana e le sue attività socio-economiche».

³ Sono numerosi i riferimenti culturali e metodologici che hanno consentito negli ultimi decenni di mettere a fuoco – a livello internazionale ed europeo – indirizzi e strategie per la salvaguardia e la gestione degli ambiti costieri intesi come reti ecologiche complesse e in continua evoluzione. A partire dal Mediterranean Action Plan (Map) del 1975, la Convenzione di Barcellona ratificata nel 1978, l'Agenda 21 nel 1992, il Protocollo Gizec siglato a Madrid nel 2009, fino alla più recente Direttiva 2014/89/UE che ha istituito la Pianificazione dello spazio marittimo (Msp).

⁴ Si veda il *Mediterranean Protocol on Integrated Coastal Zone Management* cit.

In questa direzione interpretativa, le due nozioni di *coastal area* e di *coastal management area* appaiono particolarmente dense di significato. La prima identifica una porzione di facciata litoranea entro cui si riconoscono quei processi omogenei di natura socio-economica, fisiografica e culturale che influiscono sulla configurazione e struttura dei differenti waterfront (Vallega 1992). La seconda definisce un processo di pianificazione e gestione della *coastal area* entro cui il waterfront costiero e quello portuale sono ricondotti all'interno di una visione ecosistemica per lo sviluppo e la tutela del tratto costiero nel quale si collocano.

Waterfront metropolitano

La figura del waterfront metropolitano intende riportare l'attenzione del piano e del progetto urbanistico alla natura interscalare dell'interfaccia costiera, ai processi di *governance* multilivello, alle geografie complesse di rischio e di vulnerabilità. La definizione di waterfront metropolitano propone, quindi, il superamento della demarcazione funzionale tra waterfront costiero e waterfront portuale riconoscendo, all'interno delle conurbazioni metropolitane costiere, una figura unitaria e complessa di interfaccia terra-acqua. Al suo interno è possibile riconoscere un patrimonio di risorse culturali che richiedono approcci coordinati e intersettoriali: i fari, gli antichi edifici per la difesa e l'avvistamento (torri e fortezze), le strutture per la pesca da terra (trabocchi), le antiche difese portuali, gli insediamenti costieri, i manufatti di archeologia industriale marittima, alcuni biotopi naturali (acquatici e terrestri) correlati alle peculiarità biologiche e geo-morfologiche dei siti marini e costieri, i paesaggi sommersi; elementi che testimoniano valori di lunga durata che hanno dato forma a società, territori ed economie.

Il campo di osservazione del waterfront metropolitano è territorialmente definito all'interno dei processi di «littoralizzazione» e di «metropolizzazione» dell'urbano che hanno dato origine, soprattutto lungo alcuni margini costieri mediterranei, a formazioni estese e multipolari potenzialmente competitive, in realtà caratterizzate da un forte grado di frammentazione interna e di vulnerabilità geo-ambientale (Troin 1997; Fuschi 2008).

Lo studio di tali processi globali fa emergere le specificità socio-economiche dei contesti territoriali, delle condizioni geografiche, delle eredità culturali e istituzionali (Clementi, Dematteis, Palermo 1996; Barbie-

⁵ Il *Coastal Area Management Programme* (Camp), approvato durante il sesto *Ordinary Meeting* delle Parti contraenti la Convenzione di Barcellona (Atene 1989), è di particolare importanza nel contesto del Protocollo Gizec.

ri 2016; Indovina 2005). Nell'Europa continentale, i waterfronts metropolitani coincidono con la facciata litoranea nord europea della regione della Radstad, con la conurbazione costiera San Sebastian-Bayonne sul margine settentrionale dei Paesi Baschi, con alcuni tratti occidentali dell'arco latino in corrispondenza delle metropoli costiere e portuali di Barcellona, Marsiglia e Valencia. In Italia, i processi di diffusione dell'urbano costiero, sono osservabili lungo la dorsale adriatica centro-settentrionale, in corrispondenza dell'arco ligure e di alcune aree metropolitane del Mezzogiorno come quelle di Napoli, Bari e Palermo.

I fenomeni interrelati di littoralizzazione e metropolizzazione vanno studiati, in Italia come in Europa, in relazione alle dinamiche demografiche e di ristrutturazione dei sistemi economico-produttivi (in particolare il settore agricolo) entro cui, soprattutto negli ultimi anni, hanno giocato un ruolo decisivo i processi di delocalizzazione industriale e di clusterizzazione delle infrastrutture logico-portuali le cui strategie di *governance* coinvolgono ormai facciate litoranee sempre più ampie.

Il salto di scala della città costiera che si metropolizza corrisponde quindi ad un cambio di dimensione del waterfront, non solo per estensione territoriale, ma anche per valori di qualità, campi di relazione (materiali e immateriali), livelli di criticità e di esposizione al rischio.

Dirk Schubert, osservando alcune metropoli costiere europee (Londra, Barcellona, Rotterdam e Amburgo), ha evidenziato come il cambio di scala dei rispettivi waterfront abbia coinciso con una dimensione più strategica dei programmi, dei piani e dei progetti che si occupano di governo del territorio costiero (Schubert 2011).

In questa direzione Londra e Barcellona rappresentano casi paradigmatici.

Nella capitale inglese, l'intervento isolato e pionieristico di Canary Wharf, avviato nell'East End a partire dal 1970, ha dato impulso ad un articolato processo di riqualificazione del riverfront che si è sviluppato raggiungendo l'estuario del fiume Tamigi e inglobando, in circa 50 chilometri di waterfront metropolitano, magazzini in disuso, *brownfields*, spazi aperti residuali e quartieri periferici. A Londra, come in altre esperienze europee di *waterfront revitalization* (Rotterdam, Amburgo, Anversa, Barcellona) il salto di scala dell'interfaccia città-acqua si inserisce in una strategia di pianificazione multiscalare attuata grazie al più grande programma europeo di sviluppo regionale noto con il nome di *Thames Gateway Corridor*.

A Barcellona, il waterfront metropolitano, più direttamente collegato alla città consolidata, è compreso tra i due fiumi Besos e Llobregat. Anche qui, come a Londra, il processo di rivitalizzazione della

costa ha coinciso con la delocalizzazione di alcune attività portuali pesanti (terminal container e polo logistico) e si è avviato, agli inizi degli anni novanta, a partire dall'antico port Vell, includendo progressivamente, dapprima l'area del porto Olimpico, poi il Forum della Cultura, infine le aree del Poblenou non direttamente sull'acqua. Tale processo di espansione del waterfront metropolitano è stato guidato dal Piano strategico metropolitano (Psm) che ha inquadrato lo sviluppo dell'interfaccia terra-acqua tra Terragona e Girona, all'interno della regione metropolitana Barcellona-Lione.

I casi di Barcellona e Londra dimostrano come il salto di scala del waterfront richieda nuovi criteri di osservazione e di interpretazione progettuale che sappiano cogliere la natura multidimensionale delle dinamiche in atto e soprattutto la matrice ecologica e ambientale dei nuovi progetti di rigenerazione e valorizzazione del waterfront.

2. Il waterfront non è una linea.

Nelle note precedenti si è sottolineato come ogni aggettivazione del termine «waterfront» (urbano, costiero, portuale, urbanizzato, non urbanizzato, metropolitano), benché conservi una sua peculiarità funzionale e morfologica, racchiuda in sé i valori (materiali e immateriali) di uno spazio di tramite e di frontiera; ciò che emerge è la dimensione topologica di uno spazio fluido e dinamico, attraversato da una molteplicità di scambi territoriali, naturali e culturali.

La natura relazionale e multidimensionale del waterfront influisce sul riconoscimento della sua complessa geografia, e di conseguenza, sulla identificazione dei temi e degli obiettivi sui quali impostare le azioni del piano e del progetto urbanistico.

In ogni caso – è bene ancora una volta sottolinearlo – i waterfronts, le aree di frontiere terra-acqua, non sono rappresentabili come semplici linee e perimetri, bensì come spazi compositi e a sezione variabile, articolati secondo contesti e morfologie urbane differenziate entro cui è possibile riconoscere e progettare l'identità plurima della città marittima e portuale.

È praticamente impossibile – oltre che errato – definirne una univoca delimitazione topografica che dipende, al contrario, da numerose variabili come: la morfologia urbana esistente, le condizioni ambientali dei siti costieri, le relazioni socio-economiche tra il contesto urbano e il mare, le strategie e i programmi di riqualificazione e valorizzazione del rapporto città-acqua che ogni comunità intende attuare.

La lettura interrelata della struttura urbano-territoriale e delle vicende che ne hanno determinato l'evoluzione mette in evidenza la variabilità delle relazioni (funzionali, sociali e morfologiche), cui ricondurre le differenti figure dell'interfaccia tra città e acqua.

Dall'analisi dei contesti costieri emerge sempre una geografia del waterfront che va oltre il bordo d'acqua per annettere manufatti e contesti paesaggistici dislocati a distanze variabili dalla linea di costa (Gastil 2002). Alcuni esempi possono aiutare a esemplificare le considerazioni appena fatte.

A Boston, il noto *Quincy Market* non è direttamente collegato all'*inner harbour*, eppure rappresenta il luogo simbolo della riqualificazione della città portuale e del movimento culturale che negli anni sessanta in America prese il nome di *waterfront revitalization*.

Anche a New York, il percorso della *Brooklyn Esplanade* si sviluppa ad una certa distanza dall'East River, considerata l'affaccio principale della città sull'acqua.

A Barcellona e Londra, modelli paradigmatici di città costiere e portuali, i rispettivi waterfront includono infrastrutture, edifici e spazi aperti non necessariamente collocati lungo il bordo d'acqua, ma fortemente connessi ad esso. Nella città catalana, il distretto *Poblenou* collocato alle spalle del fronte d'acqua, ormai considerato parte integrante dello sviluppo del nuovo waterfront che ha raggiunto la foce del fiume Besos; oppure a Londra, lungo il corso del Tamigi, il sistema delle aree dismesse, dei settori urbani e delle linee d'acqua facenti parte del *Blue Ribbon Network*.

Anche nelle città di Lisbona, Bari e Trieste le griglie regolari della *baixa*, del borgo murattiano e del quartiere giuseppino fanno organicamente parte dei rispettivi waterfronts urbani e portuali con i quali stabiliscono ancora oggi relazioni di reciprocità percettiva, morfologica e culturale.

Le metropoli costiere nelle regioni deltizie del Northern Range di Rotterdam, Anversa, Amburgo misurano l'estensione dei loro rispettivi waterfronts sulla base delle geografie determinate dalle periodiche oscillazioni delle maree.

Ampliando lo sguardo alla scala territoriale, è sempre possibile rilevare lo spessore variabile dei differenti contesti paesaggisti che strutturano i waterfronts metropolitani delle estese conurbazioni costiere; in Italia lungo la dorsale medio-adriatica, l'arco ligure, la costa partenopea e alcuni tratti della costa orientale siciliana.

I casi appena richiamati dimostrano la natura composita dei waterfronts costieri e portuali entro cui si combinano differenti contesti pae-

saggistici non necessariamente contigui ai corpi d'acqua (Toccolini 2015) ma strettamente interrelati ad essi da ragioni di tipo morfologico, storico, ambientale e socio-economico.

Nell'ambito di tale lettura culturale delle relazioni tra città e acqua hanno trovato posto le nozioni di «porto come paesaggio» e di «costa come parco» indagate all'interno di alcune ricerche applicate (di Venosa - Pavia 2012; Rosselli - Martellucci 2006) che hanno sottolineato la necessità di spingere le letture e il progetto dei fronti d'acqua fino a riconoscere il valore strutturante delle relazioni trasversali che innervano il sistema costiero, collegandolo alle reti e territori di prossimità.

Queste ultime considerazioni introducono nelle riflessioni finora fatte una dimensione interpretativa del waterfront che va oltre il riconoscimento della sua specifica condizione topografica (come zona di affaccio su un corpo d'acqua), per mettere in rilievo il «progetto implicito» contenuto nella sua stessa nozione. In questa ultima prospettiva il waterfront diviene una modalità per osservare le complesse dinamiche costiere riconoscendone, attraverso l'esercizio critico del progetto, le differenti condizioni morfologiche, culturali, economiche e infrastrutturali.

Il waterfront coinciderebbe quindi con una figura progettuale, che introduce una prospettiva di trasformazione del territorio costiero. Come per le nozioni di «paesaggio» e «spazio pubblico», anche il waterfront può essere inteso come un costruito: è il prodotto di un'azione, non esisterebbe in sé in quanto entità fisica, ma si realizzerebbe all'interno di un processo di territorializzazione, quindi di un progetto culturale prima ancora che di urbanistica e di architettura.

Si tratta dunque di pianificare la città costiera e portuale traguardando – e progettando – l'interfaccia città-acqua (la costa) come un waterfront: un articolato sistema di relazioni multidimensionali, denso di risorse e di opportunità, fragilità ed equilibri ambientali, potenzialità strategiche e d'innovazione per la città e il territorio (Carta - Ronsivalle 2016). All'interno di tale ampia prospettiva di lavoro si collocano le nozioni di «waterfront infrastruttura ambientale» e di «costa come parco» indagate in alcune recenti esperienze di ricerca applicata.

3. *Waterfront infrastruttura ambientale.*

I cambiamenti imposti dagli eventi naturali e la difficile congiuntura socio-economica internazionale espongono le città costiere e le aree di waterfront a nuove condizioni di rischio associate in particolare: ai fenomeni di innalzamento delle maree, di erosione e di subsidenza co-

stiera, all'innalzamento dell'isola di calore, alla contaminazione dei suoli e delle acque, alle gestione delle acque meteoriche di scorrimento superficiale, all'inadeguato funzionamento dei sottoservizi urbani e portuali in prossimità della costa (in particolare le reti fognarie e il sistema di raccolta rifiuti), ai diffusi processi di degrado fisico e sociale dei tessuti storici e delle urbanizzazioni collocate a ridosso degli ambiti portuali e delle linea d'acqua.

Tali problematiche non trovano organica risoluzione nelle agende urbane delle città costiere e portuali; al contrario, vengono spesso affrontate in modo autonomo all'interno di strumentazioni settoriali, attraverso azioni progettuali frammentarie e procedure valutative che si dimostrano spesso inefficaci (valutazioni ambientali strategiche e di impatto ambientale, studi di compatibilità paesaggistica, analisi ambientali di rischio specifico ecc.).

La pressione insediativa costiera e la collocazione urbana della maggior parte degli ambiti portuali operativi (scali commerciali, Ro-Ro, rinfuse ecc.) rendono arduo – perlomeno in Italia – ogni tentativo di risolvere in modo coordinato i problemi ambientali connessi al grado di vulnerabilità sistemica dell'organismo urbano e portuale.

Anche per questo motivo, l'area di interfaccia porto-città appare come una *periferia interstiziale*, un luogo marginale e degradato.

Con la nozione di «waterfront infrastruttura ambientale» si intende sottolineare la rilevanza che i temi ambientali rivestono nella pianificazione e progettazione degli ambiti portuali e costieri contemporanei.

Si tratta di qualificare il waterfront come un programma d'intervento che si prefigge di operare come un dispositivo in grado di fornire un servizio per il riequilibrio del contesto ambientale, in termini di resilienza, di efficienza energetica, di riduzione delle emissioni di gas serra e di sicurezza sociale. Un programma che tenga conto delle disponibilità delle risorse economiche, si confronti con il tempo lungo dei processi e degli adattamenti ambientali, si attui incrementalmente attraverso interventi di piccola taglia coerenti con una visione strategica e condivisa per lo sviluppo sostenibile del territorio in cui il waterfront si inserisce (di Venosa 2016).

Tale prospettiva tenta di superare il modello di intervento sui waterfront urbani e portuali fondato su una mera operazione di valorizzazione immobiliare dei suoli (Breen - Rigby 1994), a favore di un approccio progettuale – incrementale, multidisciplinare e interscalare – che considera le condizioni di fragilità (geo-ambientale, funzionale, economica e sociale) dei contesti costieri e portuali come temi prioritari di un programma strategico di trasformazione urbana e territoria-

le. La prospettiva di lavoro appena delineata si fonda su un'importante tradizione disciplinare, ma anche su alcune sperimentazioni progettuali in corso.

L'esperienza di Frederick Law Olmsted a Boston, *Emerald Necklace* (*Collana di smeraldi*) è particolarmente significativa. Essa nasce come risposta organica alle molteplici condizioni di funzionamento metabolico della città. La topografia del sito, i flussi e le maree, il sistema dei percorsi e delle reti verdi, rappresentano gli elementi strutturanti di un progetto di rigenerazione ecologica dell'intera città. Olmsted esemplifica – nella seconda metà del XIX secolo – la nozione di waterfront come grande corridoio ambientale che, interconnettendosi con le altre reti naturali, migliora le funzioni vitali della città sotto l'aspetto della protezione e del controllo delle acque, della sicurezza ambientale, della qualità della vita dell'intero ecosistema urbano. Il waterfront diviene una infrastruttura di suolo che consente alla città di Boston di adattarsi ai differenti cicli evolutivi dei sistemi naturali.

L'approccio ecosistemico al tema della pianificazione e progettazione dei waterfront orienta le politiche urbanistiche di alcune città contemporanee in Europa e nel mondo.

Il concorso *Living with Water*, lanciato nel 2014 dalla città di Boston, ha premiato il gruppo italiano Thesis (con J. Nunes) con la soluzione *Total Approach Resilient* che propone una riconfigurazione della penisola di Columbia Point per dare una risposta incrementale e multiscale ai rischi associati all'innalzamento del livello delle maree. A New York (2014), il waterfront della Lower Manhattan, disegnato dal gruppo Big (Bjarke Ingels Group) e dagli olandesi One Architecture, è una *cintura verde* che permette di mitigare gli effetti generati dalle inondazioni e dalle forti precipitazioni piovose. Le proposte di New York e Boston, elaborate dopo l'evento disastroso dell'alluvione Sandy, dimostrano l'efficacia di un modello di intervento sistemico al tema del waterfront che incrementa i livelli di sicurezza geo-ambientali delle città migliorando, nel contempo, la qualità delle reti tecnologiche e della mobilità, degli spazi pubblici e delle prestazioni energetiche della città.

In questa stessa direzione si inquadra l'articolata proposta del gruppo Elemental (coordinato dal premio Pritzker Alejandro Aravena) per Constitución (Cile) devastata nel febbraio 2010 dall'azione combinata del terremoto e di un'onda di tsunami alta sei metri. L'elemento strutturante del master plan di Aravena è un esteso *waterfront boschivo* che funge sia da argine naturale contro le future calamità idrogeologiche (in particolare, esondazioni e terremoti), sia da parco

urbano attrezzato con spazi ludici, percorsi ciclo-pedonali e servizi collettivi (Biagi 2016).

In Europa, i riferimenti più significativi di waterfront come infrastrutture ambientali si inquadrano all'interno di alcuni Piani di adattamento ai cambiamenti climatici (Pacc) e Piani di azione per l'energia sostenibile (Paes) promossi a livello comunitario nell'ambito delle politiche della sostenibilità. A Rotterdam (2009) con i progetti integrati denominati *River Dikes* lungo il fiume Maas, ad Anversa (2006) con la sistemazione delle banchine dello Schelda, ad Amburgo (2010) con i progetti degli spazi pubblici nel quartiere di Sandtor-kai a HafenCity. Tutti i casi dimostrano come la considerazione dei rischi generati dall'imprevedibilità degli eventi naturali impongono un ripensamento delle politiche, degli strumenti e dei modelli di sviluppo delle città.

Nelle esperienze citate il progetto del waterfront tende a qualificarsi per gli inediti valori di qualità che ne mettono in luce i molteplici significati ecologici e relazionali: infrastruttura ambientale e strategica, opera di difesa e corridoio ecologico, spazio pubblico di connessione e sistema integrato per la gestione delle acque, dei rifiuti e per la produzione di energia, matrice e struttura di riferimento per l'innescio di processi incrementali per la tutela e valorizzazione dei contesti attraversati. In questa direzione di ricerca progettuale è possibile definire il waterfront come *green infrastrutture* (Firehock 2015) che contribuisce alle dotazioni ecologiche di un territorio, incrementando i gradi di resilienza e la qualità abitativa dei contesti attraversati.

4. *La costa come parco. Riferimenti e applicazioni.*

La nozione di «parco» adottata in questa sede non coincide con una idea di *enclave* funzionale per il *loisir* e lo svago, né tantomeno, con quella di territorio esclusivo, interamente protetto e vincolato *ex lege*; piuttosto, il concetto di «parco», intende veicolare un approccio ecosistemico alla pianificazione e gestione delle coste che valorizzi le risorse di contesto assumendo una visione multiscalare e transdisciplinare dei processi in atto.

Si conferma quindi la fertilità della definizione di costa come zona di transizione terra-mare i cui limiti non coincidono con le rigide perimetrazioni di natura amministrativa, bensì risultano regolati dalle complesse interazioni ecologiche e socio-economiche che si instaurano lungo la costa.

La definizione di costa come parco suggerisce, in altri termini, una strategia per il governo delle aree costiere che pone al centro della propria attenzione la tutela, la valorizzazione e la gestione dei sistemi di relazione (ecologici, economici e sociali, morfologici e culturali) che attraversano il territorio qualificandolo come fascia ecotonale e paesaggio identitario di transizione. L'idea di parco promuove, quindi, una maniera di vivere la costa, di entrare in sintonia con i suoi processi di trasformazione e di immaginare forme multiple e condivise di abitabilità in opposizione alle pratiche d'uso correnti che guardano la costa esclusivamente come bene da sfruttare e consumare (Mininni 2010; Milano - Russo 2014; di Venosa 2007).

Tali prospettive intercettano i contenuti del dibattito più avanzato – a livello europeo e internazionale – in tema di tutela, valorizzazione e gestione delle fasce costiere. In particolare, gli indirizzi del programma di Gestione integrata delle zone costiere (Gizc), la Direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino e la più recente Pianificazione dello spazio marittimo (Direttiva 2014/89/UE) recepita nell'ordinamento nazionale italiano nel 2014.

La Gizc fa riferimento ad un processo di *governance* multilivello teso a garantire lo sviluppo socio-economico di un ambito costiero nel rispetto della sua fragilità ecosistemica e dell'integrazione delle competenze disciplinari e politico-amministrative; va intesa come un modello di pianificazione e gestione flessibili che tenta di superare la settorialità e la frammentarietà degli approcci correnti, a favore di un programma adattivo, continuo e integrato dei processi ecologici, economici e sociali che interessano un ambito costiero (art. 2 del Protocollo Izmc 2009).

Com'è noto, i principi sulla gestione costiera sono maturati all'interno di un luogo dibattito politico e disciplinare che ha prodotto un consistente corpus di indirizzi, raccomandazioni e acquisizioni teoriche.

È opportuno citare a riguardo il Piano d'azione delle Nazioni Unite per il Mediterraneo (*Mediterranean Action Plan – Map*) che, negli anni settanta, ha posto le basi per l'avvio di una politica transnazionale in tema di protezione delle acque e delle coste territoriali. Nel 1992 l'«Agenda 21» di Rio de Janeiro ha dedicato il capitolo 17 alla protezione dei mari e delle aree costiere. In Europa il tema ha trovato una

⁶ Il Gizc è stato introdotto nel contesto europeo nel 2002 (Raccomandazione 2002/413/Ce) per promuovere l'assetto sostenibile delle zone costiere. Nel 2009 nell'ambito della Convenzione di Barcellona è stato definito il Protocollo sulla gestione integrata delle zone costiere del Mediterraneo entrato in vigore nel 2011.

matura definizione con la Convenzione di Barcellona (Protezione dell'ambiente marino e della regione costiera del Mediterraneo) tramite la quale è stato sottoscritto dall'Unione europea e dai 14 Stati aderenti (tra cui l'Italia) il «VII Protocollo» inerente la Gestione integrata delle zone costiere (Gizc o Iczm), pubblicato sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea del 4 febbraio 2009.

Con il Protocollo VII i paesi contraenti avrebbero trovato le basi culturali e metodologiche per definire le specifiche strategie nazionali per la gestione e pianificazione delle aree costiere nell'ambito delle quali compiere le scelte di indirizzo per la salvaguardia e la valorizzazione sostenibile dei litorali.

Purtroppo nel nostro paese, in assenza di una strategia unitaria, prevalgono una molteplicità di orientamenti regionali spesso contraddittori e frammentari in cui, nonostante alcune innovazioni normative (Emilia-Romagna, Marche, Sardegna), prevalgono gli aspetti della difesa costiera e la programmazione di interventi prevalentemente ispirati ad approcci antropici e settoriali (Soriani e altri 2015; Boscolo 2011).

Al contrario, il citato Protocollo di Barcellona promuove un approccio olistico alla pianificazione costiera fondato sulla necessaria integrazione disciplinare e delle componenti sociali, economiche ed ecologiche che normalmente entrano in gioco quando si parla di coste.

In Europa, un importante riferimento metodologico per la pianificazione e la gestione delle fasce costiere è rappresentato dal «Programma dimostrativo sull'assetto delle aree costiere» lanciato nel 1996 e sperimentato, a livello locale e regionale, attraverso trentacinque progetti pilota. Nell'ambito delle sperimentazioni del processo Gizc va ricordato, inoltre, il progetto *Camp* (*Coastal Area Management Programme*) che riveste significatività e rilevanza anche rispetto alla Direttiva 2014/89/UE che istituisce il quadro della Pianificazione dello spazio marittimo (*Maritime Spatial Planning*).

Camp Italy (avviato nel 2014) ha avuto l'obiettivo di sperimentare su alcune aree pilota attività di *policy* e di gestione integrata delle aree

⁷ Si rimanda al report annuale Ispra, *Piani di Gestione Regionali (Coste)*, in https://annuario.isprambiente.it/sys_ind/113.

⁸ Si veda il Rapporto Thetis, *Analysis of Member States progress reports on Iczm*, final report, Venezia 2011, in <http://www.cirspe.it/gizc/Pubblicazioni/Pubblicazioni%203/3-%20Report%20ICZM%20Thetis%202011.pdf>.

⁹ La sperimentazione Camp ha identificato cinque aree costiere ricadenti in tre regioni: Sardegna, Toscana ed Emilia-Romagna. In particolare, nella regione Sardegna la zona costiera compresa tra Capo Li Canneddi a nord, e Capo Galera a sud, incluse l'Isola Piana e l'Isola dell'Asinara; nella regione Emilia-Romagna, la zona costiera compresa tra la foce del fiume

marino-costiere per lo sviluppo sostenibile delle stesse, attraverso la riduzione delle vulnerabilità territoriali, la gestione sostenibile delle risorse naturali, la conservazione degli habitat naturali e della biodiversità. I risultati delle sperimentazioni sono particolarmente significativi e alimentano la speranza che anche l'Italia, al pari di altri paesi (tra cui Spagna, Francia, Inghilterra, Grecia), si doti presto di un quadro di indirizzo nazionale in tema di pianificazione e gestione integrata delle proprie regioni litorali.

La nozione di *costa come parco* si colloca coerentemente all'interno dei riferimenti appena citati; essi suggeriscono di prender più consapevolmente in carico i valori costitutivi del paesaggio costiero inteso come grande risorsa ambientale interconnessa con gli altri sistemi antropici e naturali all'interno di una fitta rete di relazioni ecologiche e territoriali (Greco 1990; Marino 2011).

Tale orientamento sottolinea la centralità dei temi ecologici e apre interessanti campi di sperimentazione e di ricerca progettuale. In questa direzione la costa adriatico-salentina indagata nell'esperienza di ricerca descritta di seguito offre un interessante caso di studio.

L'ambito di area vasta analizzato ricade nel Tavoliere salentino e, in particolare, nel tratto costiero compreso tra le marine di Lecce e Torchiariolo, classificato dal Piano paesaggistico territoriale regionale (Pptr) «ad alta valenza naturalistica da riqualificare».

Un territorio degradato ma nel contempo caratterizzato da un elevato grado di biodiversità; al suo interno ricadono gli habitat di interesse ambientale e comunitario come: l'area umida delle Cesine, il Parco regionale e il bosco del Rauccio, la fitta macchia mediterranea, il cordone dunare e le aree umide retrodunali, quest'ultime alimentate dalla linea di affioramento delle risorse carsiche e dalle acque provenienti dalle campagne circostanti.

Un waterfront costiero di oltre venti chilometri che penetra nella campagna retrostante, inglobando la campagna olivetana monumentale (oggi devastata dalla Xylella), la Statale 613 e i centri urbani di prima fascia di San Pietro Vernotico, Torchiariolo, Squinzano, Trepuzzi e Lecce.

Po di Goro a nord, e la foce del fiume Rubicone a sud; nella regione Toscana, la zona costiera compresa tra Principina a Mare (in provincia di Grosseto), quale limite settentrionale del Parco naturale regionale della Maremma, e il confine meridionale con la Regione Lazio, incluse le Formiche di Grosseto, l'Isola del Giglio e Giannutri. Per maggiori informazioni si rinvia al report finale *Camp Italy* disponibile al seguente link: https://www.mite.gov.it/sites/default/files/archivio/allegati/CAMP/CAMP_Italy_Final_Report_it.pdf.

¹⁰ Gli studi sulla costa salentina cui si fa riferimento sono maturati nell'ambito delle attività di ricerca applicata e didattica condotte nei corsi di Progettazione urbanistica e nel laboratorio di laurea del Dipartimento di Architettura di Pescara.

Lo stato di compromissione ambientale provocato dallo sviluppo costiero abusivo degli ultimi cinquant'anni chiede per l'area in esame la predisposizione di un progetto di rigenerazione territoriale con una forte connotazione sociale ed ecologico-ambientale.

Il progetto di territorio promuove la costituzione di una *governance* a scala territoriale che preservi la rete integrata di nodi (le aree protette, le centralità storico-culturali, le aree di pregio ambientale e naturale terrestri e marine, i beni antropici diffusi nel paesaggio agricolo) e di connessioni lineari (le reti infrastrutturali marittime e terrestri, le trame e le percorrenze storiche, i corridoi naturali) che attraversano il territorio costiero, valorizzandolo come risorsa paesaggistica ed economica.

La visione guida rappresentata nell'immagine (Fig. 1) è concepita come un dispositivo adattivo risultante dalla composizione di alcune strategie territoriali ritenute rilevanti rispetto alle specificità del contesto di studio. In particolare, le strategie coincidono con cinque interrelate figure progettuali di scala vasta: a) il parco naturale costiero; b) gli ambiti di rigenerazione paesaggistica; c) il parco agricolo multifunzionale; d) le connessioni naturali trasversali; e) le reti di mobilità e la strada parco.

La prima figura progettuale (parco naturale costiero) compone in un unico sistema territoriale le differenti categorie di spazi aperti e manufatti che si presentano oggi nelle condizioni di isolamento e di degrado ambientale. Fanno parte del parco costiero i principali habitat di pregio (di cui alla direttiva 92/43/Cee) come le dune e le retrodune, le aree umide, le macchie e boschi (Rauccio), i bacini acquiferi esistenti (tra cui Torre Chianca e Aquatina), i beni puntuali delle torri costiere insieme al sistema diffuso delle aree aperte periurbane – per lo più incolte e sottoutilizzate – la cui interrelazione ambientale consente di realizzare, lungo il margine urbano della campagna profonda, una zona di filtro a tutela dell'integrità delle aree agricole sempre più minacciata dall'ispessimento incontrollato della conurbazione insediativa.

Il parco valorizza, quindi, le differenti componenti ambientali presenti nell'area come fattori di riequilibrio dei processi consumo di suolo ancora in atto che stanno fortemente compromettendo il funzionamento della matrice ecologica di riferimento e, in particolare, l'erogazione delle funzioni ecosistemiche primarie (i servizi di supporto, di regolazione e di approvvigionamento). Il parco costiero promuove, inoltre, azioni integrate di difesa della costa, mettendo in coerenza gli interventi programmati nei Piani sovraordinati (Piano paesaggistico territoriale regionale, Piano provinciale di coordinamento provinciale) e di settore (Piano regionale della costa). Ciò che ne risulta è un articolato sistema topografico che avvolge e penetra, promuovendone la ri-

 Coste e waterfronts

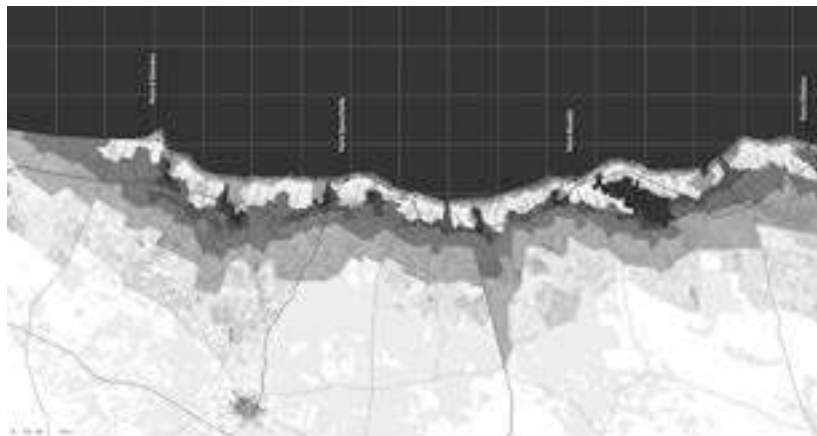
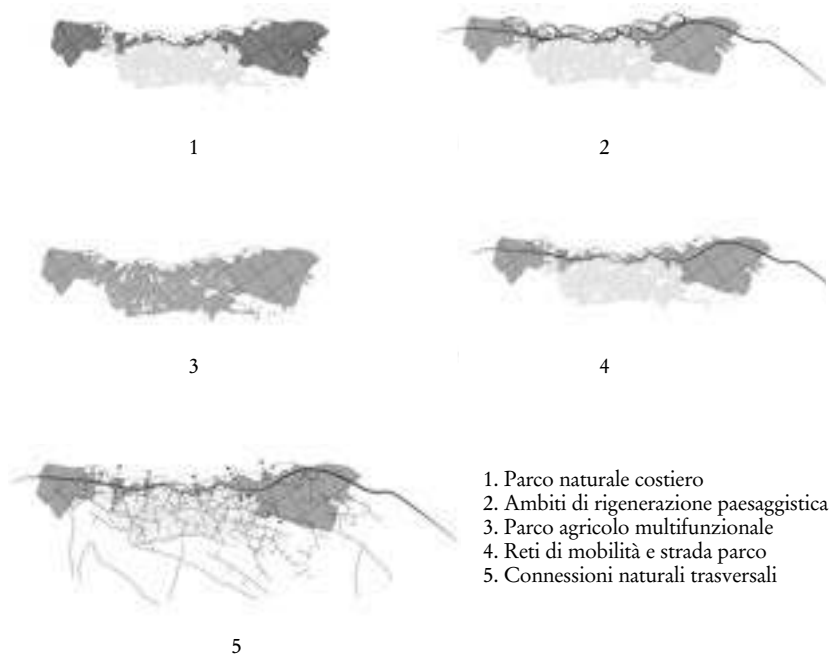


Figura 1. Visione guida del tratto di costa adriatico-salentina tra Torre Guaceto e Torre Chianca. Fonte: tesi di laurea di Alina Burlac, Martina Ruggieri, Giulia Pasetti, *Il patrimonio costiero come fattore di resilienza. Il caso studio di Casalabate*, relatore: prof. Matteo di Venosa, a.a. 2020-2021.

generazione ecologica, i tessuti insediativi costieri (ambiti di rigenerazione paesaggistica) disposti «a pettine» lungo il tratto di costa compresa tra Torchiariolo e Lecce.

La seconda figura progettuale (ambiti di rigenerazione paesaggistica) identifica quei contesti paesaggistici costieri entro cui promuovere una serie di azioni multisettoriali finalizzate alla loro rigenerazione ecologico-ambientale, sociale ed economica. Gli ambiti di rigenerazione paesaggistica coincidono con le differenti morfologie insediative costiere caratterizzate da diversi livelli di densificazione e organizzazione spaziale. Sono stati individuati: i contesti compatti, discontinui, pianificati, rarefatti, diffusi e monofunzionali (*enclaves* turistiche). L'indagine sul campo ha dimostrato come i fenomeni di occupazione spontanea dei suoli costieri rappresentino la causa principale del profondo stato di degrado (urbanistico, sociale e ambientale) in cui versano le località balneari costiere (Casalabate, Torre Rinalda, Torre Chianca ecc). Nonostante la prossimità ai principali valori ambientali presenti nell'area, gli ambiti di rigenerazione paesaggistica individuati non stabiliscono alcun rapporto con il territorio circostante. L'assenza di infrastrutture e servizi di base incrementano il degrado urbanistico, economico e sociale dell'area.

La prospettiva della costa come parco intende invertire tali dinamiche distorsive, affidando al corridoio ambientale del parco naturale costiero il ruolo di nucleo generatore di relazioni spaziali e di servizi ecosistemici in grado di promuovere una riqualificazione in chiave ecologica degli ambiti costieri interessati dall'intervento.

Sono quindi gli spazi aperti che, penetrando nei tessuti compatti e degradati, ne promuovono la riorganizzazione funzionale e morfologica, il miglioramento degli spazi pubblici (piazze, parchi e giardini attrezzati), il recupero e la tutela dei beni di valore storico (torri, masserie costiere), la creazione di centralità e di servizi di vicinato.

La terza figura progettuale è quella del Parco agricolo multifunzionale che coincide con l'ampia distesa di paesaggio agricolo e naturale compreso tra la densa urbanizzazione litoranea, i centri storici costieri distribuiti lungo le Statali n. 613 e adriatica e la campagna profonda della penisola salentina, un territorio ambientalmente fragile ma, nello spesso tempo, denso di valori naturali e antropici. Al suo interno, oltre ai centri storici, è presente una rilevante rete di interesse floristico e faunistico, aree umide, beni patrimoniali del paesaggio agricolo come i sentieri storici, le costruzioni a secco delle *pajare*, i siti di interesse storico-culturale, le masserie, le aree archeologiche. La figura del parco agricolo multifunzionale si inserisce organicamente nel più ampio mo-

saico ambientale e culturale del Tavoliere salentino, così come descritto negli scenari strategici del Pptr (scheda n. 5). Il parco agricolo integra le componenti propriamente costiere (parco agri-marino) con quelle associate ai progetti territoriali denominati *Patto città-campagna*, *Mobilità dolce* e *Rete ecologica regionale*. I valori del parco agricolo si associano alle particolari condizioni del contesto ecologico, sociale e culturale esistente. Il parco agricolo è principalmente un territorio agro-urbano e agro-ambientale che promuove forme di agricoltura di prossimità, la localizzazione di servizi urbani e territoriali decentrati, la salvaguardia idrogeologica e lo sviluppo di un'economia circolare finalizzata alla chiusura dei cicli di produzione e rifiuto.

La quarta figura progettuale identifica le connessioni naturali intese come corridoi d'interrelazione tra il Parco naturale costiero e il Parco agricolo multifunzionale. Strategicamente, le connessioni naturali salvaguardano quei (pochi) spazi costieri che, ancora liberi dall'edificazione litoranea, consentono un'apertura del parco naturale costiero verso le aree retrostanti del parco agricolo. Le connessioni naturali rappresentano innesti costa-città-campagna in cui prevalgono i valori di naturalità e le funzioni di accesso alla costa. Esse (le connessioni) raggruppano una molteplicità di spazi: aree libere, percorsi di mobilità lenta, aree pubbliche e di servizio. Le intersezioni tra le connessioni naturali e gli elementi longitudinali del sistema costiero (mobilità, trame agricole, canali) configurano potenziali nodi di centralità dove collocare funzioni di servizio al sistema litoraneo e alla balneazione (parcheggi, strutture ricettive e di ristoro, aree attrezzate per lo sport).

La quinta figura progettuale coincide con le reti di mobilità e con la strada parco. La riorganizzazione della mobilità (ciclabile, pedonale, marittima, carrabile pubblica e privata) rappresenta un obiettivo rilevante per l'avvio di una politica di rigenerazione ecologico-ambientale dell'area e dell'intera penisola salentina. La visione guida, in linea con gli scenari strategici Pptr (*Sistema infrastrutturale per la mobilità dolce*) e con le scelte di assetto del Documento programmatico preliminare del Pug di Lecce, individua nella strada litoranea la spina dorsale del parco costiero. Il tracciato stradale, inteso come strada ad alta valenza paesaggistica, attraversa gli ambiti di rigenerazione paesaggistica tra Campo di Mare e Torre Chianca, intercettando i numerosi accessi alla costa. Lungo la strada-parco si distribuiranno i principali flussi carrabili a bassa emissione, i nodi di interscambio delle differenti modalità di trasporto (*bike sharing*, trasporto pubblico urbano ed extra-urbano) le aree parcheggio e i servizi primari per l'accesso alla spiaggia.

 Matteo di Venosa

Riferimenti bibliografici

- Barbieri, G. 2016
Geo-città. In che modo, oggi, si abita, nello stesso tempo, il «luogo» e il «mondo»?, ListLab, Trento-Barcellona.
- Biagi, M. 2016
Risorse-costruzione-architettura: la sostenibilità non rinunciataria nel Cile dopo il terremoto, in «Casabella», 859.
- Boscolo, E. 2011
La Gestione Integrata delle Zone Costiere in Italia: prospettive e prime esperienze, in «Rivista quadrimestrale del Diritto dell'Ambiente», 1, pp. 40-78.
- Breen, A. - Rigby, D. 1994
Waterfront. Cities Reclaim their Edge, Mc Graw-Hill, New York.
- Capuano, A. 1992
Architettura sull'acqua: alcuni temi compositivi della città balneare in Europa e in America, Kappa, Roma.
- Carta, M. - Ronsiville, D. 2016
The Fluid City Paradigm. Waterfront Regeneration as an Urban Renewal Strategy, Springer, Zürich.
- Cherubini, R. (a cura di) 1990
La linea d'acqua. Il margine d'acqua, la forma dell'acqua nell'architettura, Editrice In Asa, Roma.
- Clementi, A., Dematteis, G., Palermo, P. C. (a cura di) 1996
Le forme del territorio italiano, Laterza, Roma-Bari.
- Corbin, A. 2001
L'invenzione del mare. L'Occidente e il fascino della spiaggia, Marsilio, Venezia.
- De Martino, P. 2020
Land in Limbo. Understanding Path Dependencies at the Intersection of the Port and City of Naples, PhD Thesis, Tu Delft University.
- Desfor, G. - Laidley, J. 2011
Transforming Urban Waterfront: Fixity and Flow, Routledge, New York.
- di Venosa, M. (a cura di) 2007
Progettare la costa. Temi ed esperienze per l'euroregione adriatica, Diabasis, Reggio Emilia.
- di Venosa, M. 2016
Il waterfront come strategia per la rigenerazione del rapporto porto-città. Il caso di Taranto, in «Urbanistica», 155.
- di Venosa, M. - Pavia, R. 2012
Waterfront. Dal conflitto all'integrazione, ListLab, Trento-Barcellona.
- Firehock, K. 2015
Strategic Green Infrastructure Planning: A Multi-Scale Approach, Island Press, Washington.
- Fuschi, M. (a cura di) 2008
Il Mediterraneo. Geografia della complessità, Franco Angeli, Milano.
- Gasparini, C. 2015
Nella città, sulla città, ListLab, Trento-Barcellona.
- Gastil, R. W. 2002
Beyond the Edge: New York's New Waterfront, Princeton Architectural Press, New York.

- Greco, N. 1990
La gestione integrata delle coste. Pesca, urbanistica, turismo, ambiente, Franco Angeli, Milano.
- Hou, D. 2009
Urban Waterfront Landscape Planning, Master Thesis, Blekige Institute of Technology Karlskrona, in <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:828355/FULLTEXT01.pdf>.
- Hoyle, B. S., Pinder, D. A., Husain, M. S. 1994
Aree portuali e trasformazioni urbane, Mursia, Milano.
- Indovina, F. (a cura di), 2005
L'esplosione della città, Editrice compositori, Bologna.
- Marino, D. 2011
Le aree marine protette italiane. Stato, politiche, governance, Franco Angeli, Milano.
- Miano, P. - Russo, M. 2014
Città tra terra e acqua: esplorazioni e progetto del dottorato di ricerca, Clean, Napoli.
- Mininni, M. 2010
La costa obliqua. Un atlante per la Puglia, Donzelli, Roma.
- Moretti, M. 2008
Cities on Water and Waterfront Regeneration. A Strategic Challenge for the Future, in http://www.river-cities.nazwa.pl/www/download/m.moretti_warsaw2008.pdf.
- Moretti, M. 2010
Valorization of Waterfront and Waterways for Sustainable Development, in http://mona.ee/arhiiv/english/ware/images/stories/fourth%20project%20meeting/pdf/08_m.moretti.pdf.
- Musso, E. 1996
Città portuali. L'economia e il territorio, Franco Angeli, Milano.
- Pun, P. K. S. 1993
Planning for the Waterfronts in Hong Kong, in *Waterfront. A New Frontier for City on Water*, a cura di R. Bruttomesso, Centro Città d'Acqua, Venezia.
- Rosselli, A. - Martellucci, S. 2006
Sistema dei parchi portuali della Toscana. Aree di waterfront e nuovi dispositivi di virtualizzazione spaziale, Alinea, Firenze.
- Schubert, D. 2011
Waterfront Revitalizations: From a local to a Regional Perspective in London, Barcelona, Rotterdam and Hamburg, in *Transforming Urban Waterfronts: Fixity and Flow*, a cura di G. Desfor, J. Laidley, Q. Stevens, D. Schubert, Routledge, New York-London.
- Soriani, S., Buono, F., Camuggo, M., Della Via, M., Tonino, M. 2015
Un'indagine sull'adozione della Gestione Integrata della zona costiera in Alto adriatico. Risultati e valutazioni critiche, in «Rivista Geografica Italiana», 122, pp. 95-118.
- Timur, U. P. 2013
Urban Waterfront Regenerations, in *Advances in Landscape Architecture*, a cura di M. Ozyavuz, IntechOpen, London-Rijeka.
- Toccolini, A. 2015
Piano e progetto di area verde. Manuale di progettazione, Maggioli, Santarcangelo di Romagna.

Matteo di Venosa

Troin, J. F. 1997

Le Metropoli del Mediterraneo. Città di frontiera, città cerniera, Jaca Book, Milano.

Vallega, A. 1992

The Changing Waterfront in Coastal Area Management, Franco Angeli, Milano.

Yassin, A. M., Eves, C., Mcdonagh, J. 2010

An Evolution of Waterfront Development in Malaysia: From History to Modernization, in *Pacific Rim Real Estate Society 16th Annual Conference* (Wellington, New Zealand, 24-27 gennaio 2010), in http://www.prres.net/papers/Azlina_Evolution_Waterfront_Development_Malaysia.pdf.

II. Il futuro passa per le città. Una riflessione sull'adattamento nei centri costieri italiani

di Michele Manigrasso

1. *Premesse.*

L'attuale crisi climatica sta rappresentando, a livello globale, l'ineludibile e urgente bisogno di «manutenzione straordinaria» dei territori e delle città, alle diverse scale di intervento. Necessità inasprita dalla diffusione del Covid-19 che ha sottolineato la correlazione di causa ed effetto tra stili di vita e salute del pianeta (Coro 2020; Morin 2020).

La pandemia in corso si è aggrovigliata con la crisi ambientale e con quella economica, rivelando più chiaramente la nostra natura imperfetta (Pievani 2019), la sua forma «sindemica» (Singer 2009), frutto dell'alleanza tra diverse patologie dello sviluppo sostenibile: i mutamenti climatici, l'ingiustizia sociale, la frammentazione dello spazio urbano, l'inefficacia della sanità pubblica e i divari educativi (Carta 2021a, b).

Ci stiamo rendendo conto della veridicità – in contrapposizione all'oblio che hanno conosciuto in tutti questi anni – dei contenuti del *Rapporto sui limiti dello sviluppo* del Club di Roma del 1972, forse la prima sistematica trattazione in cifre degli effetti dell'azione antropica sull'ecosistema e sul clima terrestre. E ci stiamo interrogando, con maggiori preoccupazioni e senso critico, sul peso che i nostri comportamenti hanno avuto sulla salute del pianeta, sulle responsabilità in termini ambientali e antropologici, sul futuro che come individui, comunità e società stiamo per attraversare.

Prima gli impatti degli eventi meteo-climatici estremi, poi il distanziamento e la riscoperta della prossimità, hanno tradotto emergenze globali in rischi diretti, diffusi quanto personali. La messa in discussione delle «capacità dello spazio» di rispondere alle necessità individuali e collettive¹ sta spingendo a considerare il territorio e le città, più con-

¹ La diffusione del Covid-19 ha innescato una produzione letteraria ampia in cui ci si interroga sul futuro del territorio, sulla correlazione tra abitudini/necessità individuali e collet-

sapevolmente che nel passato, come possibili tramiti per «curare» e «sanare» ambiente e società (Caudo 2021; D'Onofrio - Trusiani 2017; Pavia 2005)²; per ricostruire rapporti sostenibili tra natura, *technè* e collettività (Paquot - Younès 2013; Serres 2019; Younès 2010). Usi, abitudini e condotte sono chiamati in causa unitamente alla forma delle città che abbiamo costruito, e ai sistemi di *governance* e di gestione che dovrebbero garantirne il funzionamento.

Nel nostro paese c'è grande fermento nell'indifferibilità di concertare programmi, piani e progetti per mettere a reddito, nel migliore dei modi possibili, l'occasione offerta dai fondi del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr)³. Il grande progetto della ripartenza dovrebbe tradursi in una sorta di «ricomposizione dei divari tra i territori» (Coppola e altri 2021), «formulando idee progettuali che si articolano su scale e ambiti d'intervento diversi, con un'attenzione particolare al ruolo degli specifici assetti materiali e fisici del nostro paese»⁴. Ma anche interpretando la transizione ecologica come processo di innovazione teso a veicolare economie e territori fuori dalla crisi, verso condizioni virtuose e di sviluppo reale, in accordo con le politiche europee (Butera 2021; Zanchini 2020)⁵. La necessità di ridurre le disuguaglianze è un bisogno reale e condiviso, come è certo che l'intero territorio nazionale meriti un futuro più equo e in sicurezza, risollevando quelle realtà «lasciate indietro» (Carrosio 2019) che rischiano di svuotarsi, di doversi arrendere all'abbandono.

Emerge il bisogno di associare nuove idee che indirizzino le risorse verso progetti d'innovazione e per l'accrescimento della competitività dei territori, nel rispetto delle loro specificità – aree costiere, aree di mezzo, territori interni. Ed è necessario ottimizzare e capitalizzare gli sforzi verso preminenze che strategicamente permettano ai *drivers* territoriali e urbani di avviare, nel tempo, trasformazioni ampie, multidi-

tive, sulla relazione tra corpo, spazio urbano e domestico, e sul ruolo che sta assumendo sempre più il digitale. In particolare, si vedano: Nigrelli 2020 e il recente volume che raccoglie le riflessioni di dieci urbanisti italiani sulle sfide del dopo Covid-19: Nigrelli 2021.

² In particolare, si veda: Pavia 2005. Nel quinto capitolo, *La città come farmaco* (pp. 85-107), l'autore realizza un *excursus* storico passando in rassegna le teorie che legano l'urbanistica alla medicina e alla biologia, quindi le metafore in cui la città si fa corpo, organismo, farmaco ecc. E ancora, si veda il capitolo *E dopo la città che cura*, scritto da Giovanni Caudo (2021), nelle conclusioni si legge: «Il dopo sarà la città che cura, ma questa si afferma mentre molte delle sue attività migrano dallo spazio fisico al digitale, ma la cura si potrà dare solo nella relazione fisica e nello spazio fisico della città».

³ Il Piano nazionale di ripresa e resilienza è consultabile online: www.governo.it/sites/governo.it/files/PNRR.pdf.

⁴ Tratto dalla quarta di copertina di Coppola e altri 2021.

⁵ Si veda anche E. Zanchini, *Transizione ecologica, il tempo delle scelte*, in «Pagina21», 2021, in <https://www.pagina21.eu/transizione-ecologica-il-tempo-delle-scelte/edoardo-zanchini/>.

rezionali e capillari per il rafforzamento degli «arcipelaghi territoriali»⁶. L'ordine di priorità – coniugando le esigenze imposte dagli stress ambientali e dalla crisi economica – sarà determinante per lo sviluppo delle azioni e per gli esiti finali.

Coste in movimento, I Conferenza nazionale dei paesaggi costieri, di cui questo libro in parte consegna i risultati, ha rappresentato un'occasione interessante per ragionare in maniera ampia sul ruolo che le aree costiere potranno assumere per il bene del territorio nazionale, e sull'importanza delle città costiere come patrimonio (Price - Narchi 2018) su cui lavorare in questo particolare periodo storico. Perché fragili e vulnerabili di fronte agli stress di cui si scrive, perché strategiche nelle relazioni con l'estero e con le aree interne che hanno bisogno di connessioni stabili dentro un sistema di welfare e di filiere produttive da adeguare agli obiettivi di crescita (Borghi 2017; De Rossi 2018; Pugliese 2002).

In altre parole, i paesaggi costieri meritano uno spazio aumentato nelle politiche territoriali perché la costruzione di una solida e fitta rete di relazioni e connessioni tra costa e montagna è preconditione necessaria per avviare una nuova fase della storia del nostro paese. Il riconoscimento di luoghi più capaci di altri di innescare processi di rigenerazione ampi è un passaggio obbligato, di ineludibile priorità: le città costiere meritano una riflessione proprio in questa direzione.

2. Città costiere adattive.

Secondo il Global Risks Report 2022 del World Economic Forum, nonostante la diffusione del Covid-19 e delle sue tante varianti, il clima resta la maggiore minaccia a livello planetario⁷. E se da un lato le città sono i maggiori indiziati nel processo di alterazione ambientale che registriamo a partire dalla rivoluzione industriale (Ipcc 1990), dall'altro sono i luoghi dove si concentrano popolazione e beni, quindi dove i rischi sono maggiori per il patrimonio fisico, materiale, e per la vita delle persone (Adger 2006; Brooks 2003; Filpa e altri 2009; Füssel - Klein 2006).

Nelle città costiere italiane questa condizione si concretizza in maniera inequivocabile. Allo stesso tempo, lungo la costa e nei suoi centri si possono individuare occasioni proliferare per sperimentare nuove modalità dell'abitare in senso adattivo ed ecologico (Franceschini 2014;

⁶ Sulle metamorfosi dell'urbanistica nell'era della transizione metropolitana, verso un nuovo modello di sviluppo, si vedano: Balducci, Fedeli, Curci 2017a, b.

⁷ Il Rapporto è consultabile in www3.weforum.org/docs/WEF_The_Global_Risks_Report_2022.pdf.

Hagan 2016; Moccia 2012; Mostafavi - Doherty 2010), in particolare, per provare a costruire un rapporto differente con l'acqua; per migliorare i sistemi per l'accoglienza e la ricettività, rispondendo a una domanda di turismo di qualità che non si limita più ai servizi alberghieri posti in prossimità del mare, ma che vuole legarsi al paesaggio e alla scoperta dei beni culturali intorno (Martinelli 2008; Palumbo 2017; Pd 2021); per organizzare, lungo direttrici strategiche, progetti mirati a riattivare le aree interne, in contrazione e in parte spopolate.

Il modo in cui utilizzeremo la chiave del clima per aprire i territori all'innovazione potrà farsi leva per il destino di molteplici settori economici, dando risposte nuove anche alla domanda di lavoro in parte evasa (Gelasio - Gisotti 2019). Dagli studi realizzati negli ultimi anni, confermati sovente dalla cronaca, emerge che la maggior parte dei contesti urbani italiani risulta impreparata e vulnerabile all'aumento delle temperature e al nuovo regime delle precipitazioni, con i sempre più frequenti eventi estremi correlati che accelerano i processi di dissesto idrogeologico⁸. La complessità del quadro è restituita da un ricco apparato di indagini svolto da enti, associazioni, università e centri di ricerca⁹ che attraverso un processo di *downscaling*, provano ad approfondire le informazioni a disposizione su scale più ampie: le aree costiere, e in particolare le città che si affacciano sul mare, sono considerate, da più parti, le protagoniste indiscusse negli scenari e nelle proiezioni formulate fino ad oggi (Cmcc 2020).

La mappa del clima realizzata e costantemente aggiornata da Legambiente con l'*Osservatorio città clima*¹⁰ aiuta a comprendere quanto sta avvenendo: raccoglie ed elabora i dati sugli impatti degli eventi estremi, mettendoli a disposizione dei governi alle diverse scale del territorio. Dal recente Rapporto *Il clima è già cambiato. Le città e le reti di fronte alla sfida dell'adattamento climatico* (Legambiente 2021), si evince che dal 2010 al 2021, quelle costiere sono state le città italiane più esposte a trombe d'aria, esondazioni dei fiumi e allagamenti per piogge intense; e che sono proprio le città in cui più rischi si combinano in maniera pericolosa.

⁸ Sulle condizioni di dissesto in Italia si veda il *Rapporto Rendis 2020: la difesa del suolo in vent'anni di monitoraggio Ispra sugli interventi per la mitigazione del rischio idrogeologico*, in <https://www.isprambiente.gov.it/it/pubblicazioni/rapporti/rapporto-rendis-2020>.

⁹ Tra i più attivi: Ispra, Enea, Legambiente, l'Osservatorio meteorologico Milano Duomo, il Centro euro-Mediterraneo per i cambiamenti climatici, il Politecnico di Milano e l'Università Iuav di Venezia.

¹⁰ Si veda il sito: www.cittaclima.it. Il responsabile scientifico è Edoardo Zanchini. L'autore collabora con l'Osservatorio, alla ricerca e alla diffusione delle buone pratiche di adattamento.

È un dato ormai acquisito che diversi «fattori interni» (Gisotti 2007) aumentano la pericolosità e la gravità degli impatti nelle città. Il consumo di suolo, l'urbanizzazione spesso diffusa e caotica, l'abusivismo edilizio, l'alterazione delle dinamiche naturali dei fiumi, la cementificazione degli alvei contribuiscono alla fragilità idrogeologica, determinando un'amplificazione del rischio che interessa, in modi e forme diversi, praticamente tutto il territorio nazionale, e le coste in particolare (Zanchini - Manigrasso 2017; Ispra 2021)¹¹.

Per scardinare gli assetti consolidati è necessario intervenire sulle dinamiche che insieme contribuiscono alla riproduzione di tali criticità, riconoscendo la costa come bene pubblico, un'infrastruttura fondamentale per il benessere di tutti i cittadini, non solo per coloro che ci abitano. La costa del futuro che dobbiamo immaginare «è uno spazio riorganizzato nelle sue modalità di fruizione e gestione, riequilibrato sotto il profilo ecologico e della legalità, bonificato e alleggerito dal suo attuale carico insediativo» (Curci e altri 2021) e in cui le città si fanno veri centri di creatività e d'innovazione, connesse fluidamente ai «sistemi arcipelago» interni, che possono interagire maggiormente con i flussi lungo i litorali, aprendosi a nuove opportunità con l'estero. In fondo, le città costiere sono le porte attraverso cui la maggior parte degli stranieri arriva nel nostro paese: è soprattutto attraverso queste realtà che l'Italia si presenta al mondo (D'Eramo 2017).

Walter Benjamin sosteneva che ogni epoca si contraddistingue per una propria idea di città. Cambio di clima, pandemia e crisi economica ci sollecitano a realizzare una radicale innovazione della condizione urbana per adattarla alla contingenza di rischi e incertezze; a ripensare la città costruita, inerte, fragile, vulnerabile agli eventi estremi, e dove i virus si muovono in fretta¹². La città che si sta immaginando è la città adattiva¹³,

¹¹ Si veda Istat, *Censimento della popolazione e dinamica demografica - anno 2020*, in <https://www.istat.it/it/archivio/264511>. Dal volume Zanchini - Manigrasso 2017 si evince che: 918 km di costa italiana sono occupati da città, quindi da tessuti densi più o meno attrattori, ovvero il 14%. 1659 km, cioè il 26%, sono caratterizzati da un sistema insediativo meno denso, mentre 694 km sono occupati da infrastrutture, l'11%. In totale, quindi, il 51% risulta ormai artificializzato. La densità di popolazione sulle coste è in misura più che doppia rispetto alla media nazionale, senza tener conto dei flussi stagionali e delle presenze turistiche. Dai dati Istat (2020) emerge che il 30% della popolazione italiana vive stabilmente nei 646 comuni costieri, ossia su un territorio di 43 000 km², pari a circa il 13% del territorio nazionale.

¹² Tra i numerosi scritti che affrontano il tema della diffusione del Covid-19 nelle città italiane, si veda l'articolo pubblicato dall'Istituto superiore di sanità, *Inquinamento atmosferico e diffusione del virus Sars-Cov-2*, in www.epicentro.iss.it/coronavirus/sars-cov-2-inquinamento-atmosferico.

¹³ L'autore ha avviato le sue ricerche sulla città adattiva a partire dalla tesi di dottorato, pubblicata in Manigrasso 2013, poi continuata con Manigrasso - Mastrodonato 2014; aggiornata in Manigrasso 2019.

una «città aumentata» (Carta 2017, 2021a) capace di cogliere la sfida ambientale e di candidarsi a habitat sostenibile, in maniera «transcalare» e «reticolare»: sono coinvolti i tessuti, i telai degli spazi aperti e pubblici, i singoli manufatti, i margini dove la mutazione è prossima – soprattutto in relazione ai bacini e ai corsi d’acqua.

Lavorare all’adattamento delle città costiere italiane vuol dire avviare un nuovo capitolo della storia urbana del nostro paese, facendo ordine nei palinsesti urbani che abbiamo ereditato (Indovina 2017), stabilendo nuove relazioni e connessioni tra le parti, e abilitando lo spazio ai cambiamenti possibili. In particolare, significa portare a «massima coerenza ed espressione» i caratteri distintivi e identitari delle città «sul mare» e «di mare», aggiornando i tessuti costruiti e gli spazi aperti alle urgenze del tempo, ovvero migliorando l’abilità di reagire alle sollecitazioni ambientali, per garantire sicurezza e comfort.

Da questa prospettiva, si possono individuare alcuni temi prioritari che – per chi scrive – non solo riguardano l’interpretazione dello spazio come dispositivo di riduzione del rischio (Fabietti 2019; Master-son 2014), ma possono contribuire ad aumentare l’attrattività urbana e territoriale, innovando l’immagine delle interfacce sul mare, rendendole ancor più appetibili anche per il turismo, un segmento importante dell’economia italiana (Ciacci 2019), colpito duramente dalla pandemia in corso¹⁴.

3. Una nuova generazione di *waterfronts* per il patto costa-aree interne.

Tradurre gli obiettivi della città adattiva nei centri costieri italiani vuol dire lavorare all’accrescimento della capacità dei sistemi infrastrutturali atti a metabolizzare le piogge intense sempre più frequenti, a contrastare l’innalzamento delle temperature, a gestire l’esondazione dei fiumi e l’avanzamento del mare, il cui livello delle acque è destinato a crescere a causa del riscaldamento globale e delle dinamiche geomorfologiche delle nostre coste¹⁵. Il tema è ampiamente indagato in letteratura; qui si vuole ragionare sulla necessità di ripensare in senso adattivo le

¹⁴ C. Demma, *Il settore turistico e la pandemia di Covid-19*, Banca D’Italia, 2021, in https://www.bancaditalia.it/pubblicazioni/note-covid-19/2021/Demma_Nota_Covid_settore_turistico_e_pandemia.pdf.

¹⁵ Tra le più recenti pubblicazioni sulla dinamica geomorfologica delle coste italiane si veda: Pranzini 2021. Inoltre, si segnala *Lo stato di erosione delle coste in Italia*, ricerca realizzata dai geologi marini Diego Paltrinieri e Giancarlo Faina per l’Opco di Legambiente, e pubblicata in <https://www.paesaggicostieri.org/erosione>.

interfacce urbane e portuali, componenti identitarie delle città sul mare che ambiscono a evolversi proprio attraverso il loro prezioso rapporto con l'acqua, oggi più complesso rispetto al passato; ma che, al contempo, meritano di essere reinterpretate come luoghi di propulsione per risanare aree più ampie della città e del territorio, o per potenziarle.

La rigenerazione di questo spazio è stato un interessante capitolo della ricerca della qualità urbana e della costruzione dell'immagine delle città del XX e del XXI secolo (Bruttomesso 1991, 1999a; Pavia - di Venosa 2012). In Europa, negli ultimi decenni, sono stati realizzati numerosi interventi che hanno colmato il gap che la teneva lontana dall'esperienza del Canada e degli Stati Uniti, veri pionieri di questo tipo di iniziative da lungo lasso di tempo¹⁶. In molti casi, al waterfront è stato affidato un compito di grande impegno: attraverso la riqualificazione di un'area, il rilancio della città e in alcuni casi del territorio esteso. Questo è avvenuto poiché i casi più clamorosi di successo hanno stimolato e indirizzato una corsa all'imitazione, a volte piatta e ingenua, ma che comunque ha moltiplicato e consolidato l'interesse per questa parte di città. Le amministrazioni più avvertite, così come gli imprenditori più accorti, hanno invece cercato di definire i caratteri peculiari delle aree da riprogettare, sottolineandone le specificità, al fine di costruire una nuova identità del luogo, tale da rappresentare a sua volta un ulteriore modello. Va evidenziato che questi interventi sono anche quelli che più si pongono il tema della riconnessione e delle relazioni con il resto della città, in particolare con il suo centro, il suo nucleo storico (Bruttomesso 2010).

La contingenza di più fattori – il *climate change*, la pandemia, la digitalizzazione, ma anche l'ospitalità ai rifugiati – sta suggerendo a molte città europee una possibile nuova stagione di waterfronts portuali, urbani e costieri. Come spazi privilegiati della trasformazione e di rilancio di intere porzioni di città che assorbono la gran parte degli investimenti e della creatività progettuale, i waterfronts dovrebbero farsi sintesi ed espressione di una nuova cultura urbana in cui la realizzazione dei dispositivi di mitigazione del rischio, il recupero del patrimonio della città postindustriale, la ricucitura tra tessuti urbani e aree portuali costruiscono un'unica «infrastruttura pubblica ambientale», regolata dai paradigmi della flessibilità e dell'adattività.

¹⁶ I primi grandi casi sono quelli statunitensi di Baltimora e Boston, in cui la rigenerazione era essenzialmente basata sull'allocatione di poderosi investimenti culturali e di servizi. A questi hanno fatto seguito diverse esperienze europee, tra cui quelle di Barcellona e Londra, casi paradigmatici perché multidimensionali e improntati sulla rigenerazione di matrice ecologia e ambientale.

Nel nostro paese, la rigenerazione dei waterfronts è un tema davvero complesso, per una moltitudine di fattori che si aggiungono a un quadro culturale già di per sé fortemente indeterminato: per la ricca articolazione geomorfologica della linea di costa; perché la nuova geografia del rischio, disegnata dagli scenari di innalzamento del livello delle acque, prevede la scomparsa di ampi segmenti di costa se non si interverrà in tempo con progetti di adattamento; perché resta viva da lungo tempo e in maniera diffusa la necessità di armonizzazione degli intenti tra governo della città, autorità portuali e demanio marittimo (Talia 2021), che solo una politica nazionale chiara potrebbe realizzare.

Su questo campo di riflessione, città grandi, medie e piccoli centri italiani giocheranno la partita del proprio futuro, subordinata alla reinterpretazione del rapporto con il mare, e alla costruzione di una nuova alleanza con la natura, tesa a «recuperare il paesaggio» (Angrilli 2018) come sistema connettivo, tra costa, vuoti a grana fine più interni ai tessuti costruiti, spazi *in-between*, «pieghe della città» nelle aree di frangia, dimensione rurale e *drosscape*. Questo nuovo «patto» tra costa e aree interne, nella configurazione degli «arcipelaghi territoriali» riconoscibili e identitari, potrebbe allargare i programmi dell'offerta turistica che dalle città deve aprirsi all'entroterra, promuovendo pratiche culturali, *en plain air*, basate sulla mobilità dolce, e alimentando una crescita economica più equilibrata.

Attraverso un duplice sguardo, verso il mare e verso la città, possiamo scorgere nuove urgenze, in parte frutto dell'accumulo delle azioni antropiche che hanno modificato enormemente l'assetto delle aree costiere, compromettendone i funzionamenti ecosistemici ed ecologici.

Primo fra tutti, il tema dell'innalzamento del livello dei mari, perché sono davvero impressionanti gli scenari di allagamento delle coste italiane elaborati da Enea, in collaborazione con Cnr e altri centri di ricerca universitari italiani ed esteri. Lo studio, in corso di realizzazione, sta producendo, con avanzamenti e approfondimenti periodici, risultati molto interessanti, un viatico fondamentale per formulare visioni progettuali nuove rispetto agli scenari previsti¹⁷.

Il gruppo di modellistica climatica dell'Enea è stato in grado di riprodurre l'evoluzione passata, presente e futura del livello delle acque nel Mediterraneo. Il cambiamento climatico ha contribuito ad aumentare il livello medio dei nostri mari di oltre 25 centimetri negli ultimi

¹⁷ Si vuole sottolineare l'importanza di avviare una nuova stagione di pianificazione e di progettazione del territorio sulla base degli scenari evolutivi formulati dai modelli di calcolo di Enea che, a partire dagli studi pubblicati negli ultimi anni dall'Ipcc, approfondiscono le informazioni alla scala del Mediterraneo e della penisola italiana.

 Il futuro passa per le città

130 anni e le proiezioni al futuro indicano l'acuirsi del fenomeno. L'oceanografo Gianmaria Sannino, responsabile del laboratorio, lo scorso gennaio ha presentato gli avanzamenti di questo studio presso il Padiglione Italia dell'Expo 2020, nel corso di un forum promosso dalla Regione Lazio sulla mitigazione e l'adattamento al cambiamento climatico¹⁸, dichiarando che, se non riusciremo ad invertire l'attuale tendenza al riscaldamento globale, a fine secolo il livello del mare sarà più alto di 60 centimetri rispetto ad oggi: valori importantissimi perché in realtà, già pochi centimetri si traducono in parecchi chilometri quadrati di coste a rischio allagamento¹⁹.

I ricercatori hanno incrociato le proiezioni d'innalzamento delle acque, con i dati riferiti alla complessità prodotta da altimetrie, dinamiche marine e fenomeni di subsidenza dei nostri litorali. Per effetto combinato dei diversi fattori, 40 aree costiere rischiano di scomparire²⁰: sono state mappate 13 di queste aree, per un totale di 384,8 km di costa allagata, corrispondente alla perdita di territorio pari a 5686,4 km².

Legambiente ha avviato un lavoro di approfondimento del fenomeno²¹, per comprendere meglio cosa accadrà alle nostre coste, individuando territori e patrimoni a rischio, e per poter tracciare linee di indirizzo utili all'adattamento. Lo studio ha misurato gli effetti del feno-

¹⁸ Forum del 14 gennaio 2022, *L'impegno della Regione Lazio nella transizione ecologica: mitigazione e adattamento per i cambiamenti climatici su scala locale*. Il programma dell'evento è consultabile alla pagina www.expo2020.lazioinnova.it/event/forum-servizi-climatici-per-l-accelerazione-della-transizione-ecologica-e-ladattamento-ai-cambiamenti-climatici/.

¹⁹ Una sintesi dello studio di Enea è nel recente articolo *Modelling Present and Future Climate in the Mediterranean Sea: A Focus on Sea-Level Change*, in <https://rdcu.be/cFto2>. Già a luglio 2018, Fabrizio Antoninoli, allora geomorfologo dell'Enea, durante il convegno *Cambiamenti climatici e variazioni del livello del Mar Mediterraneo*, tenutosi a Roma, aveva dichiarato: «Senza un drastico cambio di rotta nelle emissioni dei gas a effetto serra, l'aumento atteso del livello del mare entro il 2100 modificherà irreversibilmente la morfologia attuale del territorio italiano, con una previsione di allagamento fino a 5500 chilometri quadrati di pianura costiera, dove si concentra oltre la metà della popolazione italiana».

²⁰ In particolare, sono a rischio: una vasta area nord adriatica tra Trieste, Venezia e Ravenna; la foce del Pescara, del Sangro e del Tronto in Abruzzo; l'area di Lesina (Foggia) e di Taranto in Puglia; La Spezia in Liguria, tratti della Versilia, Cecina, Follonica, Piombino, Marina di Campo sull'Isola d'Elba e le aree di Grosseto e di Albinia in Toscana. Andando al Centro-Sud, ad essere minacciate sono la piana Pontina, di Fondi e la foce del Tevere nel Lazio; la piana del Volturno e del Sele in Campania; l'area di Cagliari, Oristano, Fertilia, Orosei, Colostrai (Muravera) e di Nodigheddu, Pilo, Platamona e Valledoria (Sassari), di Porto Pollo e di Lido del Sole (Olbia) in Sardegna; Metaponto in Basilicata; Granelli (Siracusa), Noto (Siracusa), Pantano Logarini (Ragusa) e le aree di Trapani e Marsala in Sicilia; Gioia Tauro (Reggio Calabria) e Santa Eufemia (Catanzaro) in Calabria.

²¹ Lo studio *Coste 2100. Rischi per le città e i paesaggi costieri italiani* è stato realizzato dagli architetti Michele Manigrasso e Marilina Listorti, con il supporto del comitato scientifico dell'Osservatorio paesaggi costieri italiani. Si veda <https://www.paesaggicostieri.org/coste-2100>.

meno per «categoria di suoli», concentrandosi poi su quattro aree campione, tra le più vulnerabili: Cagliari, Oristano, Taranto e il nord Adriatico. In queste aree, rischiano di scomparire, rispettivamente, 61,5 km²; 124,5 km²; 4,2 km² e 5,451 km².

Queste analisi in corso mirano a individuare l'ordine di priorità con cui le aree costiere dovranno essere investite da progetti di adattamento e di messa in sicurezza, rispetto alla concentrazione di beni, di infrastrutture e persone. Le città e molti porti, anche minori, rientrano a pieno titolo nelle aree di massima vulnerabilità, ovvero quelle che hanno bisogno di attrarre, prima di altre, responsabilità, energie e investimenti. A seguire, aree meno dense, meno costruite, e geomorfologicamente meno esposte, dovranno anch'esse richiamare attenzioni, dentro un progetto di «costa come parco» – ne ha scritto Matteo di Venosa nel capitolo precedente – che si candida a farsi «intergenerazionale», ovvero a coinvolgere il futuro della *governance*, della pianificazione e della gestione delle aree costiere, la ricerca, la formazione e gli impegni delle istituzioni, nei decenni a venire; e che acquisterà un grande spazio nel mondo del lavoro orientato alle tematiche *green* per la riduzione delle emergenze ambientali.

Su questi temi in Italia siamo in netto ritardo, anche se attenzioni e sensibilità nuove sembrano provenire da diverse accademie che stanno rivedendo le proprie organizzazioni interne, introiettando questi temi nei programmi didattici sempre più multidisciplinari, modificando, aggiornando o costruendo nuovi percorsi per la formazione di figure professionali inedite.

Discorso differente riguarda invece la *governance* e la pianificazione che potrebbero incrociare nei fondi del Pnrr un'occasione irripetibile per mettere in cantiere una nuova stagione di progetti e la revisione degli strumenti vigenti, ormai anacronistici perché redatti sulla base di parametri obsoleti; anche finalizzando gli sforzi e le energie profusi negli ultimi anni, che non hanno trovato ancora un'adeguata traduzione nei cambiamenti che stentano a realizzarsi.

Il panorama internazionale offre riferimenti interessanti, provenienti da America, Europa e Asia: per esempio, da Alborg, Amburgo, Anversa, Boston, Hong Kong, Rotterdam, Singapore, dove i progetti di adattamento dei waterfronts riguardano il lavoro con il suolo, la costruzione di spazi in sicurezza²², e dove il tema aumenta l'attrattività urbana²³. Al-

²² Si rimanda al capitolo *Progetti di waterfront* in Manigrasso 2019, pp. 261-78.

²³ Particolarmente interessante è ciò che viene descritto nel Piano d'azione di Rotterdam. L'obiettivo della maggiore attrattività urbana si lega a quello che viene definito il «principio del nessun rimpianto» (*principle of no regret*): anche in assenza di eventi estremi, gli interventi

tri meno utili – in riferimento alle nostre aree costiere – perché propongono di occupare il mare con nuove strutture e isolotti, ovvero di costruire al di là della linea d'acqua: come, per esempio, il *Parkipelago* a Copenaghen, le isole galleggianti di *Ijburg* ad Amsterdam, i quartieri anfibi di Dordrecht e Rotterdam. Queste esperienze, seppur interessanti perché sperimentazioni di nuove tecnologie per il galleggiamento di veri pezzi di città (Terrin 2014) e di un diverso rapporto con l'acqua, sono lontane dalle necessità rintracciabili lungo le nostre coste che, invece, vanno «riscritte» a terra per migliorare il rapporto transcalare tra geografie e usi del suolo, risolvendo le «frizioni» tra le parti.

Un'esperienza italiana in fase di realizzazione e che sta facendo discutere molto, ricevendo critiche piuttosto positive, è il «Parco del mare» di Rimini, progetto multi-obiettivo²⁴, emblematico per l'adattamento delle località costiere dove non è possibile un vero e proprio arretramento o ritiro delle strutture e delle attrezzature poste in prima fila²⁵. La rigenerazione del waterfront coniuga soluzioni di riduzione dei rischi di allagamento terra-mare con la creazione di nuovi servizi funzionali a una fruizione pubblica di qualità, in termini di comfort urbano e di sicurezza, offrendo ai residenti e ai turisti spazi fruibili tutto l'anno, per il riposo, lo sport e il tempo libero.

Si tratta di un'infrastruttura *green* per la mitigazione del rischio alluvionale costiero che, attraverso la natura, crea un nuovo paesaggio per ricucire la frattura tra città e mare, cresciuta insieme allo sviluppo urbano del secolo scorso. La ricostruzione dei cordoni dunali, completati da vegetazione autoctona, l'elevazione della passeggiata rispetto al bagnasciuga e l'integrazione di *natural based solutions* per la laminazione e il drenaggio delle acque di pioggia, fanno di questo progetto un interessante intervento adattivo, in cui parte dell'innovazione è rappresentata dall'uso flessibile e reagente del suolo, e dalla nuova topografia ripensata rispetto alle dinamiche dell'acqua.

Il Comune, inoltre, prevede il progressivo ritiro delle attrezzature turistiche esistenti nell'ambito dei progetti di riqualificazione degli sta-

di adattamento aumentano la qualità spaziale, il comfort, dunque l'attrattività. Si veda la Rotterdam Climate Initiative, in www.rotterdamclimateinitiative.nl.

²⁴ Finanziata da fondi nazionali e regionali come progetto multi-obiettivo, l'operazione «Parco del mare» è oggi in corso di realizzazione in nove fasi esecutive, iniziate dal primo tratto a sud del porto di Rimini. Il numero otto è stato completato nel 2021. Si veda <https://archivio.comune.rimini.it/comune-e-citta/comune/urbanistica-ed-edilizia/parco-del-mare>.

²⁵ Il ritiro gestito è generalmente considerato la migliore strategia di adattamento, ma l'analisi costi/benefici, in particolare nelle città costiere, suggerisce molto spesso strategie di difesa per la riduzione del rischio.

bilimenti balneari da parte dei concessionari, spostandoli verso terra, con l'obiettivo di ampliare la spiaggia asciutta, che potrà dissipare meglio l'energia del moto ondoso durante gli eventi estremi. Una pratica interessante da approfondire perché lavora nella direzione di una ricomposizione dello spazio costiero, ispessito e connesso alla dimensione urbana, richiamando così la partecipazione del tessuto ad ospitare le volumetrie non più adatte a occupare il fronte mare o lo spazio a ridosso della linea d'acqua.

4. *Ricomposizioni strategiche mare-terra.*

La ricomposizione strategica è un tema ancor più importante e urgente nelle realtà dove i processi di modificazione delle economie hanno portato a conclusione il ciclo di vita di edifici, attrezzature, spazi di servizio, pezzi di città, aree industriali e portuali, nell'attesa che interventi di riuso o di demolizione li riabilitino con significati e ruoli maggiori aumentati, dentro nuovi scenari di sviluppo²⁶. Anche perché va segnalato il rischio dell'appiattimento delle esperienze di rigenerazione su soluzioni convenzionali omologanti che fanno del fronte mare un parco a tema postmoderno chiuso in se stesso: devono, invece, penetrare quella identità complessa che è la città costiera, interpretarne i diversi caratteri e palinsesti, l'intreccio dei flussi urbani e quelli portuali, la contaminazione tra locale e globale.

Uno degli ambiti più densi di criticità, ma anche di riflessioni e produzioni scientifiche, riguarda le interfacce tra città e porti (Doti 2021, Pavia - di Venosa 2012), e la loro apertura a un uso davvero pubblico, in continuità con i flussi delle riviere, dei lungomari e dei circuiti turistici. Queste aree sono molto spesso zone di frizione, di conflitto tra autorità portuali e città: da una parte c'è il porto che come macchina logistica spinge l'autorità a difendere, anche in modo indiscriminato, il proprio territorio demaniale; dall'altra c'è la città che si giustappone alla linea di confine e che vorrebbe riappropriarsi del fronte mare, degli spazi portuali che una volta erano pubblici. In questi casi la separazione tra città e porto è una linea di tensione che si fa barriera, cancello, recinto invalicabile, elementi che negano la visione stessa del porto e quella del mare.

²⁶ Tra le ricerche realizzate sul territorio nazionale va citata la ricerca Prin *Re-Cycle Italy. Nuovi cicli di vita per architetture e infrastrutture della città e del paesaggio*, 2013-2015. Coordinatore nazionale: R. Bocchi (Iuav - Venezia). Tra gli esiti, si vedano: Marini - Santangelo 2013; Fabian - Munarin 2017; Lanzani, Merlini, Zanfi 2016. Tutte le pubblicazioni sono consultabili sul sito <https://recycleitaly.net/>.

Per la maggior parte dei porti italiani (grandi e piccoli) – in virtù della loro posizione dentro i tessuti costruiti –, è difficile ipotizzare soluzioni di decentramento e di delocalizzazione delle attività non più compatibili con la vita urbana, come è invece avvenuto nelle nazioni nord europee, in Spagna, in Francia, e in molti porti mediterranei, a partire dall'Egitto²⁷. La sfida vera è provare a costruire nuove condizioni di convivenza, e di integrazione con la città, facendo perno sul patrimonio dismesso o sottoutilizzato, che in moltissimi casi occupa uno spazio importante del porto. Attraverso la riqualificazione delle aree di frattura e degli spazi in attesa di nuovi usi (anche temporanei) (De Smet 2013; Crowther 2016; Perriccioli 2018), è possibile ridefinire la complessa identità delle città portuali; ovvero, spostando le relazioni dalla separazione dei poteri verso l'integrazione permanente, difficile ma necessaria, tra diversi soggetti, che consentirebbe a tutti di agire su un terreno comune (Carta 2021b).

Abbiamo a disposizione un bagaglio di studi, realizzati fin dagli anni ottanta e intensificatisi negli anni novanta, che merita di essere aggiornato rispetto ai cambiamenti più repentini che si sono verificati negli ultimi tempi, in quelle città di porto o portuali dove la globalizzazione, la prepotenza di colossi economici e la modificazione dei processi di produzione hanno indebolito o addirittura cancellato attività commerciali e artigianali, svuotando contenitori e dismettendo attrezzature e superfici.

Tra le indagini recenti, la ricerca «Pianificazione e progettazione sostenibile e integrata delle aree portuali e dei waterfronts urbani del medio Adriatico», realizzata nella Scuola di architettura e design «E. Vittoria» di Ascoli²⁸, ha riconfermato le opportunità che il patrimonio vacante o sottoutilizzato può offrire alla ricucitura delle relazioni tra i porti minori, la città e i territori interni, ma anche il ruolo che il fattore clima dovrà giocare per la sicurezza e il comfort dentro le aree portuali, le cui superfici sono per lo più impermeabili, asfaltate, di cemento

²⁷ Il decentramento è stato ottenuto parzialmente solo in alcune città come Genova, Savona, Trieste, ma occorre tener conto che la gran parte dei porti italiani, oltre a ricadere all'interno di un sistema urbano che spesso è una città storica – come Genova, Civitavecchia, Venezia, Ancona, Napoli, Messina –, fa parte di un circuito croceristico che non può prescindere dai servizi della qualità degli spazi della città storica.

²⁸ Ricerca biennale 2020-2021 finanziata dai fondi del centro di costo/progetto Far 2018 – BeCiSe «Between the city and the Sea» – vincolo n. 203/2019/Ad, accreditati presso la Scuola di architettura e design «E. Vittoria». Responsabile scientifico G. Doti. L'autore, come borsista, ha lavorato alla realizzazione dell'*Atlante di un palinsesto portuale: forme e immagini dal secondo dopoguerra ad oggi*, con L. Coccia, A. Guaiani, M. Listorti, L. Romagni, M. Talia. Parte degli esiti della ricerca è pubblicata in Doti 2021.

(Grifoni - Ottone 2021). Lo studio ha fatto emergere il bisogno di una nuova stagione di analisi, utile a rilevare e a definire i «materiali urbani» oggi a disposizione come occasione di progetto per la rigenerazione adattiva e la connessione tra le parti, alle diverse scale: il sistema città-porto può assumere, infatti, il carattere di uno specifico «contesto abitante» (Bonato - Orsini 2018), nel quale la rigenerazione può interessare non solo le aree portuali, ma anche i tessuti urbani circostanti. I manufatti dismessi o parzialmente utilizzati – magazzini, silos, depositi, uffici, laboratori artigianali e attrezzature di banchina – nonché la presenza frequente di grandi superfici destinate a parcheggi e alla mobilità pesante, da un lato raccontano di una omogeneità che mette in ombra le molteplici identità di natura storica e geografica del territorio, dall'altro offrono numerosi spunti e politiche per «attualizzare» queste parti di città, catalizzando una nuova domanda di trasformazione e mirando alla ricostruzione di quella cultura delle differenze riconosciuta come valore fondante della specificità degli ambienti insediativi locali (Clementi, Dematteis, Palermo 1996).

Queste aree si candidano a laboratorio di sperimentazione dell'adattamento, della flessibilità multi-funzionale grazie alle tecnologie *green*²⁹, della demolizione selettiva atta a liberare spazio da dedicare alle attività all'aperto, alla natura, per ripristinare i funzionamenti ecologici del suolo (Pavia 2019), e per facilitare la relazione anche percettiva tra città e mare. Inoltre, una siffatta strategia dovrebbe far emergere alcuni grandi spazi di valenza sopralocale, incentivando la localizzazione di nuove centralità transcalari e connettendoli trasversalmente ed ecologicamente ai territori più interni.

Il concetto di «territorio snodo» di cui parlava anni fa il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti nel Rapporto *Reti e territorio italiano al futuro* (2006), potrebbe trovare concreta applicazione proprio attraverso la costruzione di sistemi sostenibili composti dai waterfronts portuali, corridoi verdi e blu di penetrazione trasversale e aree di eccellenza all'incrocio con le grandi infrastrutture della mobilità longitudinale. Le città costiere e portuali – quelle adriatiche ma non solo – possono interpretare in modo più creativo il loro ruolo di territori snodo, tentando di conciliare utilizzazioni del suolo più efficaci con l'obiettivo di assicurare una corretta gestione dei cicli ecologici.

²⁹ Si veda Grifoni - Ottone 2021, in particolare, le autrici descrivono la «strategia iperparametrica» per l'individuazione delle aree vulnerabili su cui intervenire, per ridurre il surriscaldamento delle superfici e il rischio allagamento da piogge intense.

 Il futuro passa per le città

Da questa prospettiva, la rigenerazione dei waterfronts urbano-portuali è strettamente connessa alla rinaturalizzazione delle aste fluviali e della rete idrografica minore, strategia che può contribuire alla riduzione della frammentazione ecologica paesistica e sociale, favorendo una fruizione più equilibrata del territorio da parte dei residenti e dei turisti. È necessario però, per dirla con Talia, che «gli strumenti di una *governance* collaborativa multi-attoriale e quelli della pianificazione strategica riescano a contaminarsi reciprocamente e siano in grado di accompagnare il cambiamento di ruolo delle attrezzature portuali, da aree separate, dotate di prerogative speciali, a luoghi della integrazione in cui perseguire l'obiettivo della riapertura del territorio e della città al mare» (Talia 2021).

5. *Note conclusive.*

Questo contributo ha voluto sottolineare quanto sia importante cogliere le opportunità che alcuni luoghi, più di altri, possono offrire per il bene del paese, in un momento storico di grandi incertezze: è un passaggio obbligato da percorrere e da mettere a reddito, per la sicurezza e per l'economia, ma anche per orientare un decisivo cambio di rotta della cultura ambientale, e delle sue implicazioni sul benessere sociale. Le città costiere italiane possono assumere questo ruolo, da Nord a Sud, come snodo tra mare e territori interni, favorendo la costruzione di un sistema integrato e più equilibrato.

La chiave del clima, come fattore di rigenerazione, apre prospettive interessanti su più fronti: ricerca, didattica, politica, pianificazione e progetto. Lavorare all'adattamento vuol dire aggiornare gli strumenti di governo del territorio secondo i nuovi parametri ambientali; significa predisporre interventi di riqualificazione urbana, immaginando la città da una prospettiva di resilienza, interagendo con la progettazione paesaggistica e armonizzando gli obiettivi ambientali dello sviluppo sostenibile con quelli economici della crescita. Traguardi possibili attraverso visioni ampie in cui costa ed entroterra rispondono a un'idea di territorio aperto, più sicuro, equamente organizzato e qualificato.

Le necessità di cui si scrive sono note da tempo; la *governance*, la pianificazione territoriale e urbana avrebbero dovuto affrontarle e risolverle anni fa. Il post-pandemia e i fondi del Pnrr rappresentano un'occasione unica per dare concretezza a decenni di intenzioni, per canalizzare e veicolare gli sforzi, non dentro progetti tampone ed estemporanei, ma all'interno di un quadro complesso di politiche e di

interventi che possa incardinare la ripartenza lungo una traiettoria di sviluppo sostenibile. Il turismo, per esempio, messo a dura prova dalla diffusione del Covid-19, merita di tornare a crescere e di aumentare il suo valore come settore trainante.

In Italia, il 35% del mercato del turismo fa perno sul mare: intorno a questa economia ruota la vita di intere famiglie, di aziende, di piccoli e grandi imprenditori, molto spesso a scapito di ambiente e paesaggio, e della qualità delle nostre città. Il 45% dei turisti italiani sceglie le coste come meta di vacanza e il 24% del fatturato di questo segmento è generato dai flussi internazionali³⁰. I trend erano in aumento negli anni precedenti allo stop imposto dalla pandemia, ma sono destinati a risalire nel prossimo futuro.

Il settore, pur in mezzo a tante difficoltà, si sta preparando per ripartire, ma bisognerà tener conto di alcuni cambiamenti, non solo nell'organizzazione e nelle strategie delle aziende ma anche nei comportamenti e nelle scelte dei viaggiatori stessi, più orientati verso esperienze culturali, aperte al territorio, e più attenti alla sostenibilità ambientale. La politica e la pianificazione strategica dovranno accompagnare questi cambiamenti, cogliendo l'occasione del Pnrr per concorrere alla formazione del «capitale territoriale», ovvero dell'insieme di infrastrutture materiali e immateriali che può rivelarsi decisivo, per aumentare la sicurezza e l'attrattività dei territori.

In particolare, ripensare il rapporto tra città e acqua come meccanismo sistemico della qualità spaziale, e il ruolo delle interfacce costiere rispetto ai telai infrastrutturali ecologici e della mobilità, vuol dire innescare un cambio di paradigma del turismo come fenomeno culturale e sociale; ovvero, favorire la riscoperta dei territori, una loro differente connessione, e anche la ridefinizione delle vocazioni economiche di città che avrebbero potuto capitalizzare bellezza, fascino e posizione strategica – si pensi, per esempio, a Taranto –, ma che dal secondo dopoguerra hanno puntato su settori economici diversi, rivelatisi fallimentari nel lungo periodo.

Qualcosa è già previsto: sono stanziati, infatti, investimenti per 6,68 miliardi di euro nel comparto «turismo e cultura». Di questi, circa 3,4 sono direttamente dedicati alle attività turistiche e sono destinati a migliorare le strutture turistico-ricettive con l'obiettivo di elevare la capacità competitiva delle imprese e di promuovere un'offerta basata su so-

³⁰ Banca Italia, *Indagine sul turismo internazionale*, 2020, in https://www.bancaditalia.it/publicazioni/indagine-turismo-internazionale/2020-indagine-turismo-internazionale/statistiche_ITI_05062020.pdf.

stenibilità ambientale, innovazione e digitalizzazione dei servizi. Si tratta di un primo e importante passo per rilanciare un comparto che ha un ruolo cruciale per la crescita del paese e che incrocia, lungo le coste e nelle interfacce delle città sul mare, luoghi di alto valore strategico, vocati all'accoglienza e alla ridistribuzione dei flussi nel territorio.

Riferimenti bibliografici

- Adger, W. N. 2006
Vulnerability, in «Global Environmental Change», 16, 3, pp. 268-81.
- Angrilli, M. 2018
Piano Progetto Paesaggio. Urbanistica e recupero del bene comune, Franco Angeli, Milano.
- Balducci, A., Fedeli, V., Curci, F. 2017a
Ripensare la questione urbana. Regionalizzazione dell'urbano in Italia e scenari di innovazione, Guerini, Milano.
- Balducci, A., Fedeli, V., Curci, F. 2017b
Oltre la Metropoli. L'urbanizzazione regionale in Italia, Guerini, Milano.
- Bonato, D. - Orsini, R. 2018
Urban Circular Economy: The New Frontier for European Cities' Sustainable Development, in *Sustainable Cities and Communities Design Handbook: Green Engineering*, a cura di W. Clark, Elsevier, Amsterdam, pp. 235-45 (II ed.).
- Borghi, E. 2017
Piccole Italie. Le aree interne e la questione territoriale, Donzelli, Roma.
- Brooks, N. 2003
Vulnerability, Risk and Adaptation: A Conceptual Framework, University of East Anglia, Norwich.
- Bruttomesso, R. 1991
Waterfront. Una nuova frontiera urbana, 30 progetti di riorganizzazione e riuso di aree urbane sul fronte d'acqua, International Centre Cities on Water, Venezia.
- Bruttomesso, R. 1999a
Ancora sul waterfront. La maturità del waterfront. Dopo trent'anni di progetti e realizzazioni quale bilancio e quali prospettive?, in «Aqualpolis», 3.
- Bruttomesso, R. (a cura di) 1999b
Water and Industrial Heritage. The Reuse of Industrial and Port Structures in Cities on Water, Marsilio, Venezia.
- Bruttomesso, R. 2010
Urban Waterfronts. Paths and Scenarios of a Successful Strategy, in *Le città del Mediterraneo*, a cura di C. Fallanca De Blasio, Iiriti Editore, Reggio Calabria, pp. 41-50.
- Butera, F. M. 2021
Affrontare la complessità. Per governare la transizione ecologica, Edizioni Ambiente, Milano.
- Carrosio, G. 2019
I margini al centro. L'Italia delle aree interne tra fragilità e innovazione, Donzelli, Roma.

- Carta, M. 2013
Reimagining Urbanism. Città creative, intelligenti ed ecologiche per i tempi che cambiano, ListLab, Trento-Barcellona.
- Carta, M. 2017
Augmented City. A Paradigm Shift, ListLab, Trento-Barcellona.
- Carta, M. 2019
Futuro. Politiche per un diverso presente, Rubbettino, Soveria Mannelli.
- Carta, M. 2021a
Città aumentate del Neoeantropocene. Comunità multiurbane a prova della prossima crisi, in *Come cambieranno le città e i territori dopo il Covid-19. Le tesi di dieci urbanisti*, a cura di F. C. Nigrelli, Quodlibet, Macerata.
- Carta, M. 2021b
Città aumentate. Dieci gesti-barriera per il futuro, Il Margine, Trento.
- Caudo, G. 2021
E dopo, la città che cura, in *Come cambieranno le città e i territori dopo il Covid-19. Le tesi di dieci urbanisti*, a cura di F. C. Nigrelli, Quodlibet, Macerata, pp. 85-92.
- Ciacci, A. 2019
Turismo costiero in Italia e fattori eco-ambientali, logistici e infrastrutturali, Impressioni grafiche, Alessandria.
- Clementi, A., Dematteis, G., Palermo, P. C. (a cura di) 1996
Le forme del territorio italiano. Temi e immagini del mutamento, I, Laterza, Roma-Bari.
- Cmcc 2020
Analisi del rischio. I cambiamenti climatici in Italia, in <https://www.cmcc.it/it/analisi-del-rischio-i-cambiamenti-climatici-in-italia>.
- Coppola, A., Del Fabbro, M., Lanzani, A., Pessina, G., Zanfi, F. (a cura di) 2021
Ricomporre i divari. Politiche e progetti territoriali contro le disuguaglianze e per la transizione ecologica, il Mulino, Bologna.
- Coro, G. 2020
A Globale-Scale Ecological Niche Model to predict Sars-Cov-2 Coronavirus Infection Rate, in «Ecological Modelling», 431.
- Crowther, S. 2016
Temporary Public Spaces: A Technological Paradigm, in «The Journal of Public Space», 1, pp. 63-74.
- Curci, F., Mininni, M., Nanni, G., Zanchini, E., Zanfi, F. 2021
Nelle aree costiere: accessibilità, sicurezza e risposta al cambiamento climatico, in *Ricomporre i divari. Politiche e progetti territoriali contro le disuguaglianze e per la transizione ecologica*, a cura di A. Coppola, M. Del Fabbro, A. Lanzani, G. Pessina, F. Zanfi, il Mulino, Bologna, pp. 71-82.
- D'Eramo, M. 2017
Il selfie del mondo. Indagine sull'età del turismo, Feltrinelli, Milano.
- De Rossi, A. (a cura di) 2018
Riabitare l'Italia. Le aree interne tra abbandoni e riconquiste, Donzelli, Roma.
- De Smet, A. 2013
The Role of Temporary Use in Urban (Re)Development: Example from Brussels, in «The E-Journal for Academic Research on Brussel», 72.
- D'Onofrio, R. - Trusiani, E. 2017
Città, salute e benessere. Nuovi percorsi per l'urbanistica, Franco Angeli, Milano.

- Doti, G. (a cura di) 2021
Porti minori. Un patrimonio da riconquistare nel Medio Adriatico, Campisano Editore, Roma.
- Fabian, L. - Munarin, S. (a cura di) 2017
Re-Cycle Italy-Atlante, LetteraVentidue, Siracusa.
- Fabietti, V. 2019
Postfazione. L'urban design come strumento di mitigazione del rischio, in M. Manigrasso, *La città adattiva. Il grado zero dell'urban design*, Quodlibet, Macerata, pp. 377-82.
- Filipa, A. e altri 2009
Cambiamenti climatici e impatti sugli insediamenti urbani, in *I cambiamenti climatici in Italia: evidenze, vulnerabilità e impatti*, a cura di S. Castellari e V. Artale, Bononia University Press, Bologna, pp. 511-24.
- Franceschini, A. (a cura di) 2014
Sulla città futura. Verso un progetto ecologico, ListLab, Trento-Barcellona.
- Füssel, H. M. - Klein, R. J. T. 2006
Climate Change Vulnerability Assessments: An Evolution of Conceptual Thinking, in «Climatic Change», 75, pp. 301-29.
- Gelisio, T. - Gisotti, M. 2019
100 Green Jobs per trovare lavoro. Guida alle professioni sicure, circolari e sostenibili, Edizioni Ambiente, Milano.
- Gisotti, G. 2007
Ambiente urbano. Introduzione all'ecologia urbana, Dario Flaccovio Editore, Palermo.
- Grifoni, R. C. - Ottone, M. F. 2021
Habitat e paesaggio costiero in uno scenario di cambiamenti climatici, in *Porti minori. Un patrimonio da riconquistare nel Medio Adriatico*, a cura di G. Doti, Campisano Editore, Roma, pp. 85-98.
- Hagan, S. 2016
Ecological Urbanism. The Nature of the City, Routledge, London.
- Indovina, F. 2017
Ordine e disordine nella città contemporanea, Franco Angeli, Milano.
- Ipcc 1990
Climate Change. Ipcc Scientific Assessment, Cambridge University Press, Cambridge, in https://archive.ipcc.ch/publications_and_data/publications_ipcc_first_assessment_1990_wg1.shtml.
- Ispra 2021
Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici. Edizione 2021, in <https://www.snpambiente.it/2021/07/14/consumo-di-suolo-dinamiche-territoriali-e-servizi-ecosistemici-edizione-2021/>.
- Lanzani, A., Merlini, C., Zanfi, F. (a cura di) 2016
Riciclare distretti industriali, Aracne, Roma.
- Legambiente 2021
Il clima è già cambiato. Le città e le reti di fronte alla sfida dell'adattamento climatico, in www.legambiente.it/wp-content/uploads/2021/11/Report-OsservatorioCittaClima2021.pdf.
- Manigrasso, M. 2013
Città e clima. Verso una nuova cultura del progetto, Sala Editore, Pescara.
- Manigrasso, M. 2019
La città adattiva. Il grado zero dell'urban design, Quodlibet, Macerata.

- Manigrasso, M. - Listorti, M. 2019
Coste 2100. Rischi per le città e i paesaggi costieri italiani, ricerca per Opci di Legambiente, in <https://www.paesaggicostieri.org/coste-2100>.
- Manigrasso, M. - Mastrodonato, L. 2014
Armi. Adattamento Resilienza Metabolismo Intelligenza, Edicom Edizioni, Monfalcone.
- Marini, S. - Santangelo, E. (a cura di) 2013
Nuovi cicli di vita per architetture e infrastrutture della città e del paesaggio, Aracne, Roma.
- Martinelli, C. 2008
Turismo e territorio. Una prospettiva geografica, Hoepli, Milano.
- Masterson, J. H. 2014
Planning for Community Resilience: A Handbook for Reducing Vulnerability to Disasters, Island Press, Washington.
- Moccia, F. D. 2012
Abitare la città ecologica – Housing ecocity, Clean, Napoli.
- Morin, E. 2020
Sur la crise, Flammarion, Paris.
- Mostafavi, M. - Doherty, G. (a cura di) 2010
Ecological Urbanism, Lars Müller Publisher, Baden.
- Nigrelli, F. C. 2020
Pandemia e urbanistica. Ridisegnare l'Italia, in «MicroMega», 5, pp. 39-51.
- Nigrelli, F. C. (a cura di) 2021
Come cambieranno le città e i territori dopo il Covid-19. Le tesi di dieci urbanisti, Quodlibet, Macerata.
- Palumbo, F. 2017
Le prospettive del turismo costiero-marittimo in Italia, in *Vista mare. La trasformazione dei paesaggi costieri italiani*, a cura di E. Zanchini e M. Manigrasso, Edizioni Ambiente, Milano, pp. 366-73.
- Paquot, T. - Younès, C. (a cura di) 2013
Éthique, architecture, urbain, La Découverte, Parigi.
- Pavia, R. 2005
Le paure dell'urbanistica, Meltemi, Roma.
- Pavia, R. 2019
Tra suolo e clima. La terra come infrastruttura ambientale, Donzelli, Roma.
- Pavia, R. - di Venosa, M. (a cura di) 2012
Waterfront. Dal conflitto all'integrazione / From conflict to integration, ListLab, Trento-Barcellona.
- Pd, J. 2021
Turismo costiero. Un approccio sostenibile, Edizioni Sapienza, Roma.
- Perriccioli, M. 2018
Impermanenza e architettura. Idee, concetti, parole, in «Agathon», 4, pp. 5-12.
- Pievani, T. 2019
Imperfezione. Una storia naturale, Raffaello Cortina, Milano.
- Pranzini, E. 2021
Granelli di sabbia. Una guida per camminare sul bordo del mare, Pacini, Pisa.
- Price, L. L. - Narchi, N. E. (a cura di) 2018
Coastal Heritage and Cultural Resilience, Springer, Cham.

Il futuro passa per le città

Pugliese, E. 2002

L'Italia tra migrazioni internazionali e migrazioni interne, il Mulino, Bologna.

Serres, M. 2019

Il contratto naturale, Feltrinelli, Milano.

Singer, M. 2009

Introduction to Syndemics. A Critical Systems Approach to Public and Community Health, Wiley, Chichester.

Talia, M. 2021

La pianificazione strategica di sistema nelle piccole città portuali, in *Porti minori. Un patrimonio da riconquistare nel Medio Adriatico*, a cura di G. Doti, Campisano Editore, Roma, pp. 63-70.

Terrin, J.-J. 2014

Villes inondables. Prévention, adaptation, résilience, Parenthèses, Marsiglia.

Younès, C. 2010

Paradoxes de la ville-nature méditerranéenne, in *Le città del mediterraneo. Atti del IV Forum Internazionale di studi «Le città del Mediterraneo»*, a cura di C. Fallanca De Blasio, Reggio Calabria 27-28-29 maggio 2008, Iiriti Editore, Reggio Calabria.

Zanchini, E. 2020

Next Generation Ue e sfide green: l'Italia al bivio futuro-passato, in «MicroMega», 12 ottobre, in <https://archivio.micromega.net/next-generation-ue-e-sfide-green-italia-al-bivio-futuro-passato/>.

Zanchini, E. - Manigrasso, M. 2017

Vista mare. La trasformazione dei paesaggi costieri italiani, Edizioni Ambiente, Milano.



Parte seconda Ricerche



COSTE IN MOVIMENTO

I. Frizioni territoriali

di Michelangelo Savino

Benché il paesaggio fosse splendido, con spiaggette tropicali, vegetazione rigogliosa e sorgenti termali [...]. Cresceva il desiderio dell'atteso finale, di Venezia sommersa. [...] Venne quindi il momento dell'ultima breve traversata in mare aperto, dritti a est verso un punto che solo le antiche mappe raffiguravano. [...] Sott'acqua non si vedeva nulla, troppo torbido. [...] Dopo quattrocent'anni il Campanile di San Marco era ancora lì a segnare il centro di un mondo che non c'era più [...] pensò alla tenacia dei simboli umani, al loro voler restare com'erano e dov'erano. Non gli sembrava una sfida arrogante alla furia degli elementi. Piuttosto il contrario, una resa onorevole e dilazionata (Pievani - Varotto 2021, pp. 23-4).

1. *Un ambito «liminare».*

Nei diversi contributi che compongono questo volume emerge con chiarezza come i territori costieri, nella loro ampia varietà di contesti regionali, di morfologie territoriali, di realtà sociali ed economiche, di complessità storiche, culturali e patrimoniali, presentino tematiche particolarmente complesse, per la loro tutela e valorizzazione come per il loro sviluppo, in una prospettiva in cui le nuove condizioni climatiche e le loro conseguenze cambieranno sostanzialmente caratteri e forme del complesso sistema che la costa rappresenta. L'ineluttabile innalzamento del livello del mare rappresenterà un fattore di trasformazione determinante e le azioni di adeguamento non potranno che essere in molti casi dirompenti gli attuali assetti obbligando a nuove modalità insediative.

Rispetto a questi assunti – senza alcun fatalismo ma con una consapevolezza lucida e schietta – bisogna riconoscere che siamo all'interno di un ciclo «naturale» delle trasformazioni, più o meno profonde, che il pianeta ha subito nel corso dei secoli. E se non fosse per i ritmi travolgenti con cui il processo va compendosi, non potremmo che con-

statare che la differenza dal passato è data solo dalla copiosità di dati ben oltre alle evidenze; dal vasto sapere accumulato alla radice delle nostre valutazioni; dalle innovative tecniche di previsione e dalla capacità di diffusione delle informazioni: è la nostra cognizione di quanto sta accadendo a costituire oggi la radicale differenza dal passato.

Come nel passato, la costa torna ad essere quel luogo eccezionale in cui questo processo di cambiamento va manifestandosi nel modo più evidente e drammatico, con le subitanee e violentissime mareggiate come per la silente ma costante erosione dei lidi; o ancora per l'aggressione furiosa degli effetti di un dissesto idrogeologico che alle sue spalle rovescia verso la costa acque e fango in eccesso o per il costante, lento e generalmente inavvertito, consumo di suolo. Tutto rende la costa una debole ma resiliente demarcazione tra un sistema che avanza e un altro costretto a ritirarsi, un ambiente mutevole che solo a periodi alterni, con intervalli più o meno lunghi, sembra trovare forme di stabilità; «interferenza tra paesaggio e territorio, dove si può partire per capire quale delle due nozioni è più capiente a cogliere le inquietudini ma anche il respiro della contemporaneità» (Mininni 2010, p. 31). Lungo la linea di costa, infatti, le morfologie naturali risultano caduche; e temporanei appaiono anche tutti i processi di uso di questo contesto così particolare così come i sistemi insediativi che vi si sono succeduti nel tempo: come orme sulla battigia, nessuna forma può dirsi definitiva e duratura.

Questa mutabilità conferma la natura di questo fragile confine tra sistemi naturali e forze contrapposte come punto di fluttuazione di fenomeni e di dinamiche diverse, campo di confronto di processi sociali ed economici a volte contraddittori, luogo di incontro/scontro tra flussi di popoli e culture, così come è stato area di competizione tra politiche e strategie diverse, che qui hanno dovuto trovare talvolta sintesi e forme di armonizzazione o piuttosto esasperate condotte di permanente conflitto. Economie di mare contrapposte a economie di terra, destinate allo scambio nel rispetto delle differenze, mai destinate all'assimilazione, in una relazione che fa della costa luogo di approdo e di slancio verso l'interno, e perciò origine di pericolo e frontiera con l'ignoto, ma anche luogo dell'opportunità e dell'incontro, dell'apertura verso nuovi orizzonti oltre «i cieli» circoscritti delle aree interne.

Il sistema territoriale costiero è quindi storicamente un «ambito liminare» con le sue specificità connaturate e le sue forme modellate dalla natura e dall'uomo a cui si «accostano» forme e processi che nel tempo hanno rafforzato le differenze: soprattutto laddove al popolamento della costa si è contrapposto lo spopolamento delle aree interne, all'iper-infrastrutturazione del sistema insediativo litoraneo si è opposta

una sotto-dotazione delle aree retrostanti, alla concentrazione di attività economiche ha fatto da contrappeso la delocalizzazione o il progressivo esaurimento delle dinamiche produttive interne; così come alle forme recessive dei sistemi produttivi tradizionali «interni» si è contrapposto lo sviluppo delle nuove economie costiere.

La costa conserva in questo modo la sua funzione di campo di frizione tra organizzazioni insediative, tra sistemi economici ma anche tra prospettive di sviluppo diverse e spesso non conciliabili, che solo apparentemente piani e politiche cercano di armonizzare nelle loro strategie che, a ben guardare, tendono comunque a mantenere distinti i due sistemi (a loro volta frammentati in contesti che sempre più manifestano le loro caratteristiche peculiari ma soprattutto differenti processi di sviluppo). Nonostante politiche e piani, nonostante processi di sviluppo economico e dinamiche sociali omologanti, questa distinzione tra territori permane, e la costa continua a svolgere il ruolo di resistente fascia di demarcazione in cui la frizione tra processi di diversa natura è evidente e si manifesta.

2. Ripercorrendo la rotta di Antenore.

L'esplorazione della costa dell'alto Adriatico mette bene in evidenza queste frizioni territoriali, soprattutto se ci si avvicina a queste rive e le si osserva con attenzione.

Se navigando per l'alto Adriatico, costeggiando più o meno «sora-vento», oltre le «nove bocche del Timavo» è possibile esplorare territori che nell'ultimo cinquantennio hanno subito una profonda trasformazione e ancora oggi appaiono particolarmente dinamici nei processi di sviluppo. Un tempo, infatti, con timore si sarebbe tentato di approdare in queste spiagge data la linea di costa incerta che si prospetta alla vista e che suggerisce di trovare sponde più stabili. Oggi al contrario, se si escludono pochi lembi che mostrano ancora il loro debole fianco non più dunoso ed esposto alle mareggiate, la costa appare solida e compatta, dando un'immagine di sé ben diversa di quella fragile che era ben nota ai coloni greci, come lo era per romani e bizantini, ancor di più per gli *ingenieri* della Serenissima che quelle coste hanno progressivamente modellato per la difesa delle città e delle «terre deboli» retrostanti.

Era una costa fatta di deboli rilievi dunosi che si opponevano ai frangenti o da lingue di fanghi e limi sospinti in mare dalle correnti fluviali, qua e là rafforzati da opere marittime spesso incaute, spesso dannose; coste incavate da lagune dai destini incerti se non fosse per *ma-*

chine moderne che non si sa quanto potranno resistere ai cambiamenti, ma ancora utili per costruire illusioni di durevolezza. Una costa dunque mobile e debole per antonomasia con insediamenti incerti, ma che nel corso degli ultimi decenni l'urbanizzazione ha stravolto mutandone lo scenario, sostituendo all'evanescente limine una barriera apparentemente dura e massiccia, fino ad oggi creduta ormai robusta. Lo sviluppo turistico balneare ha infatti sostituito questo fragile diaframma tra terra e mare con una corteccia profonda e dura di edificazione continua a diversa densità, completata da servizi ricettivi, opere foranee rinforzate, attrezzature portuali piccole e diffuse che hanno interessato tutto il litorale. Con poche interruzioni, dunque, quel sistema che un tempo rappresentava una singolare «rassegna» di realtà litoranee distinte fra di loro per le morfologie e per i processi di «evoluzione» naturale oggi tende ad assimilarsi per l'alternanza monotona di ambiti naturali compromessi e strisce di costa duramente «balnearizzate».

Dal Delta del Po e dagli specchi lagunari di Rosolina tra Po di Levante e Adige (che già si distingue in modo particolare dall'area deltizia), superata la laguna di Venezia (di cui poco si può aggiungere a quanto non sia stato già detto sui così numerosi processi di cambiamento), si raggiunge, oltre la foce di Piave Cecchia, il complesso sistema costiero «del Veneto orientale».

A questa perduta varietà longitudinale si affianca oggi – se si esclude il cuneo veneziano – una realtà ancor meno variegata e da più tempo omologata nei suoi processi di cambiamento morfologico e di sviluppo del sistema insediativo: che ci si spinga dalla costa oltre le dune artificiose di Albarella verso le valli del Polesine; o da Chioggia risalendo le «bassure» tra il Bacchiglione e l'Adige verso il «retrato» del Gorzon; dalle spiagge «tedesche» del *continuum* «balnearizzato» che si stende da Cavallino a Jesolo e a Bibione risalendo quasi impercettibilmente verso lo scalino segnato dalla fascia delle risorgive, riconosciamo un paesaggio omogeneo nelle sua morfologia, nelle sue dinamiche e nelle sue tensioni.

È un sistema territoriale fatto di terre «costruite» nel corso del tempo, strappandole alle dinamiche di fiumi con difficoltà regimentati dalla Serenissima, di corsi d'acqua in molti casi «condotti» con forza lungo percorsi studiati e solo con il tempo «accettati» dalla forza naturale dell'acqua, ma anche di terre strappate all'acqua con processi di bonifica che dal XVIII secolo hanno profondamente modificato la morfologia originale del territorio (Bellicini 1983; Novello 2009). Qui la struttura insediativa è andata ispessendosi nel corso degli ultimi decenni e oggi è pura manifestazione di un conflitto latente che si riproduce

da anni, prodotto soprattutto delle forme differenti di sfruttamento di questi territori che non sembrano trovare una loro «stabilità». Terreni spesso «in-culti», messi poi a reddito con impegnativi lavori di drenaggio e bonifica, destinati poi ad un'agricoltura intensiva che non ha arginato i processi di urbanizzazione e di industrializzazione diffusa alla stessa stregua dei campi asciutti, infine terreni in cui le attrezzature turistiche e tutte le attività di rimbalzo dalla costa – quelle che ormai completano l'offerta con forme di *slow tourism* o di attrezzature ricettive alternative – vanno trasformando spazi aperti e manufatti edilizi.

Una lenta progressione economica, infatti, dalle urbanizzazioni continue delle spiagge spinge verso l'interno attività residenziali, commerciali, produttive e ricreative in funzione della crescita della macchina turistica balneare. È una conseguenza quasi naturale dell'economia turistica che – soprattutto in presenza di risorse naturali di un certo pregio – tende ad espandersi quasi per inerzia agli immediati dintorni, quando non è piuttosto indotta da politiche e piani basati sull'assunto che il turismo di rimbalzo possa invertire dinamiche di declino o di mancato sviluppo delle aree interne o marginali (Pascolini 2016). Invece la conseguenza dello sviluppo è la loro esposizione a nuove fragilità!

Infatti, buona parte di questi ampi territori strappati alle acque che non avevano ancora raggiunto un pieno equilibrio dopo la sostituzione di alvei e paleovalvei, vecchi e nuovi corsi fluviali, specchi d'acqua, laghi e lagune interne con la fitta rete di canali e scoli ad inframmezzare le terre meccanicamente drenate, oggi vengono edificati e impermeabilizzati, ingessati da infrastrutture che diventano indeformabili barriere, laddove l'acqua per il suo naturale deflusso ha sempre richiesto argini e ripari flessibili se non mobili. Gli eventi meteorologici degli ultimi decenni hanno ben mostrato la provvisorietà di questi assetti e sempre più frequentemente esondazioni e allagamenti che circondano e invadono capannoni, case, attrezzature e coprono strade e argini come i campi asciugati, restituiscono il territorio a quel «regno delle acque» che sembra reclamare i suoi antichi spazi.

Anche nel dissesto, la costa (in Veneto) si mostra come un campo di tensione di queste «dinamiche di fragilizzazione» del territorio (Lanzani 2021), dove alla spinta delle acque che aggrediscono i paesaggi delle bonifiche sembra volersi contrapporre la forza disgregatrice che arriva dal mare, dove la costante erosione della spiaggia (che fa dei ripascimenti continuamente rinnovati solo deboli e temporanei palliativi) e l'arretramento della costa mostrano effetti dirompenti che vanno ben al di là le normali dinamiche di forze naturali concorrenti. E la tensione si coglie anche nelle azioni di emergenza con cui si interviene nei territori

dopo la calamità: in quasi tutti i casi le politiche puntano esclusivamente nella ricostituzione delle condizioni precedenti all'evento, retorica-mente parlando di prevenzione. Accade nei territori alle spalle delle coste, accade lungo le coste, dove prevale l'urgenza di restituire il litorale alla sua piena efficienza economica, dominando una prospettiva di pura salvaguardia del «sistema economico» piuttosto che della risorsa territoriale (se non intesa quale fattore produttivo imprescindibile).

Una lettura critica degli strumenti urbanistici del Veneto su questi territori evince senza alcuna difficoltà il carattere prevalentemente di «accompagnamento» allo sviluppo (piuttosto che di regolazione) che contraddistingue le politiche territoriali regionali (Savino 2017). Sono piani e strategie che tendono a sostenere i processi di trasformazione in atto senza alcun tentativo di controllare o piuttosto regimentare le forze che lo sostengono e ancor meno di costruire una nuova filosofia di adeguamento al cambiamento climatico.

3. *La «debole» difesa di un territorio fragile.*

La piena consapevolezza della specificità dei territori di costa della regione, o piuttosto della vulnerabilità ambientale come della loro unicità paesaggistica (il Delta del Po, la laguna di Venezia, lagune e litorale del Veneto orientale, queste le macro-aree formalmente riconosciute dalla Regione del Veneto) ha determinato la scelta già nel primo Pter (1990) di prevedere per questi territori di particolare interesse naturalistico-ambientale strumenti urbanistici specifici che, superando la necessaria schematicità del piano regionale a valenza paesaggistica, riuscissero a governare le diverse problematiche, tentando una sintesi strategica tra obiettivi di sviluppo economico, esigenze urbanistiche, tutela e valorizzazione paesaggistica e protezione ambientale (Calegari 2020). Di questi piani, la Regione nel corso di questi trent'anni ha prodotto solo il Palav – Piano di area per la laguna di Venezia (1991) – e il Piano di area per il Delta del Po (1994), che tra l'altro si proponevano anche come strumenti di coordinamento tra enti territoriali diversi con specifiche competenze su questi territori e quindi con altrettanti strumenti di governo e controllo.

Non è possibile nemmeno accennare alla complessità amministrativa, ai conflitti tra enti e istituzioni concorrenti, alle sovrapposizioni e contraddizioni fra tante e differenti normative generali e di settore che interessano la laguna di Venezia che a loro volta devono poi confrontarsi con processi economici dinamici ed estremamente problematici

(dovendo tener presente cosa sia stato poi il governo di terre e acque legate anche alla sopravvivenza di Venezia; il disinquinamento della laguna; la realizzazione delle opere alle bocche di mare), anche se il giudizio corrente sugli esiti di piani e politiche (e del Palav in particolare) è alquanto sconsolante: oltre alla pletora di regole e alla difficoltà di verificarne la concreta applicazione, il Palav è risultato del tutto inefficace.

Diverso il giudizio sul Piano per il Delta del Po, che – rafforzato, potremmo dire, anche dall’istituzione del Parco regionale, che interessa buona parte dell’ambiente, e del suo piano di gestione – sembra in qualche modo essere riuscito a creare alcune condizioni di protezione dell’ambito e un apprezzabile equilibrio tra forme di tutela, valorizzazione e di sfruttamento economico del territorio, tenendo conto che qui la pressione turistica risulta di minore impatto, i fenomeni insediativi più contenuti, l’agricoltura meno aggressiva, per quanto si sia comunque registrata una maggiore vulnerabilità di tutto l’ecosistema dovuta a fattori naturali (subsidenza, cuneo salino, innalzamento del mare) e antropici (inquinamento legato alle produzioni agricole e industriali, eccessivo prelievo di risorse idriche a scopi idropotabili e irrigativi). Indubbiamente la creazione del parco regionale ha contribuito a limitare le spinte dissipative, ma qui più che altrove è possibile cogliere la dinamica delle forze naturali a confronto nella rimodellazione della costa e dei suoi usi.

La nuova Lur 11/2004 ha sostituito i due strumenti con un nuovo Piano paesaggistico regionale d’ambito (Prpa) che include gli ambiti dei precedenti Piani di area, assimilandoli per «affinità paesaggistica» e cercando di aggiornare indirizzi di sviluppo e normative, adeguandosi alle nuove esigenze dell’agricoltura (e di nuove filiere di maggior pregio) o piuttosto ai nuovi trend del turismo (in seguito alla «scoperta» di altre risorse territoriali da parte della domanda e che vanno debitamente valorizzate e normate per favorirne l’uso).

Dalla bocca di Piave vecchia al Po di Goro sembra prodursi un’unità di gestione e governo per tutto l’arco costiero adriatico – laguna di Venezia e Delta del Po e già questa appare come una rilevante novità che vorrebbe rimediare alla frammentazione della pianificazione condotta attraverso piani provinciali, ma soprattutto di piani comunali che – nonostante leggi di contenimento del consumo di suolo, revisione rigorosa delle previsioni di crescita dell’urbanizzato – continuano a risultare «espansivi» rispetto al quadro di obiettivi di sostenibilità che viene costantemente evocato. Il Piano vorrebbe inoltre tentare, oltre al tentativo di necessaria armonizzazione delle normative urbanistiche con le prescrizioni di tutela paesaggistica, l’introduzione di «buone pratiche» territoriali capaci di andare oltre la filosofia del vincolo enfatizzando le

«vocazioni» territoriali, riscoprendo potenzialità e cercando di contrastare i processi degenerativi del paesaggio. A questo intento dichiarato, però, al momento non è seguita ancora un'azione effettiva. Documento di grande interesse per lo studio dei paesaggi e dello stato di salute del territorio, il Prra in questione non è andato molto più in là del *Documento preliminare*, di un *Rapporto ambientale* e di un *Quadro per la tutela, cura, valorizzazione e integrazione del paesaggio*, che al di là di buoni principî non sembra contenere elementi di particolare innovazione. Ad una completa e raffinata analisi delle caratteristiche del paesaggio non seguono né suggestioni per nuovi percorsi di governo del territorio, tantomeno nuove formule per la tutela del paesaggio: il Prra appare sostanzialmente incapace di agire concretamente sulle pratiche di uso del territorio.

Che dire, dunque, di quei territori – come il litorale del Veneto orientale, quello maggiormente interessato dalla «balnearizzazione» – che non hanno visto ancora la redazione di uno specifico strumento urbanistico a scala sovra-comunale e con un approccio integrato, capace di rimediare alle «tensioni costiere»?

4. *Un lembo di terra.*

Per comprendere la necessità di un «governo» di questo specifico contesto (Salizzoni 2017), con un salto di scala, prendendo un circoscritto ambito e osservandolo con attenzione, è possibile cogliere rischi ambientali e idrogeologici che si aggiungono ai conflitti di crescita economica.

Basta tracciare un sottile transetto che dalla spiaggia della Brussa si addentri verso la valle di Zignago lungo il flemmatico e tortuoso corso del canale Nicesolo, alle spalle dell'intervallo dunoso tra le urbanizzazioni balneari di Caorle e Bibione Pineta, dove l'oasi di Vallevicchia tenta la conservazione di un ambito che ancora oggi sembra offrirsi al suo stato naturale (se non fosse anch'esso un territorio artificiale, «costruito» nel corso del tempo). È un territorio che rompe la fascia dura dell'urbanizzato costiero ma che allo stesso tempo deve resistere anche all'incalzare dell'agricoltura intensiva (con una sempre minore varietà di colture agrarie, che comporta un maggiore sfruttamento dei suoli e un sostanziale impoverimento della biodiversità) e meccanizzata (che altera le diverse componenti paesaggistiche anche dei territori della bonifica), altamente inquinante (soprattutto per l'uso dei fitofarmaci e dei fertilizzanti) e che, a conti fatti, appare non meno devastante del consumo di

suolo a scopi edificatori. Sono territori in cui è possibile ancora cogliere i residui di un sistema lagunare complesso, che per alcuni versi resiste con vestigia degli originari assetti naturali, ma per altri mostra forme interessanti di manipolazione e di mantenimento di una «naturalità» del tutto artificiale. Al contempo la modellazione compiuta dalle bonifiche negli ultimi due secoli ha creato una pianura agricola faticosamente tenuta asciutta, *buffer* tra il sistema insediativo della bassa pianura che si allunga lungo l'asse infrastrutturale Venezia-Trieste e il *continuum* dei «dispositivi turistico balneari». Qui le tensioni appaiono in tutta la loro evidenza (Savino 2017). In breve successione, infatti, troviamo:

- gli ambiti naturali che urgono salvaguardia e tutela, forse anche limitazioni alla loro fruizione (visto che anche lo *slow tourism* con i suoi numeri in crescita comporta comunque il consumo di queste risorse) ma anche protezione dalle forme di dissesto che si sono manifestate negli ultimi anni, nell'incertezza se questi delicati sistemi vadano lasciati alla loro naturale evoluzione (e che l'innalzamento del livello del mare o piuttosto i violenti fenomeni meteorologici straordinari sempre più frequenti determineranno) o se invece vadano artificiosamente mantenuti nell'attuale stato di *wilderness* (che spesso corrisponde più ad una categoria estetica contemporanea che alle reali caratteristiche dei luoghi);

- ad essi si affiancano i paesaggi agrari della bonifica, la cui produttività, faticosamente conquistata, va rinnovata per garantire la permanenza delle produzioni nel mercato globale, in un processo di progressiva innovazione di prodotto e di meccanizzazione spinta della coltivazione, nella costante ricerca di compromesso tra necessarie trasformazioni e il mantenimento di una matrice territoriale (tra rete idraulica minore, opere idrauliche, manufatti edilizi e orditi campestri con le loro rade alberature) divenuta anch'essa oggi un valore culturale e un elemento di memoria collettiva;

- inframezza queste terre «riformate» un sistema insediativo che sviluppatosi in funzione delle bonifiche e della produzione agricola è andato sempre più rarefacendosi ma che resta comunque sedime di urbanizzazioni oggi in lenta espansione, questa volta però in funzione di quel turismo che dalle spiagge fugge la calca e cerca contesti meno affollati ma parimenti attrezzati e confortevoli.

Questa interessante varietà resiste a breve distanza dalla conurbazione costiera che rappresenta uno dei più attrattivi comprensori del sistema balneare dell'alto Adriatico, in costante crescita dopo la crisi economica e dopo la pandemia, che solo nei mesi di luglio e agosto 2021 ha registrato 791 818 arrivi e 5 625 695 presenze. La dinamicità

territoriale di questo sistema si legge nell'espansione dell'urbanizzato che dal *watefront* balneare si estende verso l'interno, densificando gli abitati esistenti e occupando nuovo suolo con lottizzazioni di seconde case, complessi alberghieri, darsene e spazi per il divertimento. La macchina economica diventa ragione di conversione alle economie del turismo anche delle aree retro-costiere, non solo attraverso la crescente domanda e spinta alla specializzazione della forza lavoro locale, ma anche attraverso la creazione di pacchetti-vacanza, diversi e alternativi, che seppure in modalità *slow* ed *environmental-friendly* inaugurano tipologie diverse di consumo delle risorse territoriali.

La contrapposizione tra le dinamiche dello sviluppo, la vulnerabilità dei sistemi ambientali e le nuove fragilità mostrano con piena evidenza la necessità di un piano territoriale sovra-comunale integrato. La lettura dei piani urbanistici comunali o del poco strategico Piano della città metropolitana di Venezia (che ha sostituito il Piano provinciale senza innovarne le scelte e senza costruire una reale strategia metropolitana e tantomeno una nuova formula di integrazione territoriale che resta fortemente spezzato in entità distinte e dominato dai problemi del capoluogo), come dicevamo, rileva ancora quella filosofia di mero supporto alle forze economiche trainanti che ha contraddistinto da sempre l'azione della Regione, secondo un approccio ben consolidato di soddisfare la domanda di servizi, attrezzature, infrastrutture necessarie alla crescita dei settori economici più forti, senza introdurre particolari limiti o piuttosto, dove possibile, ammorbidendo i vincoli. Così agricoltura e turismo oggi nei piani di queste terre trovano le migliori condizioni di rilancio post-pandemico al netto di meccanismi regolatori e di controllo.

Di certo tra l'intreccio di strategie e nel pozzo delle normative non si riscontra quanto già si renderebbe necessario per costruire i nuovi scenari dell'«Antropocene»: non vi è traccia di quelle possibili azioni che permettano in qualche modo di affrontare e gestire le dinamiche di trasformazione a cui stiamo assistendo, di contenere in qualche modo gli «effetti locali» dei fenomeni di «cambiamento globale» e incidere, anche con poche azioni in questi circoscritti territori, sulla costruzione di un futuro collettivo più consapevole.

Riferimenti bibliografici

Bellicini, L. 1983

La costruzione della campagna. Ideologie agrarie e aziende modello nel Veneto (1790-1922), Marsilio, Venezia.

Calegari, A. 2020

La struttura giuridica del Ptrc fra competenze esclusive dello Stato ed autonomie locali del Veneto: finalità, contenuti e rapporti, in *Il Governo del Territorio. Le Norme Tecniche del nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento – Ptrc Veneto 2020*, a cura di F. De Zanet e L. Donà, Atti del convegno di Castel-franco Veneto, XXI edizione, pp. 31-52, in https://www.amministrativistiveneti.it/wp-content/uploads/2021/07/SodaPDF-compressed-LIBRO-CONVE-GNO-DI-CASTELFRANCO_reduce.pdf.

Lanzani, A. 2021

Un viaggio progettuale lungo le coste italiane. Dalla discesa e crescita a qualche segno di congestione e fragilità, in *Territori marginali. Oscillazioni tra interno e costa*, a cura di S. Lanteri, D. Simoni, V. R. Zucca, LetteraVentidue, Siracusa, pp. 13-21.

Mininni, M. 2010

Paesaggi costieri. Un atlante provvisorio, in Ead., *La costa obliqua. Un atlante per la Puglia*, Donzelli, Roma, pp. 30-5.

Novello, E. 2009

Terra di bonifica. Il ruolo degli Stati e dei privati nel Veneto dalla Serenissima al fascismo, Cleup, Padova.

Pascolini, M. 2016

I paesaggi del turismo, il turismo del paesaggio, in *Paesaggi delle Venezie. Storia ed economia*, a cura di G. P. Brogiolo, G. Cracco, A. Leonardi, C. Tosco, Marsilio, Venezia, pp. 685-710.

Pievani, T. - Varotto, M. 2021

Viaggio nell'Italia dell'Antropocene, Aboca, Sansepolcro.

Salizzoni, E. 2017

Tra terra e mare: sperimentazioni di sostenibilità e resilienza, in «ri-vista. Ricerche per la progettazione del paesaggio», xv, 2, pp. 5-19.

Savino, M. 2017

Paesaggi resistenti nel veneto post-industriale, in *I paesaggi della riforma agraria. Storia, pianificazione e gestione*, a cura di F. C. Nigrelli e G. Bonini, Edizioni Istituto Alcide Cervi, Reggio Emilia, pp. 153-74.



II. Paesaggi potenziali. Principi di economia circolare per la rigenerazione della costa e del territorio di Marica Castigliano e Michelangelo Russo*

1. *Introduzione.*

La densa area metropolitana di Napoli è in larga parte compressa sulla costa, lungo il bordo di un golfo affollato da attività marittime per il trasporto e la produzione. La pressione demografica costiera riflette un dato nazionale e mondiale¹ che è qui accentuato dalla morfologia del territorio. I promontori del Vesuvio, a est di Napoli, e della catena dei Monti Lattari, a sud del Golfo, hanno limitato l'estensione spaziale della crescita urbana verso l'entroterra, intensificando e stratificando il tessuto urbanizzato storicamente insediato sulla costa (Picone 2009).

Nell'area litoranea più popolosa della regione, tra i comuni di Napoli e Castellammare di Stabia, molteplici funzioni costiere vedono l'alternarsi di infrastrutture portuali, aree industriali e cantieristiche, arenili, terrazze private, porti turistici, aree di foce, manufatti storici, lotti agricoli, tratti di strade e ferrovie. Senza soluzione di continuità, gli usi intensivi della costa hanno plasmato un paesaggio fortemente antropizzato che non si esaurisce lungo la soglia terra-mare ma si estende verso l'acqua – con moli, banchine, e attraverso le rotte navigabili – e verso l'entroterra, definendo una sequenza compatta di aree urbanizzate che si propagano internamente nelle piane e nelle aree collinari del territorio.

La frizione tra aree abitate, industrie, fondi agricoli ed elementi naturali del paesaggio definisce l'elevata vulnerabilità della costa napoletana, compromessa non solo dall'erosione costiera ma anche dalla presen-

* Il testo è esito del lavoro congiunto dei due autori; tuttavia, è possibile attribuire la stesura del par. 2 a Michelangelo Russo e del par. 3 a Marica Castigliano. L'introduzione e le conclusioni sono da attribuire a entrambi gli autori.

¹ Il 30% della popolazione italiana risiede entro i 300 m dalla costa (fonte: report Ispra, Macro aree 2019, in <https://annuario.isprambiente.it/ada/downreport/html/4940>). Nel mondo, circa il 40% della popolazione vive a meno di 100 km dalla costa, come riportato in occasione della prima Ocean Conference (cfr. United Nations, *Report of the UN Ocean Conference*, 2017).

za di suoli e acque inquinate – come nel caso del Sin di Napoli est e del fiume Sarno –, e dall'esposizione a rischi naturali tra cui il rischio vulcanico e idrogeologico. Ad oggi però, non sono solo le sfide climatiche e la complessa sovrapposizione e gestione dei rischi a rendere la costa un territorio fragile. In un'era di emblematica transizione tra produzione *ex novo* e riuso delle risorse², la cristallizzazione delle trasformazioni urbane unita al sottodimensionamento di spazi aperti e attrezzature urbane e alla frammentazione di interventi spesso ecologicamente miopi, hanno contribuito a indebolire il sistema socio-economico del territorio lasciando spazio alla dismissione e all'abbandono di aree produttive, alla carenza di servizi, alla conseguente diminuzione della qualità urbana e sociale del contesto considerato. Tra le pieghe di una fragilità che si manifesta spazialmente attraverso la presenza di aree sottoutilizzate, marginali o prive di funzione, può essere strategico ripensare la rigenerazione del territorio intervenendo sul suo metabolismo (Kennedy, Pincetl, Bunje 2011), sviluppando cioè politiche e progetti che operino sul riequilibrio tra uso e consumo delle risorse e produzione di scarti.

A partire da una ricognizione dei territori critici della costa metropolitana di Napoli, la ricerca *EcoRegen. Economie circolari e rigenerazione dei territori periurbani* del Dipartimento di Architettura (Diarc) dell'Università di Napoli Federico II³, si occupa di delineare una metodologia di studio e di trasformazione dei territori in transizione della città contemporanea secondo principi di economia circolare e tutela dell'ambiente. *EcoRegen* prosegue la ricerca del progetto Horizon2020 *Repair. Resource Management in Periurban Areas Going Beyond Urban Metabolism*⁴, ereditandone il quadro teorico, focalizzandone gli obiettivi alla dimensione pianificatoria e del progetto urbano, e sperimentandone l'applicazione sull'area costiera come paesaggio potenziale da ripensare e progettare per orientare politiche e strategie territoriali.

2. Verso un modello di cambiamento metabolico e circolare.

Il processo di rapida urbanizzazione costiera avvenuto nell'ultimo secolo sta lasciando spazio a paesaggi complessi, eterogenei e fram-

² European Commission, *Roadmap to a Resource Efficient Europe*, 2011.

³ La ricerca è coordinata dal professor Michelangelo Russo e vede la collaborazione tra pianificatori, esperti di valutazione e processi sociali, rappresentazione, architettura e tecnologia.

⁴ Il progetto *Repair* (2016-2020) è stato condotto dal Dipartimento di Architettura dell'Università di Napoli Federico II (coordinatore Michelangelo Russo) in collaborazione con la Delft University of Technology e altri 16 partner tra cui università europee, enti pubblici e privati, nazionali e internazionali. Cfr. <http://h2020repair.eu/>.

mentati che richiedono di aggiornare la definizione delle questioni urbane per delineare una rigenerazione ecologica (Steiner 2008) che abbia una valenza strategica rivolta al futuro. Guardando agli aspetti della crisi territoriale legati all'ambiente, alla mobilità e alle disuguaglianze sociali (Secchi 2011), il progetto contemporaneo può guidare la transizione verso una maggiore sostenibilità ambientale, intervenendo sui modelli di abitabilità attraverso strumenti di welfare collettivo, equilibrio adattivo in risposta ai rischi, e ridefinizione delle relazioni tra processi di produzione, consumo e scarto (Perrone - Russo 2019).

Adottando il concetto di scarto come risorsa, la ricerca mette in luce, da un lato, la necessità di operare sulla gestione del territorio avviando processi virtuosi di uso ciclico dei flussi di materiali, energie e risorse naturali (*urban metabolism*, Wolman 1965), dall'altro, focalizza l'attenzione sugli usi del suolo, considerando le aree in declino (*wastelands*, Lynch 1991) come possibili catalizzatori di una trasformazione basata su principi di circolarità (Williams 2019). Metabolismo e circolarità sono metafore tese a rappresentare la dinamicità, la propensione al cambiamento e il costante stato di transitorietà dei sistemi urbani (Swyngedouw 2006). Nell'enfatizzare il naturale movimento e progresso, i due concetti emersi nella seconda metà del Novecento, contribuiscono in modo complementare ad orientare politiche e azioni in grado di attuare processi di trasformazione sostenibile della città. *Eco-Regen* cerca di rispondere ad una sempre più pressante domanda di traduzione dei principi di economia circolare in dispositivi spaziali e indirizzi di pianificazione (Russo 2021)⁵, trasferendo il modello *cradle-to-cradle* da una dimensione prevalentemente industriale⁶ alla trasformazione di strutture fisiche dell'urbano ovvero intervenendo sui cicli di vita di infrastrutture, edifici, aree produttive e sistemi naturali. Questo implica agire pragmaticamente anche sull'efficienza dei flussi di materia, energia, persone e informazioni, modificando cioè il metabolismo urbano attraverso l'analisi di risorse utilizzate e poi trasformate in rifiuto (*input* e *output*) quantificate entro i limiti spaziali del sistema urbano di riferimento (Ferrão - Fernández 2013; Russo 2018).

Unendo un approccio di indirizzo strategico alla valutazione di scenari metabolici, *EcoRegen* offre una rilettura della costa metropolitana di Napoli in chiave circolare, individuando i territori da attivare e i pro-

⁵ European Commission, *Closing the Loop – An EU Action Plan for the Circular Economy*, 2015; United Nations, *Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development*, 2015; European Commission, *The European Green Deal*, 2019.

⁶ Ellen MacArthur Foundation, *Growth within. A Circular Economy Vision for a Competitive Europe*, 2015.

cessi da implementare per favorire modelli di *governance* innovativi, promotori cioè di quadri normativi che guidino la transizione ecologica del paesaggio costiero con prospettive di breve e lungo periodo. La complessità del territorio viene esplorata mettendo a sistema tre famiglie di risorse che permettono di inquadrare le questioni urbane in relazione ai temi del riuso, del riciclo e dell'abitare. Un primo focus guarda al panorama di *wastescares*, *paesaggi di scarto*, nelle maglie di spazi degradati dal punto di vista sociale, ambientale, ed economico, per restituire indicazioni sullo stato del territorio, come l'obsolescenza delle infrastrutture, la qualità dei suoli, la condizione di edifici abbandonati e zone incolte. Si tratta di osservare in primo luogo quelle aree che hanno concluso il loro ciclo di vita e che non hanno saputo ancora riadattarsi alla contemporaneità, restando sospese tra ciò che erano, o che avrebbero dovuto essere, e ciò che diventeranno. Il concetto di *wastescares* si riferisce ai paesaggi residuali, alle aree interstiziali e marginali, ai luoghi iperspecializzati della logistica e della produzione, includendo le zone per lo stoccaggio e lo smaltimento dei rifiuti (Amenta - Van Timmeren 2018). In una logica multiscalare, i paesaggi dello scarto sono anche i territori che hanno perso la loro identità, frutto di una crescita incontrollata sfuggita ai meccanismi della pianificazione, ove sequenze di recinti spezzano la continuità morfologica, e i confini tra natura e urbano divengono labili e sfrangiati. Caratterizzati da mancanze – d'uso, identità e visioni future – i *wastescares* delineano una geografia di opportunità che ribalta la natura dello scarto risignificandolo come spazio di ricerca, area trasformabile da un progetto che può contribuire al cambiamento e all'*identità mutevole dei luoghi* (Marini 2018).

Nel processo di riconversione ecologica dei *wastescares*, la gestione dei rifiuti edili Cdw ha un ruolo fondamentale e rappresenta un'ulteriore risorsa su cui *EcoRegen* elabora indirizzi d'analisi e d'uso. I *Construction and Demolition Waste* derivano dai lavori di costruzione, ristrutturazione o demolizione di strutture e costituiscono circa il 25-30% dei rifiuti in Europa (Iacoboaia, Aldea, Petrescu 2019). Per minimizzare la quantità di prodotti portati in discarica e incidere positivamente sull'ambiente e l'economia, i materiali Cdw possono essere riutilizzati e riciclati intervenendo sulla «chiusura del ciclo» relativo all'ambito delle costruzioni⁷. Questo implica l'aggiornamento della normativa di riferimento, l'incremento di infrastrutture per il trattamento e il trasporto, il ripensamento del processo edilizio in termini di design,

⁷ European Commission, *Closing the Loop – An EU Action Plan for the Circular Economy*, 2015.

impiego di tecniche e tracciabilità dei materiali impiegati, nonché di superare una certa resistenza culturale al reimpiego di materia. Per favorire tali processi, la lettura metabolica dei rifiuti Cdw permette di intervenire sui flussi esplorandone le potenzialità in fase di configurazione di scenari. Scomponendoli, modificandoli e valutandoli, i flussi di Cdw divengono materiale di progetto che incentiva il *life-cycle thinking* nell'ambito della pianificazione del territorio in una ricorsiva interazione tra design dei modelli di cambiamento e valutazione degli impatti nei contesti locali.

Tali forme di attivazione ciclica dei flussi di Cdw possono essere stimulate in contesti pubblici fragili eppure estremamente adattivi, dove cioè il dissenso verso uno *status quo* carente di sistemi di welfare locale ha incoraggiato usi non pianificati, e ha indotto l'alterazione informale di spazi privati e collettivi per dare risposta ad esigenze individuali. Nei quartieri di edilizia residenziale pubblica (Erp) infatti, lo stato di edifici, attrezzature e spazi aperti è spesso degradato e talvolta manomesso nei volumi e nelle funzioni, cosa che, oltre ad essere espressione di un disagio abitativo e sociale, comporta anche un rischio per la sicurezza strutturale. La programmazione di processi di demolizione selettiva e di reimpiego di materiali di scarto nella costruzione di spazi collettivi come parchi, piazze, campi da gioco e sale polifunzionali, dei loro sedimi in forma di «nuovi suoli», permetterebbe di sperimentare l'efficacia di un modello di filiera corta demolizione-reimpiego e di incentivare specifiche norme a livello locale – come già avvenuto in sperimentazioni precedenti per il Programma innovativo nazionale per la qualità dell'abitare⁸ – in uno dei contesti, quello dei quartieri pubblici, privilegiati e strategici per le future trasformazioni della città.

3. Metodologie di intervento per la rigenerazione di un paesaggio costiero complesso.

Per contribuire alla definizione di un modello di cambiamento, nella ricerca *EcoRegen* è stata avviata una ricognizione spaziale come forma di censimento e osservatorio delle risorse territoriali esistenti, utilizzando in particolare i *wastescapes* e i quartieri Erp come strumenti

⁸ Il programma Pinqua (d.i. n. 395 del 16 settembre 2020) ha previsto l'assegnazione di fondi, da parte del ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, per riqualificare il patrimonio residenziale sociale. Nella definizione delle proposte progettuali da candidare al finanziamento, la Regione Campania si è avvalsa della collaborazione del Dipartimento di Architettura (Diarc, Università di Napoli Federico II).

di una lettura metabolica da mettere in relazione al potenziale flusso di Cdw, al fine di attuare la chiusura locale dei cicli di materia, in ambito costruttivo. L'indagine riguarda un'*area focus* che va dalla periferia orientale di Napoli a Castellammare di Stabia, ultima delle zone costiere densamente popolate, a sud del Golfo e ai piedi del monte Faito. I sette comuni interessati (con San Giorgio a Cremano, Portici, Ercolano, Torre del Greco e Torre Annunziata) rappresentano un unicum urbano attraversato da infrastrutture stradali e ferroviarie parallele alla costa, e instaurano con il *waterfront* un rapporto conflittuale, per la compressione degli insediamenti tra la soglia terra-mare e le pendici del Vesuvio, in una lingua di terra che arriva a misurare circa 3 km nei punti di minore estensione. La fascia costiera, come porzione di territorio che ha una relazione di prossimità o di accessibilità diretta al mare e alle attività marittime, ha una dimensione variabile e in essa si concentrano i caratteri distintivi dei diversi paesaggi attraversati. Nella zona ex industriale di Napoli, fabbriche e infrastrutture in disuso, insieme a siti sottoutilizzati e in via di dismissione, si giustappongono alle aree della periferia pubblica (i quartieri di Ponticelli, Barra, San Giovanni a Teduccio) e alle tracce residuali di una vocazione agricola precedente gli anni settanta. Le difficoltà nel gestire la trasformazione di un'intera parte di città in una logica sistemica hanno portato alla mancata attuazione delle molteplici proposte di riconversione dei lotti dismessi a causa dei fenomeni di deindustrializzazione (Lucci - Russo 2012). Inoltre, la resistenza al cambiamento si alimenta della sovrapposizione di interessi istituzionali talvolta divergenti.

Per la zona industriale costiera, dove ad oggi sono operative le aree commerciali e logistiche del porto di Napoli, l'Autorità portuale ha previsto progetti di espansione del sistema della logistica – avviati ma attualmente sospesi – in contrasto con un'idea ampia ed estensiva di rigenerazione urbana e di riqualificazione del litorale promossa dal Comune per l'adiacente area di Vigliena, che sarebbe necessario rendere effettiva per l'importanza dei caratteri storici, patrimoniali e paesaggistici di questo tratto di costa. In precedenza, gli strumenti urbanistici di Napoli prevedevano per quest'area una destinazione a porto turistico e centro di attività ricreative, attraverso disposizioni di piano che avrebbero richiesto un particolare approfondimento delle condizioni di integrazione tra l'infrastruttura portuale e l'entroterra; previsioni che sono state poi disattese.

È dal quartiere ex operaio di San Giovanni, di cui la spiaggia di Vigliena fa parte, che la forma degli insediamenti comincia a mutare, ad assumere una *grana fine* e a confrontarsi con il segno della linea ferro-

viaria nazionale realizzata sul bordo, quasi a rimarcare la naturale separazione tra terra e acqua. Dalle porte di Napoli e fino al centro urbano di Castellammare, la ferrovia traccia un solco potente divenendo al contempo spettacolare punto di osservazione per i viaggiatori e barriera di confine verso il mare per le aree abitate della costa. Tra Portici ed Ercolano, le ville settecentesche del Miglio d'Oro, il polo museale di Pietrarsa, il porto del Granatello e la stazione zoologica, la Reggia di Portici e gli scavi archeologici costituiscono un importante patrimonio storico-culturale, talvolta latente, diffuso tra la costa e il centro abitato eppure non ancora inserito in un adeguato circuito di valorizzazione turistico-educativo. Le zone industriali tra Torre Annunziata e Castellammare sono in parte ancora attive e localizzate in prossimità della foce del fiume Sarno: il corso d'acqua che, attraversando le aree dei distretti conciarci e agroalimentari dell'entroterra, presenta un tasso di inquinamento così elevato da rendere l'intera zona costiera non balneabile per un raggio di circa 3 km (anche a causa della presenza di scarichi privi di depurazione). Nelle aree costiere di interfaccia, dove cioè si concentrano le funzioni socialmente ed economicamente legate all'acqua, lidi balneari e infrastrutture portuali presidiano l'accesso al mare. I lidi occupano l'esigua superficie di spiaggia presente lungo la costa, principalmente tra Ercolano e Torre del Greco, insieme a strutture ricettive e ad alcune abitazioni private costruite sulla riva. I porti invece, per il loro valore storico-identitario e per il ruolo di forza economica, contribuiscono allo sviluppo del territorio anche oltre il perimetro dell'infrastruttura. In particolare, i porti di Napoli e Castellammare di Stabia, hanno valenza nazionale e costituiscono un sistema, insieme al porto di Salerno, governato da un'unica autorità⁹. Le aree portuali di Portici, Torre del Greco e Marina di Stabia (nel comune di Castellammare) hanno invece funzione diportistica e la loro relazione con l'intorno, filtrata dalla gestione privata delle banchine, risulta particolarmente conflittuale laddove il porto è stato progettato come enclave esclusiva, nei pressi dell'area ex industriale, ai margini della città.

Alle spalle della fascia costiera, gli agglomerati urbani sono sorti caoticamente nell'assenza di un piano che ne definisse densità, geometrie e usi. Aree naturali sono sopravvissute tra le reti delle infrastrutture e le compagini costruite, lasciando spazio a lotti coltivati, con una produzione contadina minuta e sporadica che si intensifica intorno al-

⁹ All'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centrale, di cui i porti di Napoli, Castellammare e Salerno fanno parte, si prevede di annessere anche il porto di Torre Annunziata come riportato nel documento di pianificazione strategica di sistema dei porti del Tirreno centrale approvato ad agosto 2021.

le arterie del traffico veicolare, avvicinandosi al cono del Vesuvio e all'entroterra agricolo (la piana aversana da un lato, l'agro nocerino-sarnese dall'altro). Queste riserve di naturalità divengono tracce da riconnettere e potenziare in un disegno di paesaggio che concili strategie di sviluppo metropolitano e regionale con la scala locale delle pratiche quotidiane.

Per un progetto informato e in grado di agire in maniera integrata su problemi specifici anche attraverso l'utilizzo di sistemi di supporto decisionale, la ricerca sviluppa una raccolta dati puntuale per tutte le aree risorsa – *wastescapes* e quartieri Erp – presenti lungo la costa nei comuni oggetto di studio. Il database webgis ha l'obiettivo di raccogliere informazioni propedeutiche ad azioni di riuso e riciclo, come la stima delle quantità di materiali riutilizzabili e la presenza di inquinanti, mentre i principi di catalogazione e individuazione dei parametri descrittivi implementano i risultati di studi pregressi¹⁰ e includono la dimensione sociale, rilevando anche pratiche di uso informale dello spazio e attività di aggregazione periodiche e autorganizzate.

Ai fini della programmazione di scenari di rigenerazione, la mappatura critica permette di rilevare *enabling contexts*, ovvero le *aree-opportunità* in cui convergono aspetti che agevolano il cambiamento, quali ad esempio il regime proprietario, la presenza di *stakeholders* attivi sul territorio, la disponibilità di *wastescapes* da riattivare, la predisposizione alla partecipazione delle comunità di residenti: aspetti grazie ai quali è possibile intervenire in via prioritaria con l'applicazione di soluzioni eco-innovative che stimolino politiche di incentivazione a larga scala.

4. Conclusioni.

Focalizzando l'attenzione sulle fragilità del territorio costiero e sulla rilettura dei suoi luoghi simbolici e identitari, si intende costruire un patrimonio di conoscenze che inquadrino il paesaggio litoraneo campano come area di innesco di trasformazioni resilienti in grado di estendersi all'intera regione. Meccanismi di tutela e valorizzazione so-

¹⁰ Si fa riferimento in particolare alla definizione e catalogazione dei *wastescapes*, così come individuati nella ricerca *Repair* (Deliverable 3.3, in <http://h2020repair.eu/wp-content/uploads/2019/11/Deliverable-3.3-Process-model-for-the-two-pilot-cases-Amsterdam-the-Netherlands-and-Naples-Italy-final.pdf>), e al lavoro della ricerca *Prin Recycle Italy* (in <https://recycleitaly.net/>) che ha coinvolto anche l'unità di ricerca del Dipartimento di Architettura di Napoli (coordinata dal professor Carlo Gasparini).

no attualmente in fase di sviluppo per la redazione del Piano paesaggistico regionale¹¹ che si occuperà di delineare la struttura normativa delle politiche di trasformazione territoriali, oltre che di tutela e conservazione delle risorse paesaggistiche. Data la capacità delle coste di attrarre capitale finanziario e umano, anche grazie alla presenza di polarità di scala metropolitana e regionale, l'esplorazione della costa napoletana può quindi considerarsi un campo di studio e sperimentazione i cui risultati possono agevolmente proiettarsi nella dimensione operativa del governo del territorio, alla scala metropolitana e regionale. In particolare, la ricognizione socio-spaziale delle risorse territoriali evidenzia la potenzialità di dorsali di trasformazione perpendicolari alla linea di costa. Lungo queste ideali traiettorie terra-mare, seguendo l'addensarsi e il susseguirsi di *enabling contexts*, è possibile immaginare un modello di rigenerazione basata su di una filiera corta che sistematizza e rende efficienti i processi produttivi costa-entroterra come strumento di riequilibrio ambientale ed economico dell'intero territorio. Localizzare le risorse per il raggiungimento di una capacità di carico locale e regionale permetterebbe di delineare sistemi quasi totalmente autosufficienti, consentendo ai decisori istituzionali di valutare e correggere in maniera diretta le conseguenze delle proprie decisioni sul consumo e sul ripristino delle risorse.

L'approccio adattivo e processuale della ricerca mira a costruire quadri conoscitivi e scenari di cambiamento attraverso visioni alternative di futuro definendo indirizzi per la valutazione degli impatti sul territorio e promuovendo azioni partecipate e collaborative basate sulla conoscenza di problemi e risorse locali.

Riferimenti bibliografici

- Amenta, L. - Van Timmeren, A. 2018
Beyond Wastescapes: Towards Circular Landscapes. Addressing the Spatial Dimension of Circularity through the Regeneration of Wastescapes, in «Sustainability», 10, 12.
- Breure, A., De Deyn, G., Dominati, E., Eglin, T., Hedlund, K., Van Orshoven, J., Posthuma, L. 2012
Ecosystem Services: A Useful Concept for Soil Policy Making! Current Opinion in Environmental, in «Sustainability», 4, 5, pp. 578-85.
- Ferrão, P. - Fernández, J. E. 2013
Sustainable Urban Metabolism, Mit Press, Cambridge (Mass.).

¹¹ Per la definizione del Piano paesaggistico regionale è stata stipulata una convenzione tra la Regione Campania e il Dipartimento di Architettura (Diarc, Università di Napoli Federico II) finalizzata all'identificazione di indirizzi metodologici per la pianificazione.

 Marica Castigliano e Michelangelo Russo

- Iacoboaia, C., Aldea, M., Petrescu, F. 2019
Construction and Demolition Waste. A Challenge for the European Union?, in «Theoretical and Empirical Researches in Urban Management», 14, 1, pp. 30-52.
- Kennedy, C., Pincetl, S., Bunje, P. 2011
The Study of Urban Metabolism and its Applications to Urban Planning and Design, in «Environmental Pollution», 159, 8, pp. 1965-73.
- Lucci, R. - Russo, M. (a cura di) 2012
Napoli verso Oriente, Clean, Napoli.
- Lynch, K. 1991
Wasting Away, Sierra Club Books, San Francisco.
- Marini, S. 2018
Nuove terre. Architetture e paesaggi dello scarto, Quodlibet, Macerata.
- Perrone, C. - Russo, M. 2019
Per una città sostenibile. Quattordici voci per un manifesto, Donzelli, Roma.
- Picone, L. 2009
La costa del Golfo di Napoli, Massa Editore, Napoli.
- Russo, M. 2018
Ripensare la resilienza, progettare la città attraverso il suo metabolismo, in «Tecnè», 15, pp. 39-44.
- Russo, M. 2021
Urbanistica circolare, in *Le Smart Cities al tempo della resilienza*, a cura di G. F. Ferrari, Mimesis, Milano, pp. 155-68.
- Secchi, B. 2011
La nuova questione urbana. Ambiente, mobilità e disuguaglianze sociali, in «Crios», 1, pp. 83-92.
- Steiner, F. R. 2008
The Living Landscape. An Ecological Approach to Landscape Planning, Island Press, Washington (II ed.).
- Swyngedouw, E. 2006
Metabolic Urbanization. The Making of Cyborg Cities, in N. Heynen, M. Kai-ka, E. Swyngedouw, *In the Nature of Cities: Urban Political Ecology and the Politics of Urban Metabolism*, Routledge, London.
- Williams, J. 2019
Circular Cities, in «Urban Studies», 56, 13, pp. 2746-62.
- Wolman, A. 1965
The Metabolism of Cities, in «Scientific American», 3, 213, pp. 179-90.

III. Sedimentare la qualità. Riflessioni e proposte per la costa del Delta del Po emiliano-romagnolo

di Romeo Farinella

1. *Tra sedimenti e urbanizzazione: una premessa.*

L'acqua è stato uno dei fattori determinanti per lo sviluppo degli insediamenti urbani. Fiumi, delta, estuari, lagune, coste e laghi, con la loro multiforme geomorfologia, hanno permesso la crescita delle città in siti protetti e difendibili, ricchi di acqua da utilizzare allo stesso tempo come fonte di energia, nutrimento, difesa e via di comunicazione. Nel corso del tempo, le relazioni tra città e acqua hanno seguito alcune tendenze ricorrenti, prima fra tutte le condizioni originarie poste dai siti d'acqua alle necessità dell'uomo di costruire città in luoghi sicuri per vivere e commerciare. Per contro, a partire dal XIX secolo si è verificata una sorta di spostamento utilitaristico che ha trasformato l'acqua in un'infrastruttura necessaria per l'avvio dei processi di industrializzazione. Di conseguenza, le coste e i fiumi sono diventati indicatori di degrado e inquinamento urbano, spesso sacrificati alle necessità delle città in espansione. Gli insediamenti umani lungo i siti fluviali e costieri sono i più variabili per forma e caratteristiche e a ben vedere sono ricchi di tracce, sedimenti, antichi alvei, relitti di dune e foreste che, ancora oggi, permettono di cogliere i secolari processi di modificazione di questi peculiari siti geografici (Farinella 2013). Non è possibile inoltre cogliere la complessità della costa senza interrogarsi sulle trasversalità costituite dai fiumi che, con il loro apporto di sedimenti, hanno consolidato questa fascia litoranea creando le condizioni per lo sviluppo degli insediamenti.

Dal canto loro, non esisterebbero i delta dei fiumi senza la sedimentazione delle sabbie che alimentano sia i tratti terminali delle «foci» o delle «bocche» che le coste, grazie al movimento delle correnti. I delta si sono sviluppati da estuari che hanno sempre avuto un rapporto dinamico con il livello del mare che ha definito la mutevolezza del rap-

porto terra-acqua e il riempimento delle zone di contatto (Kuenzer - Renaud 2012). Per loro natura i delta sono territori necessariamente resilienti, in grado quindi di trovare nuovi equilibri dinamici a condizione che l'approvvigionamento di sedimenti sia soddisfatto. Un sistema geomorfologico autorganizzato in grado di rimodulare la sua forma a fronte di perturbazioni naturali. Nel Mediterraneo questo processo è stato però fortemente influenzato dall'intervento dell'uomo che localmente ha indotto l'aumento della subsidenza costiera, ha favorito i processi erosivi e irrigidito l'evoluzione dei litorali, costruendo insediamenti e strutture turistico-balneari, porti, moli aggettanti e opere di difesa (scogliere e pennelli) tutti collocati sulla sottile fascia costiera che costituisce uno dei territori più fragili e allo stesso tempo economicamente più strategici.

2. Problematiche del territorio costiero dell'Emilia-Romagna.

In Emilia-Romagna la costa ha uno sviluppo lineare di 140 chilometri: parte a nord con l'arco di Goro e Gorino e termina a Cattolica, a ridosso del monte San Bartolo, dove iniziano le Marche. Tale territorio è da decenni in costante ricerca di un equilibrio tra ambiente, sviluppo economico e urbanizzazione, mentre il confine tra terra e acqua è in continua mutazione. I cambiamenti climatici e l'antropizzazione costituiscono i fattori più rilevanti di tale modificazione. La spiaggia, o ciò che ne rimane, è bassa e sabbiosa, in molti tratti in continua erosione, mentre la duna costiera è presente, in maniera discontinua, solo lungo il 30% del litorale. Tali relitti li troviamo in qualche tratto del litorale settentrionale, tra le province di Ravenna e Ferrara, mentre il litorale sud è stato diffusamente spianato, eliminando del tutto questo importante elemento del sistema naturale costiero.

È risaputo che questo tratto costiero ospita uno dei più grandi sistemi turistici d'Italia; è inoltre attraversato da importanti infrastrutture che tengono legata una urbanizzazione lineare nella quale spiccano due città (Ravenna e Rimini) e una serie di borghi costieri congiunti da insediamenti residenziali balneari. Una sorta di neoplasia edilizia come ebbe a dire Giulio Carlo Argan durante un suo viaggio nel litorale emiliano-romagnolo.

L'espansione urbana e l'antropizzazione della costa sono la causa principale delle problematiche sopra descritte e non ci si può appellare al destino per i problemi generati da tali trasformazioni in termini di rischio idraulico. È la conseguenza di una politica di sviluppo che ha pri-

— Sedimentare la qualità. Riflessioni e proposte per la costa del Delta del Po —

vilegiato la trasformazione turistica intensiva di questo tratto costiero. La diminuzione della spiaggia è, inoltre, una causa del minore apporto di sabbia dai fiumi dovuto ad interventi umani che hanno alterato le normali dinamiche della sedimentazione della sabbia portata dai fiumi. L'urbanizzazione e il conseguente consumo di suolo di questi ultimi sessant'anni è aumentato di circa il 400%, evidenziando una netta differenza tra la parte ferrarese a nord, la meno urbanizzata, quella centrale coincidente con la provincia di Ravenna, mediamente urbanizzata, e quella riminese, a sud, che risulta essere il tratto costiero più urbanizzato del litorale regionale. In ogni caso, i fenomeni critici che oggi osserviamo, quali l'erosione, la subsidenza, la mutazione della linea di costa e le inondazioni marine, sono la conseguenza di azioni trasformative determinate non solo dall'urbanizzazione della costa ma anche dalla costruzione di opere marine di difesa che hanno accentuato i fenomeni descritti. Non va inoltre sottovalutato che il territorio del Delta, per quanto riguarda l'altimetria e la morfologia, lo possiamo considerare geologicamente un'area depressa essendo, in molte sue parti, sotto il livello del mare e che dunque in assenza o a causa dell'abbattimento delle dune costiere è costantemente a rischio inondazione.

Nei decenni passati tale territorio è stato interessato da estrazione di gas naturali dal sottosuolo che hanno rafforzato la subsidenza mentre i fiumi a causa di opere di bacinizzazione, di artificializzazione delle sponde, di estrazione di inerti oltre alla costruzione di dighe o opere idrauliche di vario genere hanno significativamente ridotto la portata di sedimenti al mare necessari per rialimentare le coste sabbiose, come precedentemente sottolineato.

Le dinamiche già in atto, e registrate in numerosi studi riguardanti le coste, vedono associati fenomeni quali: i cambiamenti climatici, l'innalzamento del livello del mare, gli eventi meteorici estremi e la risalita del cuneo salino. Tali associazioni definiscono la mappa del rischio costiero con un aumento delle aree allagabili, l'arretramento della linea costiera, che negli ultimi ottant'anni in alcuni punti si è ridotta di circa seicento metri, con la perdita conseguente di ecosistemi costieri e di risorse naturali (Perini e altri 2017). Tali modificazioni fanno emergere con forza il problema delle urbanizzazioni e delle infrastrutturazioni costiere e del come gestire un processo che inevitabilmente porterà a una rigenerazione degli insediamenti costieri che sarebbe opportuno gestire e non subire.

Recentemente uno studio pubblicato sulla rivista «Nature Sustainability» ha proposto un modello globale riguardante i processi di infrastrutturazione «dura» della costa e la necessità di mitigare i rischi so-

ciali ed ecologici derivanti (Floer e altri 2021). Lo studio parte dalla constatazione che in tutto il mondo l'urbanizzazione costiera continua a trasformare gli *habitat* naturali marini con strutture artificiali, spesso associate alla difesa costiera che in particolare in contesti con acque poco profonde, come nel caso di un delta, alterano profondamente gli ecosistemi associati. Lo studio introduce le categorie di «indurimento costiero» e studia le linee di costa di trenta aree urbane tra Gran Bretagna, Australia, Nuova Zelanda, Usa e Canada per le quali si prevede un incremento dell'artificializzazione oscillante, in un periodo di venticinque anni, tra il 50% e il 60%. Le ragioni che inducono a tale irrigidimento sono fondate su scelte che tengono prioritariamente conto delle esigenze delle economie regionali e costituiscono una minaccia per gli ecosistemi costieri. Stiamo parlando di dighe, barriere frangiflutti, moli, pontoni, pennelli che hanno sostituito scogliere rocciose, spiagge sabbiose, lagune e foreste di mangrovie o altra vegetazione che hanno sempre svolto un ruolo regolatore delle dinamiche naturali del mare oltre ad essere habitat ad alta biodiversità.

A livello globale si stima che da 1 a 3,4 km² di paesaggio marino siano stati modificati da interventi di artificializzazione della costa: un effetto anch'esso associato alla diffusa urbanizzazione delle coste nel mondo. In Catalogna, dal 2017, diverse ricerche scientifiche hanno verificato una significativa regressione del litorale causato dalla trasformazione del suolo e dalla pressione generata dai cambiamenti climatici. L'allerta evidenziata dai ricercatori riguarda la necessità impellente di ripensare la costa e le sue infrastrutture¹. Analoghe preoccupazioni e proposte potremmo riportarle a proposito dei territori costieri di gran parte del mondo: dall'Africa sub-sahariana all'Ecuador, al Bangladesh all'India, dove contadini e pescatori sono impegnati quotidianamente nel tentativo di salvaguardare le foreste di mangrovie fondamentali per la stabilizzazione della costa come nel tratto costiero di Niayes, tra Dakar e Saint-Louis in Senegal, dove si cerca di contrastare l'erosione di un'area depressa, favorevole alle colture orticole, preservando e rafforzando le strisce di alberi che fissano le dune.

Ritornando al nostro contesto, tali problematiche, così come quelle che oggi inquadrriamo nella prospettiva della transizione ecologica e nelle azioni del Pnrr², dovrebbero essere i punti normali di una corretta pianificazione urbana e territoriale da almeno quarant'anni, visto che

¹ Generalitat de Catalunya, Consell Asesor per al Desenvolupament Sostenible, *Un litoral al límit. Recomanacions per a una gestió integrada de la costa catalana*, Barcellona 2020, in <http://cads.gencat.cat/ca/detalls/detallnoticia/Presentacio-de-linforme-Un-litoral-al-limit>.

² *Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza*, documento strategico del governo italiano, 2021.

— Sedimentare la qualità. Riflessioni e proposte per la costa del Delta del Po —

tali problemi erano ben chiari quando, negli anni del boom economico, iniziò la trasformazione massiccia delle nostre coste e delle nostre città. Questo significa «pianificare», che è sinonimo di «prevedere», ma l'Italia sembra più abituata a gestire le emergenze. Fenomeni prevedibili e previsti e potenzialmente generatori di rischi vengono affrontati quando non è più possibile fare altro perché se ne è perso il controllo³.

3. *Il Delta del Po.*

Il Delta del Po, che ora approfondiremo, assume un carattere particolare dentro il territorio costiero regionale, dove emerge per la sua unicità. Vi è in realtà una comunanza di temi e condizioni ambientali con il Delta del Po veneto, ma le difficoltà di lavorare su strategie condivise, programmi e piani comuni è nota da tempo. Se nel 1968 Giorgio Bassani e Italia Nostra, mettendo in luce i pericoli che stavano incombenendo su questo straordinario territorio, avviano il dibattito sulla costituzione di un Parco nazionale del Delta (Bassani 2018), nella realtà i processi hanno seguito percorsi regionali, non senza difficoltà anche nelle medesime regioni. Il carattere più permanente del Delta è la sua storica mutevolezza.

Questo territorio di valli, lagune e fiumi è sempre stato povero e per tale motivo è stato al centro di una delle più importanti operazioni contemporanee di colonizzazione del territorio italiano che ha riguardato la messa a coltura di bacini umidi, terminata con i lavori condotti dall'Ente Delta padano. Il disegno geometrico dei campi, le strutture idrauliche, e i simboli di questa nuova industrializzazione, associata alle nuove pratiche colturali, divengono gli elementi identificativi del nuovo paesaggio delle bonifiche, precisamente descritto da Carlo Emilio Gadda nel 1939. La povertà e la marginalità hanno sempre identificato questo territorio, definendone anche l'immaginario. I documentari girati da Adolfo Baruffi e Florestano Vancini negli anni cinquanta raccontano un territorio ricco di storia (Pomposa) ma anche di miseria, in particolare in quelle parti non ancora interessate dalle bonifiche. Agli inizi del Novecento tale povertà era comunque diffusa a tutto il Delta (Isenburg 1971). Anche il cinema ha raccontato il delta e il suo grande fiume attraverso storie ambientate nei villaggi cresciuti lungo gli argini o nelle terre emerse delle valli. Si tratta di solito di film dram-

³ Si potrebbero citare a tale riguardo numerosi testi e ricerche ma per la sua emblematicità e per gli anni in cui è stato scritto si indica Venuti 1978.

matici o commedie amare che ci parlano di povertà, di marginalità e di crisi esistenziali (Farinella 2015). Nonostante la crescita economica del paese nell'ultimo dopoguerra, questo territorio ha mantenuto un carattere di marginalità che la valorizzazione della sua natura e del suo patrimonio, unitamente al turismo balneare, non è riuscito a modificare.

Dagli anni settanta del Novecento, il territorio del Delta è stato profondamente pianificato, intrecciando competenze amministrative (dal livello nazionale a quello comunale) e settoriali. Essendo un territorio sensibile interessato da diverse convenzioni e trattati che tutelano gli ambienti naturali, numerosi sono stati i vincoli che ne salvaguardano le eccellenze. Questa ricca tradizione urbanistico-normativa ha confermato i punti di forza e di qualità naturali e patrimoniali, ma non ha impedito il degrado prodotto da una urbanizzazione, in particolare costiera, che costituisce oggi uno dei punti critici del litorale.

Un altro evidente fattore destabilizzante riguarda lo svuotamento e l'invecchiamento della popolazione che caratterizza i centri urbani e le campagne. L'intero territorio ferrarese ha sofferto in maniera evidente la crisi finanziaria iniziata nel 2007 e i posti di lavoro persi sono stati numerosi, inoltre è aumentato il tasso di invecchiamento della popolazione con una percentuale di popolazione con più di 65 anni che sfiora il 30% e un indice di vecchiaia di 248 a fronte di un dato regionale del 171,5. Gli indicatori socio-economici di questi ultimi anni, precedenti comunque la situazione pandemica in corso, non sono positivi nonostante le numerose potenzialità associate all'agricoltura, all'industria alimentare, alla pesca e acquacoltura, e al turismo balneare e ambientale. Gli investimenti pubblici sono stati comunque rilevanti ma tale territorio probabilmente difetta di strategie più complesse e di una *governance* qualificata⁴. L'altra fragilità ricorrente è certamente quella ambientale. Stiamo parlando di un territorio che potremmo definire inventato e costruito a suon di bonifiche che hanno trasformato uno degli ecosistemi più complessi e ricchi del paese. Abbiamo parlato dell'importanza delle bonifiche meccaniche avviate dallo Stato italiano che, grazie all'avvento della macchina a vapore e della pompa idrovora, a metà Ottocento hanno trasformato radicalmente il territorio deliziosino, ma interventi di tale natura su ampie porzioni del territorio (i polesini) prendono avvio già dal 1580 grazie al ducato estense di Ferrara e alle grandi bonifiche che hanno consentito il prosciugamento di trentamila ettari di aree umide (in seguito riallagate a causa di problemi di gestio-

⁴ La ricostruzione delle vicende politiche ed economiche del territorio deliziosino hanno sviluppato alcune riflessioni contenute in Farinella - Seconi 2020.

— Sedimentare la qualità. Riflessioni e proposte per la costa del Delta del Po —

ne) e il controllo idraulico dell'area, grazie alla costruzione di alcuni manufatti, tra cui canali collettori, ponti e chiaviche di scolo, in parte riutilizzati nelle bonifiche novecentesche.

Gli scenari tracciati dal Servizio geologico della Regione Emilia-Romagna per il 2100 presentano una situazione critica su tutta la costa, in particolare nelle aree più urbanizzate, con forti rischi di inondazioni, mentre nel territorio del Delta la prospettiva in caso di situazioni non gestite è l'aumento delle aree depresse, quindi sotto il livello del mare che dovrà essere contenuto attraverso arginature. A fronte di tali scenari, emerge con forza con la necessità di un approccio resiliente che sarebbe di corto respiro se si limitasse a contenere i rischi, mentre dovrebbe avviare un'operazione incentrata sul ripensamento dell'intero territorio litoraneo, lavorando sulla possibilità di creare un nuovo paesaggio costiero. Si tratta di pensare interventi strutturali riguardanti la necessità di tenere libera la spiaggia da infrastrutture e servizi che oggi la rendono di fatto uno spazio costruito. Nelle zone urbanizzate più critiche è arrivato il momento di valutare delle operazioni di demolizione e arretramento delle costruzioni mentre il tema del ripristino del sistema dunoso non riguarda solo il mantenimento e la conservazione dei tratti rimasti, ma il ripristino di un sistema costiero il più continuo possibile. In ogni caso la pianificazione costiera, così come quella territoriale e urbana, non può più permettersi di essere solo settoriale, vista la complessità e problematicità delle situazioni che ci troviamo ad affrontare. La *governance* del territorio è variegata. Vi sono gli enti territoriali, l'Ente parco del Delta del Po, i consorzi di bonifica e il Gal Delta 2000, oltre a numerosi attori economici. Tale dimensione multi-attoriale non appare però in grado di affrontare le sfide che il futuro prossimo di questo delicato territorio sembra porre. Se da un lato vengono enfatizzate le soluzioni tecniche a problemi settoriali, dall'altro prevale una identificazione identitaria che porta le varie comunità locali a non riconoscersi in un progetto collettivo.

La costa delizia è certamente caratterizzata da polarità naturalistico-patrimoniali di rilevanza internazionale ma presenta anche dei paesaggi della «quotidianità» in grande difetto di qualità. Un progetto resiliente per il Delta non può prescindere dalla necessità innanzitutto di fornire una visione, una strategia al cui interno collocare tutta quella progettualità minuta e settoriale che in questi anni ha riguardato il territorio senza modificare la sua percezione di luogo fragile e in fondo marginale. Probabilmente la costa e l'acqua (nelle sue varie forme) non sono mai divenute parole chiave attorno alle quali incardinare una strategia, così come le dinamiche associate all'urbanizzazione costiera

e all'organizzazione dei centri urbani storici, non sono mai state affrontate in termini di qualità insediativa e contenimento del consumo di suolo, fattore che lungo la fascia litoranea pone oggi dei problemi di demolizione edilizia e riallocazione di attività turistico-balneari e residenziali.

I punti qualificanti di una strategia paesaggistica e urbana per il Delta e la sua costa dovranno tenere in considerazione aspetti strutturali quali: la riqualificazione delle antiche vie d'acqua finalizzata alla costruzione di una *trama blu* di valore paesaggistico e ambientale; conseguentemente, la valorizzazione culturale di una «civiltà dell'acqua» incentrata sui paesaggi delle bonifiche e dell'archeologia industriale che prenda in conto anche la loro patrimonializzazione.

Sul fronte della mobilità appaiono del tutto evidenti le potenzialità di un sistema che integri la mobilità dolce con quella ferroviaria, pensando ad un trasporto ferroviario di rilevanza turistico-paesaggistico tra Bologna, Ferrara, Ostellato e Codigoro-Pomposa. Sul fronte stradale l'annoso problema della Strada statale n. 309 «Romea» potrebbe essere rideclinato ad una scala anche paesaggistica, cercando di mettere ordine alle interazioni con la viabilità delle località lungo la strada, tra cui Pomposa, favorendo la costruzione di circuiti di percorsi ciclo-pedonali e demolendo i numerosi edifici dismessi al fine di favorire dei processi di rimboschimento lungo il tracciato, sistemando infine situazioni idraulicamente delicate come nell'area urbana gravitante su Comacchio.

E non da ultima la costa. Un progetto resiliente per tale litorale non può prescindere da una riflessione sulle forme dell'urbanizzazione, sulla prossimità preoccupante tra la linea del mare e la fascia costruita prospiciente una spiaggia sempre più erosa. Si rende necessaria una grande operazione di rigenerazione organizzata sul parziale svuotamento delle fasce urbanizzate più prossime al mare e un'eventuale ricollocazione finalizzata al miglioramento morfologico di insediamenti cresciuti troppo in fretta e senza alcuna qualità. La rimodellazione della linea di costa permette inoltre la ricostituzione del sistema delle dune sabbiose da adattare alle diverse situazioni litoranee riscontrabili, così come la sperimentazione di soluzioni come i *send motor* studiati dagli olandesi per rigenerare naturalmente i litorali sabbiosi.

Per quanto la riguarda la piantumazione di boschi litoranei, la presenza di diversi relitti boscati può costituire un punto di partenza per il rafforzamento della vegetazione lungo la costa. Infine, le aree litoranee non urbanizzate e gli spazi pubblici urbani esistenti dovrebbero essere ripensati come nuovi punti di qualità paesaggistica dentro una fa-

— Sedimentare la qualità. Riflessioni e proposte per la costa del Delta del Po —

scia urbanizzata nella quale localizzare delle vasche di laminazione delle acque in grado di contrastare gli effetti delle piogge sempre più rare ma intense, senza rinunciare al loro ruolo di spazi pubblici. Stiamo parlando di suggestioni e proposte che sono da tempo oggetto di riflessione e sperimentazione in numerose parti del mondo che condividono tali problemi.

L'esperienza del gruppo di ricerca interdisciplinare olandese denominato *Delta Urbanism* della Tu Delft Faculty of Architecture and the Built Environment (Meyer, Bobbink, Nihuis 2010)⁵ potrebbe costituire una opportunità per ripensare nel delta emiliano-romagnolo esperienze di ricerca progettuali condivise e partecipate, riprendendo l'esperienza della Diss-Delta International Summer School (Farinella - Dorato 2020)⁶ che per tre anni, a partire dal 2018, ha lavorato, tra Ferrara e Ravenna, sul rapporto tra strategie e azioni e sull'intreccio tra ambiente, cultura e storia che emerge dalle vicende complesse di questo particolare territorio costiero.

Riferimenti bibliografici

- Bassani, G. 2018
Italia da salvare, Feltrinelli, Milano.
- Farinella, R. (a cura di) 2013
Acqua come patrimonio. Esperienze e savoir faire nella riqualificazione delle città d'acqua e dei paesaggi fluviali, Aracne, Roma.
- Farinella, R. 2015
Paysages et urbanisme dans l'Italie de l'après-guerre: suivre Antonioni entre Ferrare et le Pô, in *Michelangelo Antonioni: anthropologue de formes urbaines*, a cura di J. Moure e T. Roche, Riveneuve, Paris.
- Farinella, R. - Dorato, E. 2020
Abitare nel rischio. Esperienze internazionali: After the Damages e la Delta International Summer School, in «Paesaggio Urbano», 3, pp. 62-71.
- Farinella, R. - Seconi, E. 2020
Il Delta del Po ferrarese. Racconto di una fragilità ambientale e politica, in «Economia e società regionale», 3, pp. 51-62.
- Floer, O., Atlas, J., Bugnot, B., Chandler, M., Saffron K. A., Floral, L., Zaiko, A., Major, R. 2021
A Global Model to Forecast Coastal Hardening and Mitigate Associated Socioecological Risks, in «Nature Sustainability», 4, pp. 1060-7.
- Gadda, C. E. 1939
La grande bonificazione ferrarese, in «Le Vie d'Italia», 12, pp. 1515-25.

⁵ Per l'approfondimento delle attività del centro di ricerca si consiglia il sito: <https://del-taurbanism.org/>.

⁶ Per l'approfondimento delle attività della Summer School si veda il sito <https://drtlne.wixsite.com/ilmiosito>.

- Kuenzer, C. - Renaud, F. G. 2012
Climate and Environmental Change in River Deltas Globally: Expected Impacts, Resilience, and Adaptation, in *The Mekong Delta System. Springer Environmental Science and Engineering*, a cura di F. Renaud e C. Kuenzer, Springer, Dordrecht.
- Isenburg, T. 1971
Investimenti di capitale e organizzazione di classe nelle bonifiche ferraresi (1872-1901), La Nuova Italia, Firenze.
- Meyer, H., Bobbink, I., Nihuis, S. 2010
Delta Urbanism. The Netherlands, America Planning Association Planners Press, Chicago.
- Perini, L., Calabrese, L., Luciani, P., Olivieri, M., Galassi, G., Spada, G. 2017
Sea-Level Rise Along the Emilia-Romagna coast (Northern Italy) in 2100: Scenarios and Impacts, in «Natural Hazards and Earth System Sciences», 17.
- Venuti, G. C. 1978
Urbanistica e austerità, Feltrinelli, Milano.

IV. I territori costieri nel progetto di transizione di Federico Zanfi

1. I territori costieri entro una diversa rappresentazione e un diverso immaginario territoriale del paese.

In questo breve intervento vorrei sviluppare un ragionamento di carattere generale, allo scopo di fornire qualche elemento di inquadramento finalizzato alla messa a punto di una possibile strategia dedicata ai territori costieri italiani. Il ragionamento si muove nella scia di una riflessione collettiva più ampia, sviluppata recentemente assieme a diversi amici e colleghi, nella quale ci si è interrogati sul come le discipline del progetto di architettura, di città e di territorio potessero contribuire fattivamente alla riduzione dei divari sociali e territoriali nel nostro paese, nel quadro di una non più rinviabile transizione socio-ecologica¹.

Per iniziare ritengo utile richiamare l'accezione mediante la quale il concetto di «transizione» viene inteso e utilizzato nel dibattito pubblico corrente. Si usa il termine «transizione» perlopiù riferendosi alla decarbonizzazione del modello di sviluppo attuale così come è, senza metterne in discussione i lineamenti strutturali, mediante innovazioni tecnologiche. Se al termine «transizione» riconosciamo invece un senso più generale, quello di un passaggio organizzato da una condizione che riteniamo critica ad un'altra condizione che riteniamo desiderabile e sostenibile, questo passaggio dovrebbe sì prevedere una rapida decarbonizzazione della nostra economia, ma nel quadro di una più generale trasformazione dei modelli di vita, inclusi i modi d'uso del territorio, e di una equa redistribuzione dei costi di tale trasformazione fra i diversi gruppi sociali e territori coinvolti (Lawhon - Murphy 2011; Fischer-Kowalski e altri 2012). Sappiamo che politiche ecologiche e politiche

¹ Coppola e altri 2021, il volume sviluppa gli esiti del convegno *Ricomporre i divari. Progetti e politiche territoriali contro le disuguaglianze*, tenutosi al Politecnico di Milano nel febbraio 2020, le cui presentazioni sono disponibili online all'indirizzo <https://www.eccellenza.dastu.polimi.it>.

sociali non sempre vanno insieme, e possono anzi frequentemente confliggere (Barca 2021a).

Il punto di vista di un architetto urbanista può contribuire ad un tale processo di cambiamento promuovendo una riflessione sulla messa a punto di assetti insediativi diversi da quelli attuali e coerenti con gli obiettivi del processo di transizione. Assetti che dovrebbero poggiare evidentemente sulle caratteristiche dei sistemi locali oggi esistenti, sui telai infrastrutturali, sui patrimoni edilizi, sulla dotazione di attrezzature e servizi, ma che allo stesso tempo dovrebbero essere orientati ad alcuni netti cambi di direzione: l'arresto del consumo di suolo, il ripensamento di certi modelli di mobilità insostenibili in termini di congestione, insicurezza ed emissioni, la riconversione e la rilocalizzazione selettiva di alcuni processi e filiere economiche, la messa a punto di azioni tese al ripopolamento di porzioni di territorio strategiche o, per contro, la definizione di azioni di rimozione edilizia e di rinaturalizzazione selettiva per quelle parti di urbanizzazione che verosimilmente non potranno conoscere alcuna valorizzazione e che oggi sono esposte a rischi e che implicano insostenibili costi pubblici di mitigazione e mantenimento per abitante insediato².

Come è possibile indirizzare queste azioni su di un territorio come quello italiano, profondamente differenziato al suo interno? In un territorio che da un lato è ancora segnato da alcuni divari «classici» – Mezzogiorno e resto del paese, aree metropolitane e aree interne – e dall'altro è segnato da nuovi divari che si aprono, per esempio, tra borghi riscoperti dal turismo e centri storici marginali e spopolati nelle aree interne, tra settori metropolitani che negli ultimi quindici anni sono stati soggetti a dinamiche di valorizzazione relativa molto forti e quartieri periferici pubblici o privati in via di impoverimento, tra ambiti di urbanizzazione diffusa in declino e contrazione e distretti più dinamici sui quali si concentrano la domanda e gli investimenti residui? In un territorio nel quale le geografie del disagio ambientale, del degrado paesaggistico e dell'esposizione al rischio hanno configurazioni specifiche, e non possono dunque essere trattate in modo uniforme? Osservando queste differenze tra territori, dobbiamo riconoscere che non possono esistere modelli di transizione generalizzabili, e che le politiche e le misure settoriali che fino ad ora abbiamo conosciuto e che continuiamo a utilizzare (con poche eccezioni, come la Strategia nazionale aree interne) sono destinate ad avere su tali situazioni differenziate effetti assai limitati.

² Tra le riflessioni più recenti su quest'ultimo punto si vedano: Merlini 2020 e Rusci 2021.

Tutto questo richiede la messa a punto di una diversa rappresentazione del paese, che sappia nominare diverse «famiglie» di situazioni insediative, lette nella loro unitarietà e con una loro riconoscibile geografia, e di un nuovo immaginario territoriale, in grado di segnalare potenzialità specifiche e prospettive nei diversi luoghi, per guidare la transizione ecologica e la riduzione delle disuguaglianze sociali e ambientali. L'ipotesi che qui richiamo come spunto per la riflessione riguarda il riconoscimento di diverse «Italie» e l'individuazione di un numero limitato di idealtipi socio-spaziali – tra i quali stanno evidentemente anche i territori costieri – che non siano solo descrittivi della geografia delle disuguaglianze e delle fragilità emergenti, ma che abbiano anche una valenza strategica. Alla definizione di queste diverse «Italie» hanno ragionato negli ultimi anni diversi ricercatori: al di là delle differenze e delle sfumature tra le diverse ipotesi proposte, il punto centrale che queste letture sollevano è la necessità di fare della varietà dei contesti territoriali la matrice di una nuova stagione di trasformazioni che esca dai settorialismi, su cui si disegnano politiche nazionali di transizione socio-ecologica pensate a partire da condizioni insediative specifiche, sensibili ai differenziali territoriali del paese (Lanzani - Curci 2018; Barca 2021b; Coppola, Lanzani, Zanfi 2020).

2. Quattro linee d'azione per le aree costiere, quattro diritti fondamentali.

All'interno di questo quadro generale vorrei richiamare i tratti essenziali di una possibile visione per i territori costieri, che a questa accezione «territorializzata» del processo di transizione si richiama, e che tenta di declinarne alcuni aspetti entro il campo specifico dello spazio costiero³. La premessa fondamentale che questa visione fa propria è che la costa viene intesa come una infrastruttura necessaria al benessere di tutti i cittadini, non solo di quelli che abitano il territorio costiero, e che dunque la sua fruizione vada garantita a tutti, in quanto bene pubblico, in modo sicuro e democratico. Questa premessa si articola in quattro principali linee d'azione, a cui corrispondono altrettanti obiettivi relativi a diritti da garantire.

Una prima linea d'azione riguarda il diritto a una libera e gratuita fruizione delle spiagge e delle coste. Un punto che presuppone un riordino delle attuali modalità di gestione del demanio costiero, verso un

³ Anche in questo caso si tratta di una riflessione collettiva, cfr. Curci e altri 2021.

regime di concessioni, in primo luogo, più circoscritte in relazione al totale delle coste fruibili, meno impattanti in termini ambientali, e in secondo luogo più eque con riferimento ai canoni corrisposti dagli operatori privati. Entro questa prospettiva, la recente sentenza del Consiglio di Stato circa la regolamentazione delle concessioni balneari sul demanio costiero ha aperto un potenziale ambito di progettualità entro cui sviluppare non solo nuovi regolamenti e meccanismi gestionali, ma anche e soprattutto nuovi assetti spaziali improntati alla qualità ambientale e a una più capillare presenza di spiagge libere⁴.

Una seconda azione riguarda il diritto a una balneazione sicura in acque salubri, un aspetto che apre due principali fronti di lavoro. Da un lato, si segnala la necessità di disporre di un unico e capillare sistema di monitoraggio della qualità delle acque costiere – sul modello dei sistemi di monitoraggio dell'aria – che consenta di avere una conoscenza utilizzabile in tempo reale non solo dalle autorità competenti, ma anche dai cittadini fruitori della spiaggia. Dall'alto, poiché la qualità dell'acqua in prossimità delle coste deriva in gran parte da come si progetta il ciclo di acqua dei territori costieri e subcostieri, è sul sistema della pianificazione che occorre intervenire, integrando maggiormente le logiche dei Piani di assetto idrogeologico e dei Piani di tutela delle acque⁵.

Un terzo tema riguarda poi la concezione della spiaggia quale spazio pubblico accessibile a tutti, ma con una particolare attenzione ai quartieri urbani periferici e meno dotati di servizi e attrezzature collettive. Se l'elemento urbano del viale «lungomare» ha ridefinito il rapporto tra il mare e la città borghese componendo insieme uno spazio stradale e un fronte ordinato di edifici privati e pubblici, oggi la riconquista di un migliore rapporto col mare attraverso la progettazione di affacci al mare più naturali, sul modello di spiagge-parco periurbane, può dare qualità e innescare la rigenerazione degli insediamenti periferici costieri prossimi a molte grandi città meridionali, da Palermo a Bari, da Messina a Lecce, da Taranto a Reggio Calabria e sul Litorale Domizio⁶.

⁴ Adunanza plenaria del Consiglio di Stato, sentenze n. 17 e n. 18 del 9 novembre 2021. Il tema degli intrecci tra aspetti giuridici, gestionali e urbanistici è stato recentemente discusso nel seminario *Il futuro delle spiagge italiane*, a cura di R. Baiocco e M. D'Ambrosi, tenutosi presso l'Università Iuav di Venezia nel dicembre 2021. Si vedano i contributi relativi pubblicati sulla rivista «Di.Te.» nel marzo 2022 (disponibili online all'indirizzo <https://www.dite-aisre.it/>).

⁵ Per una riflessione integrata riferita al territorio salentino si vedano Viganò 2001 e Minnini 2010.

⁶ Un tema recentemente posto dal concorso internazionale di idee «Bari Costasud», bandito nel 2018 dal Comune Bari per la riqualificazione dell'area costiera e periferica situata nella zona a sud-est della città. Si vedano i progetti classificati all'indirizzo internet <https://www.baricostasud.concorrimi.it>.

Un'ultima linea di azione ha infine a che vedere con la riorganizzazione dello spazio costiero in risposta all'innalzamento del livello marino e ai processi di erosione costiera. Non si tratta solo di limitare il consumo di suolo nelle aree più esposte al rischio, e di lavorare all'alleggerimento insediativo e alla de-antropizzazione dello spazio costiero più denso e congestionato (Zanchini - Manigrasso 2017; Enea 2020), ma di avviare contestualmente una politica di acquisizione di nuove aree pubbliche tesa alla ricostruzione di un nuovo demanio costiero, per rimediare alle conseguenze di una sua progressiva erosione e scomparsa. Una politica nazionale, questa, che dovrebbe svolgersi entro due principali flessioni. Da un lato, intervenendo nei luoghi segnati dalla presenza di grandi progetti pubblici risalenti al XIX e XX secolo quali grandi infrastrutture, impianti industriali, centrali energetiche, poligoni militari. Aree in molti casi ancora di proprietà pubblica, inserite in territori che devono essere risarciti mediante bonifiche, rinaturalizzazioni e, nei più gravi casi di incompatibilità ambientale, liberati definitivamente dagli elementi antropici. Da un altro lato, intervenendo sul parcellizzato patrimonio edilizio privato localizzato sulle coste più a rischio: non solo mediante la rilocalizzazione degli immobili regolarmente ubicati in prossimità del mare sul modello dei *relocation programs* attuati in diversi paesi, ma anche col supporto ai comuni e alle procure per la diffusa rimozione degli immobili abusivi non sanabili e più vicini alla fascia costiera, anche mediante meccanismi di permuta e parziale indennizzo.

Con riferimento alle risorse impiegabili, una tale strategia dovrebbe evidentemente riuscire ad agganciarsi a programmi nazionali quali il Piano nazionale di adattamento ai cambiamenti climatici e il Piano nazionale di ripresa e resilienza, che dispongono linee di finanziamento coerenti con le linee di azione qui delineate. Ma potrebbe anche nutrirsi del reinvestimento delle risorse provenienti da rinnovate modalità di concessione demaniale e da una più rigorosa tassazione della ricettività turistica costiera, collegando il prelievo fiscale nelle aree costiere «forti» all'investimento in quelle maggiormente minacciate e degradate, attuando in tal senso un'azione di perequazione territoriale allargata.

3. *Un accordo da lasciarsi alle spalle, un nuovo accordo all'orizzonte.*

Se riflettiamo su alcune tra le principali politiche nazionali sviluppate negli ultimi decenni nel nostro paese – dalle scelte infrastrutturali alle politiche rivolte alla riqualificazione del patrimonio edilizio privato, agli incentivi per l'investimento e l'innovazione delle imprese – i

modelli di *governance* adottati hanno privilegiato il confronto con interessi organizzati: fondi di investimento, grandi imprese e altre autonomie funzionali da una parte; proprietari di immobili, piccola impresa edilizia e associazioni di professionisti dall'altra. I decisori hanno perlopiù agito come mediatori tra interessi consolidati già in campo, adottando in tal senso un atteggiamento piuttosto «conservativo», attento al confronto e al consenso relativo a tali interessi. Anche l'impostazione del recente Piano nazionale di ripresa e resilienza non riesce a distaccarsi da questa prassi, segnalando elementi di inerzia piuttosto che di discontinuità nei meccanismi di assegnazione delle risorse.

È in questo quadro che oggi si pone la questione di come stipulare una sorta di «nuovo» accordo in grado di dare attuazione al non più rinviabile processo di transizione ecologica dentro le diverse condizioni territoriali del paese, e ponendo allo stesso tempo attenzione alla riduzione delle disuguaglianze socio-spaziali. Un accordo entro cui il soggetto pubblico potrebbe assumere un ruolo più attivo, costruendo una dimensione pattizia con soggetti e interessi sociali che oggi sono minoranza poiché meno organizzati, ma che potrebbero modificare gli equilibri e le inerzie attuali, se opportunamente stimolati.

Pensando allo spazio costiero, e in particolare alle urbanizzazioni dello spazio costiero meridionale, l'insoddisfazione delle generazioni più giovani nei confronti del modello abitativo e turistico ereditato dall'abusivismo edilizio – che non è solo insoddisfazione per la qualità del paesaggio del proprio luogo di vita, ma anche preoccupazione per la mancanza di prospettive entro le quali «rimettere al lavoro» un patrimonio immobiliare ereditato non di rado problematico – potrebbe essere una delle principali leve grazie alle quali iniziare a scrivere nuove forme di accordo tra amministrazioni pubbliche e cittadini, orientate alla ricostruzione di rapporti di fiducia, all'emersione di mercati turistici più legali e trasparenti, e immaginando ipotesi di trasformazione degli insediamenti abusivi – con demolizioni, bonifiche e riqualificazioni ambientali – anche radicalmente diverse da quelle concepibili entro il sistema di valori – potremmo dire: entro il «vecchio accordo» – degli originali promotori (Curci, Formato, Zanfi 2017)⁷.

Per dare corpo a questa prospettiva credo sia necessario anzitutto costruire un nuovo «racconto» che includa sia un'aggiornata interpretazione dei territori e dei fenomeni, sia un nuovo quadro di senso entro

⁷ Alcune sperimentazioni progettuali, in questo senso, sono state presentate nei seminari della rete di ricerca Tamc.lab (<https://tamclab.wordpress.com/>).

cui collocare l'azione pubblica⁸. Un racconto che dovrà necessariamente iniziare dai costi individuali e collettivi che il modello di sviluppo degenerativo incarnato dall'abusivismo edilizio ha comportato per i territori costieri, dandone evidenza con mezzi comunicativi che consentano ai cittadini e ai proprietari direttamente coinvolti di acquisire consapevolezza sugli effetti dell'abusivismo: effetti negativi sul proprio benessere, sulla propria sicurezza, sui valori economici e d'uso dei patrimoni edilizi posseduti. Un racconto che dovrà anche – ma potremmo dire anzitutto – fare percepire i vantaggi collettivi di una possibile diversa stagione d'intervento, saper comunicare una visione positiva oltre le preferenze individuali, far percepire il possibile guadagno complessivo per le comunità in termini di nuovi spazi pubblici, maggiore salubrità e benessere, anche se per alcuni soggetti privati questo comporterà la perdita di beni o il ridimensionamento di aspettative ad essi legate. Dovrà saper costruire mobilitazione sociale attorno a una visione, una mobilitazione necessaria per trovare quella «agibilità sociale» che fino a oggi è mancata e che ha reso impossibile procedere su molti aspetti (demolizioni *in primis*) (Legambiente 2018).

Diventa dunque importante, in questo senso, ragionare del progetto a partire da interventi che siano anche azioni comunicative, progetti pilota dall'elevato valore dimostrativo ed educativo, che sappiano far comprendere che un altro modo di costruire lo spazio individuale e collettivo è possibile. Un punto, questo, in relazione al quale la costruzione di collaborazioni tra università e pubbliche amministrazioni potrebbe costituire un primo banco di prova⁹.

Riferimenti bibliografici

Barca, F. 2021a

Disuguaglianze Conflitto Sviluppo. La pandemia, la sinistra e il partito che non c'è, Donzelli, Roma.

Barca, F. 2021b

Progettare il nostro futuro in comunità aperte delle sei Italie, in *Ricomporre i divari. Politiche e progetti territoriali contro le disuguaglianze e per la transizione*

⁸ Aspetto sollevato da Angela Barbanente in occasione della XII giornata di studi Inu, intervenendo nella sessione *Il progetto urbanistico e di paesaggio per i territori dell'abusivismo. Esperienze recenti e tracce d'innovazione, verso un maggior benessere e una maggiore sicurezza degli insediamenti*.

⁹ Con riferimento a questo tipo di collaborazioni si vedano gli esiti di alcuni recenti laboratori condotti dall'Università di Napoli e dal Politecnico di Milano rispettivamente sull'isola di Ischia e nel Comune di Lecce, cfr. Curci, Novak, Agresta, Simoni 2020; Gangemi, Kırçuk, Romanò, Zanfi 2020; Formato - Russo 2020.

- ecologica*, a cura di A. Coppola, M. Del Fabbro, A. Lanzani, G. Pessina, F. Zanfi, il Mulino, Bologna, pp. 365-75.
- Coppola, A., Del Fabbro, M., Lanzani, A., Pessina, G., Zanfi F. (a cura di) 2021 *Ricomporre i divari. Politiche e progetti territoriali contro le disuguaglianze e per la transizione ecologica*, il Mulino, Bologna.
- Coppola, A., Lanzani, A., Zanfi, F. 2020 *Le cinque Italie su cui dovremmo spendere il Recovery Fund*, in «L'Espresso», 28 settembre, pp. 22-5.
- Curci, F., Formato, E., Zanfi, F. (a cura di) 2017 *Territori dell'abusivismo. Un progetto per uscire dall'Italia dei condoni*, Donzelli, Roma.
- Curci, F., Mininni, M., Nanni, G., Zanchini, E., Zanfi, F. 2021 *Nelle aree costiere: accessibilità, sicurezza, e risposta al cambiamento climatico*, in *Ricomporre i divari. Politiche e progetti territoriali contro le disuguaglianze e per la transizione ecologica*, a cura di A. Coppola, M. Del Fabbro, A. Lanzani, G. Pessina, F. Zanfi, il Mulino, Bologna, pp. 71-82.
- Curci, F., Novak, C., Agresta, M., Simoni, D. 2020 *Arretrare per riconquistare e tutelare i beni pubblici e ridare valore al patrimonio costiero*, in *Atti della XXII Conferenza Nazionale Siiu. L'urbanistica italiana di fronte all'Agenda 2030. Portare territori e comunità sulla strada della resilienza* (Matera-Bari, 5-7 giugno 2019), Planum, Roma-Milano, pp. 1657-73.
- Enea 2020 *Innalzamento del Mar Mediterraneo in Italia. Aree costiere e porti a rischio inondazione al 2100*, in <https://www.enea.it/it/Stampa/File/enea-innalzamento-mediterraneo.pdf>.
- Fischer-Kowalski, M. e altri 2012 *Socio-Ecological Transitions: Definition, Dynamics and Related Global Scenarios*, State of the Art Report 6/D1.1, Working paper/D1.2, aprile, in <https://www.neujobs.eu>.
- Formato, E. - Russo, M. 2020 *Rischi ambientali e territori resilienti: il caso della ricostruzione di Ischia*, in *Geografie del rischio. Nuovi paradigmi per il governo del territorio*, a cura di A. Galderisi, M. di Venosa, G. Fera, S. Menoni, Donzelli, Roma.
- Gangemi, S., Kërçuku, A., Romanò, P., Zanfi, F., 2020 *Diradare l'edificato per riconnettere ambiti di naturalità e spazi pubblici: il caso delle «marine» di Lecce*, in *Atti della XXII Conferenza Nazionale Siiu. L'urbanistica italiana di fronte all'Agenda 2030. Portare territori e comunità sulla strada della resilienza* (Matera-Bari, 5-7 giugno 2019), Planum, Roma-Milano, pp. 1686-700.
- Lanzani, A. - Curci, F. 2018 *Le Italie in contrazione, tra crisi e opportunità*, in *Riabitare l'Italia. Le aree interne tra abbandoni e riconquiste*, a cura di A. De Rossi, Donzelli, Roma, pp. 79-107.
- Lawhon, M. - Murphy, J. T. 2011 *Socio-Technical Regimes and Sustainability Transitions: Insights from Political Ecology*, in «Progress in Human Geography», 36, 3, pp. 354-78.
- Legambiente 2018 *Abbatti l'abuso. I numeri delle (mancate) demolizioni nei comuni italiani*, in https://www.legambiente.it/wp-content/uploads/abbatti_labuso_dossier_2018.pdf.

I territori costieri nel progetto di transizione

Merlini, C. 2020

Demolition as a Territorial Reform Project, in *Regeneration of the Built Environment from a Circular Economy Perspective*, a cura di S. Della Torre, S. Cattaneo, C. Lenzi, A. Zanelli, Springer, Cham, pp. 39-45.

Mininni, M. 2010

La costa obliqua. Un atlante per la Puglia, Donzelli, Roma.

Rusci, S. 2021

La città senza valore. Dall'urbanistica dell'espansione all'urbanistica della demolizione, Franco Angeli, Milano.

Viganò, P. (a cura di) 2001

Territori della nuova modernità. Provincia di Lecce-Assessorato alla Gestione Territoriale. Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, Electa, Napoli.

Zanchini, E. - Manigrasso, M. 2017

Vista mare. La trasformazione dei paesaggi costieri italiani, Edizioni Ambiente, Milano.



v. Il ruolo dell'ecologia nella gestione degli ambienti costieri

di Mattias Gaglio

Gli ambienti costieri sono sistemi di transizione, naturalmente dinamici e altamente produttivi, i cui processi e funzioni dipendono dall'interazione tra domini acquatici e terrestri. L'area costiera include sia la fascia di territorio più esposta all'azione del mare, sia l'ambiente marino prossimo alle coste le cui caratteristiche lo differenziano dal mare aperto e lo pongono in stretta relazione con l'ambiente terrestre. Mentre è chiaro che la precisa perimetrazione di un'area costiera è una necessità del sistema amministrativo-gestionale, è altrettanto evidente che da un punto di vista ecologico questa può difficilmente essere identificabile con criteri universali. Le aree costiere infatti spesso includono habitat di transizione come foci fluviali, lagune costiere, valli interne, barene e isole emerse, tutti caratterizzati da una forte stagionalità, che risentono di dinamiche che insistono a scale spaziali e temporali diverse. A questa complessità si aggiungono gli impatti relativi alla presenza e alle attività dell'uomo, storicamente intense nelle aree costiere, che ricadono sulle componenti naturali e alterano i processi ecologici, sommandosi e interagendo con gli stress di origine naturale. Di conseguenza, tanto il tracciamento dei confini del sistema, quanto la gestione ambientale richiedono la specifica conoscenza dell'area e un approccio ecologico caso-specifico. Questo complesso quadro comporta la necessità di una gestione che armonizzi, da un lato, la conservazione ecosistemica e, dall'altro, le attività antropiche e la loro dimensione socio-economica, secondo soluzioni gestionali solitamente declinate nel concetto di sviluppo sostenibile.

In tal senso, l'ecologia, intesa come quella disciplina delle scienze naturali che studia le relazioni tra gli organismi, uomo incluso, e l'ambiente che li circonda, può fornire un contributo fondamentale nella gestione delle aree costiere che coinvolge tre ambiti principali: 1) gli aspetti legati alla conservazione biologica, 2) lo studio dei processi e delle funzioni ecologiche e 3) l'analisi dei cambiamenti, naturali e non,

che interessano il territorio e gli ecosistemi. A causa della loro stretta interdipendenza, questi tre campi non possono essere trattati come compartimenti stagni, bensì necessitano di essere integrati in un approccio organico che agisce a diverse scale spaziali e temporali. A livello gestionale, il contributo dell'ecologia si traduce nella pianificazione e gestione delle aree naturali e semi-naturali, in particolare delle aree protette, e nell'identificazione di pratiche e modalità di sfruttamento sostenibile del capitale naturale marino e costiero, anche alla luce delle sfide poste dai cambiamenti socio-economici e climatici in atto.

1. *Conservazione.*

La conservazione della natura è un argomento da lungo tempo oggetto del dibattito filosofico e scientifico. Sebbene lo sfruttamento intensivo delle risorse ambientali abbia indubbiamente sostenuto la prosperità di molte popolazioni, pur con profonde iniquità, la necessità di conservare l'ambiente è entrata con crescente importanza nel sentimento comune e nelle politiche di gestione del territorio. Questa ha avuto e ha tuttora fondamento in due principali correnti di pensiero. La prima prevede una visione etica della conservazione della natura (Soulé 1985), indipendente dal suo utilizzo da parte dell'uomo e basata sul dovere morale di permettere la persistenza delle specie e degli ecosistemi, di riparare ai danni causati dall'uomo e di mantenere l'ambiente a beneficio delle future generazioni. Alla base vi è il riconoscimento di un valore intrinseco della diversità degli organismi che popolano la terra, della complessità dei sistemi ecologici e della loro resilienza, come risultato di processi evolutivi (*Society for Conservation Biology*)¹. Tale visione, che ha ispirato le politiche di conservazione in passato, è stata criticata per non essere riuscita ad arrestare la drammatica perdita di biodiversità osservata negli ultimi decenni. Più recentemente, si è sviluppato un secondo approccio alla conservazione di carattere antropocentrico, che fa appello all'importanza del contributo della natura per la vita e il benessere del genere umano (Daily 2013). Questa filosofia ha trovato le sue fondamenta nel concetto relativo ai servizi ecosistemici, definiti come i benefici multipli forniti dagli ecosistemi al genere umano². L'origine del concetto nasce già negli anni settanta, proprio con lo scopo di fornire argomentazioni a favore della conservazione, ma si è posto alla crescen-

¹ In <https://conbio.org/about-scb/who-we-are/>.

² *Millennium Ecosystem Assessment*, New Island, Washington, 2005.

 Il ruolo dell'ecologia nella gestione degli ambienti costieri

te attenzione del pubblico a partire dalla seconda metà degli anni novanta (Daily 2013; Costanza e altri 1997) e successivamente con la pubblicazione del *Millennium Ecosystem Assessment* da parte della Nazioni Unite nel 2005, che ne ha dato la definitiva dimensione globale al pubblico e ha inserito il tema nell'agenda politica. Ad ogni modo, anche la visione antropocentrica non è esente da critiche da parte di alcuni conservazionisti. La riduzione della natura ad un valore strumentale, se non anche meramente economico, può infatti distogliere l'attenzione pubblica dal suo valore intrinseco, che rimane un assioma della conservazione, privilegiando una logica utilitaristica.

Proprio il *Millennium Ecosystem Assessment* ha denunciato il grave stato di conservazione degli ecosistemi costieri in tutto il mondo. Le aree umide costiere sono tra gli habitat più negativamente influenzati dalla antropizzazione, con conseguente perdita di biodiversità e di numerosi servizi ecosistemici, da cui dipendono maggiormente le popolazioni più povere del pianeta. Lo stato di conservazione di questi ambienti è fortemente minacciato da un vasto *range* di attività e pressioni antropiche: pesca intensiva, acquacoltura, presenza di infrastrutture artificiali, contaminanti chimici, plastiche, eccesso di nutrienti, alterazione dei flussi di sedimenti e diffusione di specie aliene. Ognuna di queste agisce sia singolarmente che in sinergia con le altre e con i cambiamenti climatici in atto, rendendo complessa la comprensione degli effetti su singole specie, comunità, ecosistemi e, non ultimo, paesaggi.

Quale che sia la filosofia della conservazione a cui ci si vuole ispirare, appare evidente che proteggere e ripristinare gli ecosistemi costieri sia drammaticamente urgente e che il contributo dell'ecologia, e di tutte le scienze naturali in generale, sia fondamentale per la gestione ambientale.

2. Funzioni e processi ecosistemici.

Un ecosistema ben conservato svolge processi che sono alla base della fornitura di servizi ecosistemici. Secondo il cosiddetto «modello a cascata» (Haines-Young - Potschin 2010), la struttura di un ecosistema, comprendente le sue caratteristiche biotiche e abiotiche e i processi che lo caratterizzano, garantisce lo svolgimento delle funzioni ecologiche che, a loro volta, prendono la forma di servizi ecosistemici quando rappresentano un beneficio per l'uomo. Conseguentemente, il concetto di servizio ecosistemico e la relativa stima sono sottesi alla conoscenza specifica dei processi e delle funzioni che regolano gli ecosistemi. Nel caso di sistemi costieri questa conoscenza è ancor più necessaria, a cau-

sa delle loro caratteristiche marcatamente dinamiche e delle pressioni che agiscono sia a carattere locale, sia ad ampia scala.

Le coste italiane rappresentano un ottimo esempio di come le pressioni antropiche agiscono a modificare l'ecosistema naturale, sono infatti soggette ad una fortissima urbanizzazione e ad uno sfruttamento intensivo che hanno ridotto drammaticamente la loro naturalità. Gli ecosistemi dunosi sono tra quelli in assoluto più a rischio a causa dello sfruttamento delle spiagge, soprattutto a fini turistici, che ha comportato la perdita di numerose funzioni di grande importanza per tutto il sistema costiero. Il sistema dunale e retrodunale è habitat vitale per specie vegetali psammofile, piccola fauna, nonché luogo di nidificazione per specie a rischio di estinzione come il fraticello (*Charadrius alexandrinus*), non a caso considerato come vero e proprio indicatore della qualità ambientale delle spiagge. La presenza di piante psammofile è anche fondamentale per lo sviluppo e il consolidamento della duna, in quanto favorisce l'accumulo di sabbia e materiale organico, a testimonianza di come lo stato di conservazione della biodiversità influisce in maniera decisiva sul funzionamento dell'ecosistema. Da un punto di vista funzionale, le dune sono importanti fornitori di servizi di regolazione, quella categoria di servizi ecosistemici dovuti alla regolazione dei processi ecologici che contribuiscono a mantenere le condizioni ambientali favorevoli alla vita e al benessere umano. Esse sono elementi fondamentali per il contrasto all'erosione delle coste fungendo da vere e proprie banche di sabbia, contribuendo al ripascimento di quanto viene eroso dall'azione del moto ondoso. In caso di forti mareggiate o tempeste forniscono protezione all'entroterra, assorbendone l'energia e salvaguardando così i beni e la sicurezza delle popolazioni locali. È importante notare che questa funzione viene anche svolta da altri ecosistemi delle zone costiere.

Un recente studio di Costanza e altri (2021) ha quantificato sulla base dei dati storici che la presenza di zone umide costiere salva mediamente 4620 vite l'anno e riduce i danni economici per circa 447 miliardi di dollari l'anno. Questi dati dimostrano inequivocabilmente che gli ambienti di costa sono anche di cruciale importanza in un'ottica di adattamento ai cambiamenti climatici e che la questione relativa alla loro conservazione non può più non essere un tema centrale delle politiche ambientali.

Un'ulteriore componente di grande rilevanza per le funzioni e i processi costieri è rappresentata dalla vegetazione acquatica, la cui presenza è strettamente legata allo stato di conservazione dell'area. Nelle aree costiere, la vegetazione sommersa, come nel caso delle praterie

 Il ruolo dell'ecologia nella gestione degli ambienti costieri

sommerse a *Posidonia oceanica* endemiche dell'area mediterranea, o emergente, ad esempio gli habitat dominati da *Phragmites australis*, ha un ruolo importantissimo per il funzionamento ecosistemico. La presenza di vegetazione acquatica supporta la catena trofica, l'ossigenazione della colonna d'acqua, la ritenzione dei sedimenti, l'attenuazione delle forze idrodinamiche contro l'erosione costiera, l'abbattimento dei carichi di nutrienti in eccesso e rappresenta habitat di *nursery* e rifugio per numerose specie (Vassallo e altri 2013; Gaglio e altri 2019). Integrare il ruolo di questi ecosistemi nella *governance* richiede lo studio delle loro funzioni, inclusi gli aspetti legati ai servizi culturali che possono offrire un ulteriore strumento di valorizzazione.

3. Il cambiamento del territorio.

Trattare e studiare la conservazione e il funzionamento degli ecosistemi richiede la conoscenza del cambiamento del loro stato nello spazio e nel tempo. Tanto l'evoluzione temporale quanto la variabilità spaziale delle singole componenti biotiche e abiotiche, dei processi e delle funzioni ecosistemiche rappresentano informazioni imprescindibili per la gestione ambientale. Nei sistemi socio-ecologici, come nel caso delle aree costiere, le traiettorie di cambiamento del territorio sono il risultato non solo delle dinamiche ambientali ma anche di *driver* di tipo socio-economico, entrambi necessitano di essere compresi per poter conseguire gli obiettivi di sostenibilità. Ad esempio, nelle aree costiere interessate da foci fluviali, il cambiamento delle attività agricole può incidere fortemente sulla qualità ambientale. L'intensificazione delle pratiche agricole, fenomeno osservato in Italia nei decenni scorsi, è uno dei fattori che maggiormente determinano il deterioramento della qualità delle acque, da cui dipendono le importanti attività economiche relative alla pesca e al turismo, con cui possono quindi entrare in conflitto per l'uso del territorio.

Il massiccio ricorso all'utilizzo di fertilizzanti e pesticidi porta al rilascio nei corpi idrici di nutrienti e sostanze di sintesi in eccesso, che finiscono con l'alterare i delicati equilibri legati ai processi ambientali delle zone di costa, con conseguente perdita di funzionalità ecologica e della capacità di fornitura di servizi ecosistemici. La gestione di questo fenomeno, osservabile analizzando il suo cambiamento nel tempo, introduce alla necessità di agire a scale spaziali che riescano a catturare pressioni, processi e funzioni che regolano la qualità delle acque, nel caso specifico il bacino fluviale. Infatti, una gestione efficace del problema è

possibile solo intervenendo sulle attività agricole e zootecniche che interessano l'intero bacino, diminuendo il ricorso a sostanze chimiche e aumentando la capacità depurativa del sistema. In generale, la gestione di problematiche ambientali nelle aree costiere richiede non solo la conoscenza specifica delle caratteristiche ecologiche dell'area, ma anche l'informazione di come le pressioni e le funzioni ecosistemiche si distribuiscono a più ampia scala, vale a dire della loro analisi spaziale.

La mappatura dei servizi ecosistemici, sottesa sempre alla conoscenza del funzionamento degli ecosistemi, può supportare il processo decisionale informando come questi si relazionano tra di loro e come sono influenzati dalle pressioni di origine antropica e naturale. Inoltre, l'utilizzo di modelli spaziali per la mappatura dei servizi ecosistemici permette non solo di valutare la loro fornitura in passato sulla base della copertura e dell'uso del suolo, ma anche di predire come questi potrebbero essere forniti in futuro in ragione di diversi scenari che includono evoluzioni del paesaggio e cambiamenti climatici.

4. Il Delta del Po: gestire per conservare.

Il Delta del Po rappresenta un caso ideale di come conservazione e gestione siano indissolubilmente legati e di come questi dipendano a loro volta dal corretto funzionamento degli ecosistemi che compongono il suo paesaggio. In passato l'uomo ha profondamente alterato l'assetto del Delta del Po assoggettandolo alle proprie necessità produttive, in una commistione tra cultura e natura che è oggi parte di un patrimonio storico universalmente riconosciuto dall'Unesco. Per lungo tempo queste attività hanno permesso la conservazione di ambienti di straordinario pregio ambientale, grazie a modalità tradizionali di utilizzo delle risorse naturali rispettose del loro delicato equilibrio ecologico. Le modalità tradizionali estensive di pesca all'anguilla nelle Valli di Comacchio per mezzo dei *lavorieri*, impianti che consentono la cattura selettiva delle anguille durante le loro migrazioni a mare, permettono ancora oggi lo sfruttamento sostenibile di una risorsa biologica e allo stesso tempo di conservare la specie. Le Valli di Comacchio infatti sono una vasta area umida lagunare la cui connessione col mare, per mezzo di quattro canali, rende possibile la migrazione dell'anguilla e di altre specie ittiche, sia di interesse alieutico che conservazionistico, che visitano la valle per completare il proprio ciclo vitale o per alimentarsi. Va da sé che la conservazione di queste specie e la funzionalità stessa della valle dipendono dalla connessione al mare, che, a sua volta, richie-

 Il ruolo dell'ecologia nella gestione degli ambienti costieri

de il costante intervento dell'uomo per la regimazione delle acque e il mantenimento dei canali.

Purtroppo lo sfruttamento della straordinaria produttività delle aree umide del Delta del Po non è sempre stata virtuosa. La Sacca di Goro, una laguna costiera racchiusa tra i rami del Po di Goro e del Po di Volano, è stata intensamente sfruttata per la molluschicoltura a partire dagli anni ottanta. Le produzioni di vongole, regolate per mezzo di concessioni, impiegano oggi oltre 1600 persone e generano un enorme valore economico che supporta il benessere delle popolazioni locali. Se da un lato vi è la necessità di garantire il futuro di questa attività, dall'altro ci sono interessi di conservazione dell'ecosistema che in passato non sono stati efficacemente protetti.

Al fine di scongiurare il ripetersi degli eventi distrofici avvenuti negli anni novanta e duemila e che hanno causato importanti morie delle vongole con conseguenti danni economici, la circolazione idraulica della laguna è stata profondamente modificata per immettere acqua marina e ossigenarne così le acque. Sebbene questo abbia almeno in parte scongiurato eventi avversi, la progressiva salinizzazione delle acque della Sacca di Goro ha portato alla perdita di habitat a vegetazione emersa e sommersa. Gaglio e altri (2019) hanno stimato una contrazione di circa l'87% degli habitat a canneto dagli anni cinquanta ad oggi e del 98% di quelli a vegetazione sommersa a partire dagli anni novanta, con conseguente perdita di funzioni e servizi. Proprio la valorizzazione dei servizi ecosistemici offerti dalla vegetazione acquatica può rappresentare lo strumento a supporto della loro conservazione. Le aree vegetate della Sacca di Goro forniscono ad esempio habitat per la nidificazione di uccelli che attirano importanti flussi di turismo naturalistico, fattore questo che è sostenuto anche dal miglioramento estetico-paesaggistico dovuto al maggior carattere di naturalità dell'ecosistema. Inoltre, gli habitat a canneto sono in grado di sequestrare e stoccare carbonio dall'atmosfera e di abbattere significative quantità di nutrienti in eccesso, che vengono dilavate dai campi agricoli e veicolate dal Po di Volano e dai canali che si immettono nella sacca.

Benché nell'ottica di un *accounting* ambientale sia possibile stimare anche il valore monetario di questi servizi, appare evidente che il valore della produzione dovuta alla molluschicoltura sia largamente maggiore della somma di tutti gli altri servizi sopramenzionati. Ciò comporta la necessità di considerare anche il valore intrinseco della biodiversità, secondo la visione più tradizionale della conservazione. Vale perciò la pena di notare che le due diverse filosofie della conservazione, quella «etica» e quella antropocentrica, non appaiono necessariamente in con-

trapposizione, anzi divengono sinergiche, a completare il quadro delle strategie a supporto della gestione ambientale.

Appare chiaro che, benché descrivibili separatamente, conservazione naturale, funzionamento ecosistemico e analisi dei cambiamenti debbano essere considerati in modo sinergico al fine di comprendere la complessità della gestione degli ecosistemi costieri. Questo richiede un approccio ecosistemico che non deve prescindere dal dialogo tra ecologia e altre discipline, così come da una maggiore relazione tra mondo scientifico e decisori politici.

Riferimenti bibliografici

- Costanza, R. e altri 1997
The Value of the World's Ecosystem Services and Natural Capital, in «Nature», 387, 6630, pp. 253-60.
- Costanza, R. e altri 2021
The Global Value of Coastal Wetlands for Storm Protection, in «Global Environmental Change», 70, 102328.
- Daily, G. C. 2013
Nature's Services: Societal Dependence on Natural Ecosystems, in *The Future of Nature*, a cura di L. Robin, S. Sörlin, P. Warde, Yale University Press, New Haven, pp. 454-64.
- Gaglio, M. e altri 2019
Ecosystem Services Approach for Sustainable Governance in a Brackish Water Lagoon Used for Aquaculture, in «Journal of Environmental Planning and Management», 62, 9, pp. 1501-24.
- Haines-Young, R. - Potschin, M. 2010
The Links Between Biodiversity, Ecosystem Services and Human Well-Being, in *Ecosystem Ecology. A New Synthesis*, a cura di D. G. Raffaelli e C. L. J. Frid, Cambridge University Press, Cambridge, pp. 110-39.
- Soulé, M. E. 1985
What is Conservation Biology?, in «BioScience», 35, 11, pp. 727-34.
- Vassallo, P. e altri 2013
The Value of the Seagrass Posidonia Oceanica: A Natural Capital Assessment, in «Marine Pollution Bulletin», 75, 1-2, pp. 157-67.

VI. Demanio marittimo e concessioni

di Morena Luchetti

1. Introduzione.

Il demanio marittimo trova la sua prima definizione nel codice della navigazione (r.d. 30 marzo 1942 n. 327).

All'art. 28 del codice, sotto il titolo II *Beni del demanio marittimo*, sono individuati i beni che fanno parte del demanio marittimo quali il lido, la spiaggia, i porti, le rade (a), le lagune, le foci dei fiumi che sboccano in mare, i bacini di acqua salsa o salmastra che almeno durante una parte dell'anno comunicano liberamente col mare (b) e i canali utilizzabili ad uso pubblico marittimo (c), mentre l'art. 29 riporta quelle che sono, invece, le *pertinenze* del demanio marittimo, ossia le «costruzioni e le altre opere appartenenti allo Stato, che esistono entro i limiti del demanio marittimo e del mare territoriale».

Anche nel codice civile, all'articolo 822, sono elencati i beni del demanio pubblico marittimo ma il codice della navigazione, unito al suo regolamento, costituisce la *lex specialis* del demanio e delle concessioni quale disciplina di settore (Cassese 1969; Benvenuti 1965).

Storicamente i beni del demanio marittimo hanno svolto una funzione *servente* per lo Stato, nel senso di essere destinati a soddisfare esigenze di difesa e sicurezza statale, e il mare, come la spiaggia, erano legati alla navigazione commerciale e alla pesca. Con l'avvento del turismo di massa e con la perdita, graduale, della destinazione a «usi pubblici», la connotazione economica ha prevalso rispetto alla funzione storica segnando il passaggio da una fase statica ad una dinamica caratterizzata da «un più evidente uso economico incisivo del bene stesso»¹.

¹ Study for the Peti Committee (2017) Directorate General for internal policies – Policy Department Citizen's Rights and Constitutional Affairs – European Parliament, *Italian State Beach Concessions and Directive 2006/123 EC in the European Context*.

L'uso economico del demanio deve essere rispondente con l'interesse pubblico, al punto che «nel caso di più domande di concessione, è preferito il richiedente che offra maggiori garanzie di proficua utilizzazione della concessione e si proponga di avvalersi di questa per un uso che, a giudizio dell'amministrazione, risponda ad un più rilevante interesse pubblico» secondo quanto stabilito dall'art. 37 del codice della navigazione (per brevità, cod. nav.); è dunque imprescindibile che l'uso privato, economico, del bene demaniale avvenga non solo compatibilmente con l'interesse pubblico ma ne rappresenti in qualche misura la «migliore espressione», soddisfacendo anche il criterio della proficua utilizzazione.

Lo strumento attraverso cui il demanio può essere assegnato in via esclusiva ad un operatore economico per l'esercizio di attività d'impresa è la concessione demaniale (art. 36 cod. nav.). Con essa si riserva al soggetto l'occupazione e l'uso dello spazio demaniale, entro i limiti e secondo le condizioni indicati nella concessione.

Negli ultimi anni le concessioni demaniali con finalità turistico-ricreative, oggetto di questo contributo, proprio in ragione del loro significativo valore economico e della valenza transnazionale che le rende appetibili sul mercato europeo, hanno attraversato un tortuoso *iter* giurisprudenziale, nella contesa Italia-Europa, che pare esser giunto oggi, con le sentenze dell'Adunanza plenaria del Consiglio di Stato n. 17 e n. 18 del 2021, ad alcuni punti fermi, *linee guida* per le amministrazioni.

Sentenze che, però, è bene dirlo, non dipanano tutti i quesiti, e lasciano sullo sfondo alcuni temi importanti che avrebbero meritato attenzione.

2. Lo stato dell'arte prima dell'Adunanza plenaria.

Nella generale discussione sulle concessioni il tema su cui si è appuntata l'attenzione di molti è stato quello delle proroghe generalizzate e automatiche delle concessioni turistiche garantite dal legislatore interno attraverso plurimi interventi legislativi.

Il sistema generalizzato delle proroghe, teso al mantenimento dei titoli in capo agli stessi operatori economici, ha impedito l'ingresso nel «mercato» di nuovi operatori – italiani e stranieri – cristallizzando i rapporti concessori e consolidando le imprese esistenti.

Già il codice della navigazione, nell'allora secondo comma dell'art. 37, aveva previsto il c.d. *diritto di insistenza*, ovvero la preferenza, nel confronto tra più contendenti, per il concessionario «uscente» in sede

di rinnovo della concessione. Tale meccanismo garantiva di fatto il permanere della concessione in capo al soggetto già titolare anche nell'ipotesi di più domande concorrenti.

La disposizione non passò però inosservata alla Commissione europea la quale, riguardo a tale *diritto*, aprì a carico dell'Italia la procedura di infrazione comunitaria (2008/4908) assumendone il contrasto con i principi europei in tema di *mercato* e *tutela* della *concorrenza* rinvenibili nella trasparenza, nella pubblicità, nel principio di non discriminazione e di parità di trattamento tratti dal Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (Tfue), principalmente dall'art. 49, e dalla direttiva comunitaria in materia di «mercato dei servizi», Direttiva 2006/123 (c.d. Direttiva Bolkestein) con particolare riferimento all'art. 12.

Oltre al diritto di insistenza, il legislatore interno, con la l. n. 88/2001, art. 10, aveva previsto il rinnovo automatico delle concessioni alla scadenza sessennale, con la conseguenza che anche per tale via il sistema delle concessioni risultava blindato e immune da ogni sollecitazione di tipo concorrenziale.

Con il d.l. n. 194/2009, segnatamente l'art. 1 comma 18, si abrogò il *diritto* di *insistenza* di cui all'art. 37 cod. nav. e di lì a breve, nel 2011, con l'art. 11 della legge comunitaria n. 217/2011 (recante «Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee») venne abrogato anche il meccanismo del rinnovo automatico previsto dalla l. n. 88.

Con lo stesso d.l. n. 194 il legislatore stabilì, però, l'estensione della durata delle concessioni in essere sino al 31 dicembre 2015, di fatto prolungando le concessioni vigenti traghettandole sino al compimento dell'intera riforma di settore; la *ratio legis*, stando al tenore del decreto, risiedeva nell'obiettivo di predisporre finalmente una adeguata – e da molte parti attesa – riforma della materia delle concessioni demaniali marittime assicurando al contempo stabilità e certezza ai rapporti giuridici esistenti.

La riforma, però, non vide la luce, e neppure i tentativi successivi che si susseguirono e che videro più governi coinvolti nel faticoso, e discontinuo, processo di riforma, furono portati a termine.

Al d.l. n. 194 seguì, difatti, il d.l. n. 179/2012, art. 34 *duodecies*, il quale, emendando il contenuto della norma di cui all'art. 1 comma 18 del d.l. n. 194, estese la proroga anche alle concessioni uso pesca, acquacoltura e attività produttive connesse, oltre alle concessioni sportive e a quelle destinate a porti turistici, approdi e punti di ormeggio; in parallelo, il legislatore, nella stessa sede, allungò, con una «seconda» proroga, la durata di tutte le richiamate concessioni sino al 31 dicembre

2020 al fine, nuovamente, di redigere la riforma di settore (anche in questo caso fallita).

Nel 2018, con la legge n. 145/2018 (Finanziaria 2019), art. 1 commi 676 e ss., fu affrontata organicamente la questione «riforma» prevedendo, attraverso un complesso procedimento partecipato, la revisione delle concessioni partendo dalla «ricognizione» e «mappatura» sino alla determinazione di un «nuovo modello di gestione delle imprese turistico-ricreative e ricettive» (comma 677) e ai «principi e criteri tecnici per l'assegnazione delle concessioni» (comma 680).

Al comma 682 e 683 si individuò, infine, la nuova durata delle concessioni fissata in anni 15 dalla data di entrata in vigore della legge. Di fatto, le concessioni vennero così estese sino al 31 dicembre 2033.

L'emergenza legata alla pandemia da Covid-19 ha poi, in tempi recenti, indotto il legislatore ad adottare misure straordinarie nei vari settori dell'economia tra cui quello delle concessioni turistiche, ed è stato così che con il d.l. n. 34/2020, convertito nella l. n. 77/2020, all'art. 182, si è stabilita la *moratoria* sancendo al comma 2 che le procedure di gara avviate, o ancora da avviarsi, relative all'assegnazione di concessioni marittime, lacuali e fluviali fossero sospese, come pure fosse sospeso il procedimento di devoluzione delle opere allo Stato previsto all'art. 49 del codice della navigazione.

Mentre il legislatore, con discipline più o meno frammentate, disponeva la continuazione delle concessioni turistiche, l'Europa «monitorava» l'evoluzione normativa interna sino a scrutinare l'effettivo contrasto della normativa nazionale con il diritto *europolitano* nell'importante sentenza della Corte di giustizia (Cgue) del 14 luglio 2016, cause riunite C-458/14 e C-67/15².

La Corte, nell'esaminare la «prima» proroga di cui all'art. 1 comma 18 del d.l. n. 194 con la continuazione delle concessioni sino al 31 dicembre 2015, ha sottolineato come il sistema generalizzato e automatico delle proroghe confligga con l'art. 12 della direttiva servizi³, nella

² Sentenza della Corte (sezione V) del 14 luglio 2016. *Promoinpresa s.r.l. contro Consorzio dei comuni della Sponda Bresciana del lago di Garda e del lago di Idro e Regione Lombardia e Mario Melis e a. contro Comune di Loiri Porto San Paolo e Provincia di Olbia-Tempio*. Domande di pronuncia pregiudiziale proposte dal Tribunale amministrativo regionale per la Lombardia e dal Tribunale amministrativo regionale per la Sardegna. Rinvio pregiudiziale – Appalti pubblici e libertà di stabilimento – articolo 49 Tfeue – Direttiva 2006/123/Ce – articolo 12 – Concessioni di beni demaniali marittimi, lacuali e fluviali che presentano un interesse economico – Proroga automatica – Assenza di procedura di gara. Cause riunite C-458/14 e C-67/15 (fonte: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/ALL/?uri=CELEX%3A62014CJ0458>).

³ Art. 12 Direttiva 2006/123/Ce «1. Qualora il numero di autorizzazioni disponibili per una determinata attività sia limitato per via della scarsità delle risorse naturali o delle capacità

misura in cui per il rilascio dell'autorizzazione/concessione relativa ad un bene qualificabile come *risorsa scarsa* non sia garantita una procedura aperta e trasparente, osservante dei principi concorrenziali, che permetta a tutti gli operatori interessati di prendervi parte, a parità di condizioni.

Rispetto, invece, al Tfue, ha evidenziato come ad essere leso sia il principio della *libertà di stabilimento* sancito all'art. 49⁴, principio in base al quale tutti gli operatori nel mercato europeo hanno diritto di accedere alle attività autonome alle condizioni definite dalla legislazione del paese di stabilimento nei confronti dei propri cittadini; è di tutta evidenza, secondo la Corte, come il *favor* che il legislatore ha mostrato per gli operatori interni con la proroga delle concessioni determini uno squilibrio rispetto agli operatori stranieri ai quali, di fatto, si inibisce l'accesso al mercato, per cui solo il confronto concorrenziale mediante una procedura trasparente informata ai principi di pubblicità e non discriminazione può assolvere al compito di garantire a tutti l'accesso in questo settore dell'economia, evitando ogni forma di distorsione.

La Corte, in sentenza, non trascurava l'aspetto del legittimo affidamento di coloro che in buona fede hanno confidato nella stabilità del rapporto e nella continuazione del titolo; pur esaltando la tutela dell'affidamento, i giudici europei hanno «spostato» il momento in cui deve, detta tutela, trovare concreta applicazione, ritenendo che la sede deputata a ciò sia l'inizio della procedura concorrenziale – con la predisposizione delle regole di gara – laddove l'amministrazione è tenuta a valutare (anche) il piano degli investimenti per parametrare la durata stes-

tecniche utilizzabili, gli Stati membri applicano una procedura di selezione tra i candidati potenziali, che presenti garanzie di imparzialità e di trasparenza e preveda, in particolare, un'adeguata pubblicità dell'avvio della procedura e del suo svolgimento e completamento. 2. Nei casi di cui al paragrafo 1 l'autorizzazione è rilasciata per una durata limitata adeguata e non può prevedere la procedura di rinnovo automatico né accordare altri vantaggi al prestatore uscente o a persone che con tale prestatore abbiano particolari legami. 3. Fatti salvi il paragrafo 1 e gli articoli 9 e 10, gli Stati membri possono tener conto, nello stabilire le regole della procedura di selezione, di considerazioni di salute pubblica, di obiettivi di politica sociale, della salute e della sicurezza dei lavoratori dipendenti ed autonomi, della protezione dell'ambiente, della salvaguardia del patrimonio culturale e di altri motivi imperativi d'interesse generale conformi al diritto comunitario».

⁴ Articolo 49 Tfue (ex articolo 43 del Tce) «1. Nel quadro delle disposizioni che seguono, le restrizioni alla libertà di stabilimento dei cittadini di uno Stato membro nel territorio di un altro Stato membro vengono vietate. Tale divieto si estende altresì alle restrizioni relative all'apertura di agenzie, succursali o filiali, da parte dei cittadini di uno Stato membro stabiliti sul territorio di un altro Stato membro. 2. La libertà di stabilimento importa l'accesso alle attività autonome e al loro esercizio, nonché la costituzione e la gestione di imprese e in particolare di società ai sensi dell'articolo 54, secondo comma, alle condizioni definite dalla legislazione del paese di stabilimento nei confronti dei propri cittadini, fatte salve le disposizioni del capo relativo ai capitali».

sa del titolo. La proroga, in una tale prospettiva, costituisce chiaramente l'escamotage volto a dissimulare il reale intento di dare continuità alle imprese esercenti le concessioni turistiche, senza una effettiva attenzione e valorizzazione degli investimenti, attesa, oltretutto, la sua portata generalizzata.

La prospettiva da cui muove l'analisi della Corte è di tipo economico-concorrenziale, intendendosi il demanio marittimo quale «bene» economicamente contendibile in uno spazio che non è più solo nazionale ma europeo; gli operatori economici di tutti gli Stati membri devono poter accedere ad una «opportunità di guadagno» qual è quella che la gestione dell'impresa turistica marittima è in grado di garantire, e l'*abilitazione* per tale gestione è data dalla concessione.

Il monito rivolto alle amministrazioni è quello di indire le gare, in difetto delle quali le proroghe devono ritenersi illegittime; nell'immediato, invece, il contrasto tra la proroga *ope legis* e il diritto comunitario sfocia nella *disapplicazione* della prima, che deve pertanto non essere applicata né dai giudici interni né dalle amministrazioni⁵.

3. *Riflessioni a margine delle sentenze dell'Adunanza plenaria.*

La forte scossa giunta dalla sentenza della Corte di giustizia ha determinato, internamente, da un lato, l'ennesimo intervento legislativo con cui è stata «confermata» la durata delle concessioni turistiche (art. 24 comma 3 *septies* d.l. n. 133/2016 convertito nella legge n. 160/2016); dall'altro lato, la formazione di un filone giurisprudenziale «conseguenziale» a quello europeo che ha visto, soprattutto, il Consiglio di Stato e la Corte costituzionale intervenire in materia con alcune decisioni di particolare interesse.

Nella sentenza del Consiglio di Stato (sezione V) del 5 luglio 2019 n. 4658, oltre alla ricostruzione secondo dimensione europea della disciplina per le concessioni turistiche, ad essere esaltato è il passaggio, prodromico e preliminare all'avvio delle gare, dato dall'accertamento della conformità urbanistica dell'area e dalla regolarità delle opere realizzate.

I giudici, come in precedenti pronunce⁶, dopo aver rimarcato l'art. 12 della Direttiva 2006/123/Ce (recepita in Italia con il d. lgs. 26 marzo 2010 n. 59), rammentano che il bene demaniale marittimo è una *risorsa*

⁵ Tar Abruzzo, Pescara, n. 40/2021; CdS, sez. VI, n. 7874/2019.

⁶ CdS, sez. VI, 2 maggio 2018, n. 2622; CdS, sez. VI, 31 gennaio 2017, n. 394; Adunanza plenaria 25 febbraio 2013, n. 5.

scarsa ed è altresì economicamente contendibile, con conseguente obbligo per le autorità preposte alla sua cura e gestione di indire delle procedure selettive trasparenti al fine di assegnare il bene stesso che, indiscutibilmente, rappresenta una occasione di guadagno per gli operatori di settore⁷.

Aggiungono, e qui la peculiarità del *decisum*, che la verifica circa la regolarità dell'opera ed il rispetto della normativa (edilizia e urbanistica) è un atto dovuto da parte della pubblica amministrazione, al punto che la stessa amministrazione deve accertare, ancor prima di qualsivoglia «velleità» concessoria, che l'opera sia conforme ai dettami tecnico-amministrativi delle discipline di settore non potendosi altrimenti disporre – nel senso di farne oggetto di un atto costitutivo di diritti e facoltà per terzi soggetti – del bene demaniale marittimo.

La conformità agli strumenti urbanistici vigenti rappresentati dai piani regolatori generali e dai piani particolareggiati dedicati ai lidi rappresenta, dunque, un passaggio preliminare ineludibile, che va nella direzione di una ordinata pianificazione del territorio costiero e di un efficace contrasto al fenomeno dell'abusivismo.

Altra pronuncia di rilievo è quella della Corte costituzionale del 7 luglio 2017 n. 157 in cui la Consulta, nel vaglio della legge Regione Toscana n. 31 del 2016, esamina la disciplina regionale con cui la Regione ha previsto, nel raffronto concorrenziale tra più istanze, un obbligo puntuale a carico del concessionario subentrante relativo alla corresponsione dell'indennizzo in misura pari al 90% del valore dell'azienda in favore del concessionario uscente (e tale obbligo ha natura di vincolo cui risulta subordinata l'assegnazione).

L'introduzione di un costo economico rappresenta una «componente» della procedura concorrenziale che non trova sede nella disciplina nazionale emanata sul punto. La *lex specialis*, continua la Corte, qual è il r.d. 30 marzo 1942 n. 327 (codice della navigazione), non contiene disposizioni in tal senso, prevedendosi, al contrario, nell'ipotesi dell'art. 49 (accessione) che i beni non amovibili siano acquisiti allo Stato senza rimborsi o indennizzi. Oltre l'art. 49, in termini più generali, non vi è alcuna disciplina statale di riferimento che attribuisca rilievo alle componenti economico-aziendali dell'impresa del concessionario uscente.

Le disposizioni regionali, introducendo elementi di novità nella regolamentazione delle situazioni patrimoniali conseguenti alla cessazione della concessione e all'assegnazione al nuovo operatore, differenzia-

⁷ CdS, sez. VI, n. 394 del 2017.

no il bacino regionale dal resto del territorio nazionale, per cui la legge regionale, esulando dal suo «campo», invade la sfera di competenza dello Stato al quale, solamente, compete, ai sensi dell'art. 117 della Costituzione, la disciplina nel settore della concorrenza e della tutela del mercato, e risulta pertanto incostituzionale in *parte qua* limitatamente alle disposizioni che incidono nei predetti settori regolando l'indennizzo.

La giurisprudenza interna, come può evincersi da questi brevi passaggi, si è andata attestando, dalla sentenza della Corte di giustizia europea in poi, verso una graduale conformazione alla decisione dei giudici europei, sottolineando di volta in volta, in base ai casi scrutinati, temi di matrice pianificatoria piuttosto che economica correlati alla materia principale della concorrenza e del mercato delle concessioni.

Con le sentenze n. 17 e n. 18 del 2021, l'Adunanza plenaria (A. P.) del Consiglio di Stato ha risolto le questioni deferite dal presidente del Consiglio di Stato con il decreto n. 160 del 24 maggio 2021, stabilendo in sintesi:

- la *disapplicazione* della normativa interna delle proroghe delle concessioni perché ritenuta in contrasto con la direttiva europea servizi, in particolare con l'art. 12, e con il Tfue, in particolare con l'art. 49; la disapplicazione riguarda non solo la recente l. n. 145/2018 (legge di bilancio 2019) con cui il legislatore ha esteso la durata delle concessioni sino al 31 dicembre 2033 ma anche la disciplina introdotta nel periodo della pandemia Covid-19 ovvero la d.l. n. 34/2020 convertito nella l. n. 77/2020 il cui art. 182 comma 2 ha previsto la «moratoria» delle gare per l'assegnazione delle concessioni, sospendendo sino alla riforma di settore tutte le procedure di evidenza pubblica volte al rilascio dei titoli;

- richiamando il concetto evidenziato dalla Corte di giustizia nella sentenza del 14 luglio 2016 (Proimpresa), riguardo all'interesse transfrontaliero evidenza come tale interesse vada riferito all'*intero patrimonio costiero italiano*; l'Adunanza sottolinea come tale interesse riguardi e coinvolga la «costa» unitariamente considerata e non la singola concessione, e dunque per tutte le concessioni da rilasciarsi dovrà essere seguita una procedura aperta e trasparente;

- la direttiva non è in contrasto con l'art. 195 Tfue relativo al *turismo* (settore in cui l'Ue si limita ad una politica di accompagnamento): secondo l'Adunanza plenaria il rilascio della concessione è solo una «precondizione» per l'esercizio dell'impresa turistica la cui attività è poi governata da altre normative e non dalla direttiva.

Le decisioni, pur nel tentativo lodevole di fissare «punti fermi» nel delicato equilibrio concorrenziale per il regime delle concessioni turistiche, hanno tuttavia lasciato in ombra alcuni temi che avrebbero po-

tuto formare oggetto di maggiore attenzione, soprattutto considerando che per molte amministrazioni rappresentano i nodi più urgenti da sciogliere.

Tra questi vi è quello relativo alla «sorte» di quelle concessioni che, seppur prorogate per effetto della l. n. 145/2018, sono state oggetto di una procedura selettiva, aperta e trasparente, preliminarmente al rinnovo del titolo; in altri termini, quelle concessioni demaniali marittime con finalità turistiche che sono state, a cura dell'amministrazione, destinatarie di atti ricognitivi della durata (*ex l. n. 145/2018*) sino al 31 dicembre 2033, laddove siano state, prima di essere «prorogate», prece-dute da una procedura di evidenza pubblica, dovranno (o meno) seguire le stesse sorti delle concessioni prorogate in difetto di gara?

Tenuto conto della via segnata dalla giurisprudenza del Supremo consesso, secondo la quale le amministrazioni, nell'assegnare le concessioni demaniali marittime, non sarebbero tenute ad applicare la disciplina del codice degli appalti pubblici (d.lgs. n. 50/2016)⁸ ma solamente i principî informativi dell'evidenza pubblica quali la *pubblicità*, la *trasparenza* e la *non discriminazione*, rafforzando specialmente la pubblicità «preventiva» della domanda tesa ad ottenere il titolo concessorio attraverso la pubblicazione prevista dall'art. 18 del reg. cod. nav., per quelle pubbliche amministrazioni che abbiano curato tali procedure in vista delle future proroghe non parrebbe realizzarsi quell'*effetto disapplicante* determinato, al contrario, dall'assenza di una procedura trasparente propedeutica alla permanenza delle concessioni.

Sarebbe stato, ad ogni modo, auspicabile l'intervento sul punto dell'Adunanza volto ad orientare l'attività delle amministrazioni tenuto conto, anche, della disomogeneità a livello nazionale tra concessioni prorogate *con* o *senza* preventiva pubblicazione di un bando.

4. *Profili applicativi: il delicato compito delle amministrazioni.*

L'Adunanza ha stabilito le seguenti «linee guida»:

1) non vi è *responsabilità penale* per l'operatore in termini di occupazione «abusiva» e/o «sine titolo» dello spazio demaniale per effetto della cessazione della concessione;

2) quanto alla tutela dell'*affidamento* del concessionario, si evidenzia che in *astratto* tale affidamento può essere tutelato nell'unica sede possibile rappresentata dalla gara, e dunque in sede di predispo-

⁸ CdS, sezione V, sentenza n. 688/2019.

sizione delle regole di gara laddove è previsto che gli Stati membri possono tener conto di «motivi imperativi di interesse generale conformi al diritto comunitario» tra cui rientra anche la tutela del legittimo affidamento; in *concreto*, però, difficilmente gli operatori potranno, nell'intera materia, invocare tale tutela perché già (ancor prima della direttiva del 2006) vi erano significative pronunce delle diverse Corti che avevano sancito l'illegittimità delle proroghe, e nel 2008 si è anche aperta una procedura di infrazione comunitaria; non vi era, pertanto, alcuna «certezza del diritto» tale da suffragare la convinzione di una proroga stabile e duratura, e comunque, secondo la Corte di giustizia, il legittimo affidamento presuppone una valutazione *caso per caso*;

3) dal momento che l'atto con cui le amministrazioni hanno «concesso» la proroga è un atto ricognitivo, cioè è un atto che riconosce un effetto direttamente prodotto dalla legge, le stesse amministrazioni dovranno adottare un *atto* che *attesti* il diverso termine di scadenza della concessione per effetto della disapplicazione della proroga; sembrerebbe trattarsi di un atto, quindi, vincolato, sebbene tale configurazione si presti a critiche dal momento che l'amministrazione (comunale, in particolare) ha, in molti casi, svolto un'attività di verifica, controllo e anche accertamento tecnico in talune ipotesi al punto da far ritenere il relativo potere come autoritativo e la decisione assunta come discrezionale, con conseguente adozione di un atto provvedimento; risulta, ad ogni modo, l'Adunanza aver indicato nell'atto di «attestazione» l'atto specifico che le pubbliche amministrazioni dovranno assumere in regime di autotutela;

4) rispetto alle *sentenze passate in giudicato* favorevoli al concessionario vi è la prevalenza del diritto Ue sul giudicato che si è formato;

5) l'Adunanza «posticipa»⁹ gli effetti delle sentenze al 1° gennaio 2024, restando le concessioni valide ed efficaci sino al 31 dicembre 2023; ne deriva che entro il 31 dicembre 2023 le pubbliche amministrazioni dovranno indire le gare per l'assegnazione delle concessioni e il legislatore, sollecitato dall'Adunanza, dovrà redigere la riforma di settore.

Le amministrazioni saranno dunque chiamate a svolgere un ruolo delicato, iniziando con l'adozione di un atto che «attesti» la nuova durata delle concessioni sino al 31 dicembre 2023, tenuto conto del richiamato quadro europeo prevalente rispetto alla normativa statale interna.

⁹ Adunanza plenaria n. 13/2017, richiama Cgue 15 marzo 2005 C-209/03.

Si dovranno avviare, per espressa previsione contenuta all'art. 49 del codice della navigazione¹⁰, i procedimenti volti alla devoluzione delle opere inamovibili allo Stato, senza indennizzo nei confronti dei concessionari.

Quello legato alle procedure di c.d. «incameramento» – ossia di devoluzione delle opere – è un aspetto dell'intera vicenda delle concessioni «prorogate» non ancora adeguatamente approfondito (dal legislatore) che ha, al di fuori del contesto politico, acceso già ampie discussioni in considerazione dell'impatto a livello economico su coloro i quali pur avendo contribuito con la realizzazione delle opere a valorizzare il demanio pubblico, non ricevono ristoro per quanto realizzato, transitando le opere dalla proprietà privata a quella pubblica (come *pertinenze demaniali*) a titolo gratuito.

Per tali procedimenti occorrerà ricorrere alla conferenza di servizi in ragione della partecipazione al procedimento amministrativo (da avviarsi ex art. 7 l. n. 241/90) di più amministrazioni deputate alla cura di interessi diversi: oltre al Comune, per le opere erette sul demanio gestito a livello locale sono coinvolti la Regione settore Oo.Pp., la Capitaneria di porto, l'Agenzia delle dogane e l'Agenzia delle entrate (Guardia di finanza).

Per i dettagli di tale complesso procedimento si rinvia allo specifico contributo (Luchetti 2019).

5. Uno «sguardo» alla dimensione pianificatoria.

Pur appartenendo, la funzione pianificatoria e quella relativa alla tutela del mercato, a due ambiti costituzionalmente distinti per essere, la prima, materia a competenza concorrente Stato-regioni, mentre la seconda a competenza esclusiva statale (art. 117 Cost.), le stesse sono strettamente correlate, in senso *ascendente e discendente*: le aree concessionate rendono quello che è lo stato «di fatto» di un determinato tratto costiero e rappresentano lo stato di consistenza dei luoghi da cui partire prodromicamente per la futura pianificazione; quest'ultima, oltre allo studio «dell'esistente», conterrà la visione futura degli assetti e

¹⁰ Art. 49 cod. nav. «Salvo che sia diversamente stabilito nell'atto di concessione, quando venga a cessare la concessione, le opere non amovibili, costruite sulla zona demaniale, restano acquisite allo Stato, senza alcun compenso o rimborso, salva la facoltà dell'autorità concedente di ordinarne la demolizione con la restituzione del bene demaniale nel pristino stato. In quest'ultimo caso, l'amministrazione, ove il concessionario non esegua l'ordine di demolizione, può provvedervi a termini dell'articolo 54».

regimi concessori, e potrà prevedere il rilascio di nuove concessioni in aree non ancora assegnate.

È chiaro che per poter adeguatamente pianificare occorrono dati certi; l'incertezza che da qui a un paio di anni caratterizzerà le concessioni turistiche di molti tratti costieri rischia di impedire una pianificazione funzionale ed efficiente; sarebbe stato opportuno dapprima realizzare quelle attività propedeutiche alla conoscenza dei territori costieri che avrebbero condotto ad una banca dati attendibile dell'intero demanio marittimo nazionale, attraverso una ricognizione completa dei beni pubblici.

In questa ottica, sarebbe stato allora prudente adottare preliminarmente quella che oggi è inserita del «Disegno di legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021» sotto il nome di «mappatura» (art. 2) che il Parlamento intenderebbe delegare al governo (tenuto ad adottare il decreto legislativo) al fine della «costituzione e coordinamento di un sistema informativo di rilevazione delle concessioni di beni pubblici, al fine di promuovere la massima pubblicità e la trasparenza, anche in forma sintetica, dei principali dati e informazioni relativi a tutti i rapporti concessori»; la «tempistica» non pare essere logica, però, dal momento che la legge sulla concorrenza deve ancora essere approvata, e il termine assegnato al governo per l'adozione del decreto è di sei mesi, quindi la banca dati potrà dirsi disponibile non prima di metà del 2022, a gare già avviate, o in procinto di essere avviate.

E comunque, al di là dei problemi legati alla tempistica, ciò che occorrerà davvero curare nel corso dei predetti procedimenti sarà lo *stato dei luoghi*, affinché la ricognizione delle coste e delle stesse concessioni non avvenga «sulla carta»; il ministero (Mit) già dispone di un sistema informativo demaniale (Sid) nel quale sono confluiti tutti i dati (dall'ex catasto) delle concessioni, il quale però risulta frammentato e soprattutto non rispondente, spesso, all'effettivo stato dei luoghi. Con la legge n. 125/2015 (di conversione del d.l. 78/2015, art. 7 comma 9-septiesdecies) è stata introdotta la c.d. revisione demaniale, ossia la revisione delle zone del demanio marittimo che sarebbe dovuta avvenire attraverso la ricognizione delle fasce costiere ma la stessa, seppur avviata in molte regioni, non è stata mai completata.

La ricognizione, che parte dall'intima conoscenza dello stato dei luoghi, appare essenziale per la successiva consegna di dati attendibili quale misura *pro-concorrenziale*.

La ricognizione, invero, è misura essenziale anche in funzione della *repressione* di illeciti sul demanio marittimo nonché per i procedimenti di delimitazione e/o esclusione di zone del demanio marittimo (art. 32 e 35 cod. nav.) nell'ottica della certezza dei rapporti.

Riferimenti bibliografici

Benvenuti, F. 1965

Il demanio marittimo tra passato e futuro, in «Rivista del diritto della navigazione», 154 (ora in *Scritti giuridici*, III, Giuffrè, Milano 2006, pp. 2397 sgg.).

Cassese, S. 1969

I beni pubblici. Circolazione e tutela, Giuffrè, Milano.

Luchetti, M. 2019

La devoluzione delle opere allo Stato e gli effetti sui futuri affidamenti delle concessioni demaniali marittime, in «Urbanistica e Appalti», 1.



Parte terza Governance delle coste



1. Le trasformazioni dei paesaggi costieri italiani al tempo del climate change di Edoardo Zanchini

Le mappe e le bussole che i marinai del medioevo utilizzavano per disegnare le rotte tra i porti italiani e del Mediterraneo appaiono strumenti sofisticati rispetto a quelli che stiamo utilizzando per orientarci di fronte alle trasformazioni che stanno avvenendo nei paesaggi costieri italiani. Malgrado siano tanti i segnali che dovrebbero catturare l'attenzione, il nostro paese non ha una idea, un sistema di monitoraggio o una strategia per gli oltre ottomila chilometri di costa tra la penisola, le due isole maggiori e le oltre 800 isole minori¹.

Ad aiutarci ad individuare almeno i processi più rilevanti in corso sono delle ricerche di Legambiente che hanno messo in luce alcune dinamiche di trasformazione di cui è interessante leggere sia gli specifici caratteri che l'intreccio, per il modo con cui stanno ridefinendo i caratteri dei territori coinvolti. Quella più eclatante riguarda i processi insediativi lungo le coste avvenuti in particolare dal secondo dopoguerra, che sono arrivati a interessare oltre il 56% dei paesaggi costieri e hanno cancellato paesaggi dunali, agricoli e naturali. Questi processi continuano senza sosta, malgrado in teoria dal 1985 siano state introdotte leggi di tutela – i 300 metri dalla linea di costa sono vincolati dalla legge Galasso – e piani regionali, ma tra deroghe e autorizzazioni, abusivismo edilizio, da allora altri 222 chilometri di paesaggio costiero sono stati trasformati. L'analisi dei processi² evidenzia differenze tra Nord e Sud, le isole, mettendo in luce come il versante tirrenico sia stato trasformato maggiormente e dove meno del 30% delle aree rimane oggi libero da costruzioni. Nell'Adriatico è soprattutto la morfologia costiera ad aver costituito un ostacolo in alcune aree nei confronti di una cementificazione che continua senza sosta. Tra il Molise e il Veneto so-

¹ Di cui circa 80 abitate.

² Si veda Zanchini - Manigrasso 2017 e il lavoro dell'Osservatorio paesaggi costieri italiani, sul sito <https://www.paesaggicostieri.org>. Quello di analisi della situazione ambientale delle isole minori in <https://www.isolesostenibili.it>.

no scomparsi dal 1988 ulteriori 42 chilometri di costa, con un incremento delle trasformazioni dei paesaggi pari al 6,3%. Malgrado l'impressionante dimensione di processi che stanno cancellando ecosistemi e paesaggi di inestimabile valore, non arrivano segnali di attenzione da parte del ministero della Transizione ecologica, di quello dei Beni culturali o da Ispra. Ci si aspetterebbe che questi processi venissero quantomeno monitorati e studiati, perché si tratta di vere e proprie nuove città lineari spesso senza soluzione di continuità. Sembra invece che il tema non interessi e solo le luci continue di insediamenti che si affacciano sui diversi mari italiani consentono di raccontare come l'urbanizzazione si è spostata negli ultimi decenni dalle aree interne alla costa con milioni di case, in larga parte disabitate per molti mesi all'anno, che oramai sono arrivate ad occupare anche la terza e quarta fila dal mare.

Di un secondo processo di trasformazione che interessa i litorali ci si accorge soprattutto nei mesi estivi. Oramai è diventato scontato associare le immagini delle spiagge italiane a distese di ombrelloni, non rendendoci conto che ci troviamo di fronte a un'anomalia rispetto a tutti gli altri paesi europei³. L'estensione delle concessioni balneari avanza a ritmi impressionanti, la crescita è avvenuta in particolare negli ultimi anni arrivando a 12 166 stabilimenti balneari e un +12,5% negli ultimi due anni. Troviamo numeri record in Liguria, Emilia-Romagna e Campania con quasi il 70% dei lidi occupati da stabilimenti balneari. In alcuni comuni questi processi portano a situazioni incredibili, come a Gatteo, in Romagna, dove non esistono più spiagge libere ma simile è la situazione a Pietrasanta (LU) con il 98,8% dei lidi in concessione, Camaiore (LU) 98,4%, Montignoso (MS) 97%, Laigueglia (SV) 92,5%, Rimini 90% e Cattolica 87%, Pescara 84%, Diano Marina (IM) con il 92,2%. Le poche aree senza ombrelloni a pagamento sono quelle intorno a fossi e scarichi in mare, spesso non balneabili. In alcune regioni si è provato a porre dei limiti all'estensione delle concessioni ma quello che servirebbe è una norma nazionale che fissi regole per garantire il diritto di accedere e fruire liberamente della costa, insieme a criteri per la progettazione e gestione delle strutture per evitare che si continui a distruggere dune ed ecosistemi attraverso strutture in cemento armato e pavimentazioni. Occorre correre ai ripari in particolare in Toscana, Basilicata, Sicilia, Friuli-Venezia Giulia e Veneto dove non esiste nessuna norma che fissi una percentuale minima di costa destinata alle spiagge libere o libere attrezzate. Alcune regioni sono inve-

³ Si veda il *Rapporto Spiagge 2021* di Legambiente, in <https://www.legambiente.it/wp-content/uploads/2021/07/Rapporto-Spiagge-2021.pdf>.

— Le trasformazioni dei paesaggi costieri italiani al tempo del climate change —

ce intervenute fissando percentuali massime, ma poche sono quelle che hanno introdotto provvedimenti davvero incisivi ed eseguito controlli a tutela della libera fruizione. Tra i casi virtuosi la Puglia e la Sardegna che hanno stabilito il principio del diritto di accesso al mare per tutti, fissando una percentuale di spiagge libere pari al 60%, il Lazio che fissa al 50% la quota minima di spiaggia libera o libera attrezzata. Dietro questi numeri si trovano tante storie di buona gestione ma anche di abusivismo e controllo da parte della criminalità organizzata, perché tutto è lasciato alla buona volontà dei balneari. Lungo il litorale romano, si registra il record negativo per continuità di litorale senza spiaggia libera, con un muro a Ostia che impedisce per quasi 4 km di vedere il mare e di fruirne gratuitamente.

Si deve guardare verso il mare per rendersi invece conto della dimensione che hanno assunto gli interventi a difesa della linea di costa dall'erosione costiera. Blocchi di cemento, pennelli e barriere frangiflutti sono arrivati a interessare almeno 1300 km di costa nel tentativo di fermare o rallentare i processi⁴. Non è certamente un tema nuovo ed è normale che correnti e fenomeni meteorologici incidano sulla linea di costa, ma è la dimensione dei processi a dover preoccupare. Dal 1970 i tratti di litorale soggetti a erosione sono triplicati, comportando la scomparsa di almeno 40 milioni di metri quadrati di spiagge, e oggi ne soffre il 46% delle coste sabbiose, con picchi del 60% e oltre in Abruzzo, Sicilia e Calabria. In media è come se avessimo perso 23 metri di profondità di spiaggia per tutti i 1750 km di litorale in erosione, e questa tendenza inevitabilmente diventerà più complessa da gestire in una prospettiva di cambiamenti climatici. In questo caso dovrebbe far riflettere anche l'assurdità di continui interventi rigidi a difesa delle coste, con risultati spesso inutili a fronte di una spesa assai rilevante. L'assenza di studi di questi processi e di indirizzi per una corretta progettazione attenta alle dinamiche delle correnti marine è la ragione di errori e di spreco di denaro pubblico. Basti ricordare che la spesa ogni anno per gli interventi a protezione della costa è di circa 100 milioni di euro ed è maggiore rispetto a quanto lo Stato incassa effettivamente dalle concessioni balneari (83 milioni gli incassi su 115 milioni che in teoria dovrebbero versare).

Questi processi sono noti e mappabili; poi ce ne sono altri che dovrebbero entrare in una lettura aggiornata e completa di quanto sta avvenendo lungo le coste italiane. A preoccupare è l'intensificazione di

⁴ Si veda la ricerca di CoReMaspiagge, *Lo stato di erosione delle coste in Italia*, 2020, sull'erosione costiera, in <https://www.paesaggicostieri.org/erosione>.

fenomeni meteorologici estremi, quali mareggiate e trombe d'aria, queste ultime passate da 11 nel 2012 a 80 nel 2020, tra quelle con impatti rilevanti nel monitoraggio dell'Osservatorio Cittàclima di Legambiente⁵. Questi fenomeni sono oltretutto destinati ad aumentare in una prospettiva di innalzamento delle temperature dell'atmosfera e dei mari. Da non dimenticare è il tema della balneazione, i cui caratteri stanno cambiando per la diffusione di massi e pennelli, e che è comunque vietata in molte aree del paese per inquinamento a causa dell'inadeguata depurazione. Complessivamente lungo la penisola quasi l'8% dei tratti di coste sabbiose è interdetto alla balneazione per queste ragioni, con dati record in Sicilia e Campania che contano in totale circa 55 km su 87 km interdetti a livello nazionale.

1. La chiave del clima per affrontare le nuove sfide delle aree costiere italiane.

Leggere i processi nei territori è fondamentale per capire le trasformazioni, ma non basterà ad affrontare alcune sfide che il nuovo secolo ci pone di fronte se si guarda ai territori costieri. Ad esempio, tutte le analisi prevedono un aumento dei flussi turistici di una portata senza precedenti. Nel nostro paese riguarderà soprattutto le grandi città artistiche ma potrebbe aprire opportunità anche per le aree costiere, da organizzare e gestire con grande attenzione in particolare nei centri costieri più attrattivi e nelle piccole isole, dove già si è aperta una riflessione rispetto a come gestire l'accesso alle spiagge in aree naturalistiche tutelate, se introdurre limitazioni all'accesso, ma anche a come ripensare la mobilità in una chiave sostenibile e garantire la tenuta dei servizi essenziali di fronte a pressioni crescenti (dalla depurazione alla gestione di rifiuti, mobilità ed energia, ad esempio, sulle isole minori). In parallelo, è interessante che una delle tendenze più forti sia la crescita di una domanda di qualità che non si accontenta dell'ombrellone e del servizio alberghiero in prossimità del mare, ma che cerca un legame con il paesaggio e i beni culturali intorno, la natura e la gastronomia, e chiede forme di mobilità sostenibili (pedonali e ciclabili, con spostamenti in treno e in mezzi elettrici).

La sfida progettuale per il nostro paese riguarda il come attrezzarsi di fronte a questo scenario, accompagnando sindaci e operatori del turismo a cogliere le opportunità che si aprono. Occorrerà trovare solu-

⁵ In <https://www.cittaclima.it>.

— Le trasformazioni dei paesaggi costieri italiani al tempo del climate change —

zioni capaci di aiutare tutti gli interventi che vanno nella direzione di ridurre gli impatti della pressione antropica, intervenendo sui consumi energetici e idrici, semplificando gli interventi di riuso e riqualificazione edilizia con fonti rinnovabili e materiali naturali.

In molte località dell'Italia meridionale bisognerà trovare finalmente il coraggio di demolire tanti edifici abusivi che condannano ogni prospettiva di rilancio turistico delle aree. Tutte le analisi confermano che la prospettiva più interessante per il turismo costiero in Italia stia proprio nella spinta a un'ospitalità diffusa e articolata, destagionalizzata, che rafforza i legami con le aree interne: che sia capace di mettere finalmente a sistema i tasselli del mosaico territoriale a partire dall'accessibilità a centri storici e porti, beni culturali e piste ciclabili, spiagge e stazioni ferroviarie.

In fondo, è quanto avvenuto in questi anni nelle esperienze di maggiore successo di centri urbani e costieri che hanno puntato sulla chiave del recupero e della qualità, ma anche di tanti stabilimenti balneari che hanno scelto di puntare su un'offerta *green* che va dal *plastic free* agli investimenti su solare e mobilità ciclabile, alla valorizzazione dei prodotti a chilometro zero. Sono tante le buone pratiche di corretta gestione della fascia dunale, di tutela e recupero di spiagge con interventi naturali presenti nel nostro paese – che Legambiente racconta nei suoi rapporti –, ma ora abbiamo bisogno di un salto di scala e di ambizione, possibile solo con politiche e piani territoriali.

Proprio la chiave del clima può aiutarci a guardare al futuro dei territori costieri. Gli scenari legati al riscaldamento globale sono al centro di ricerche e studi scientifici che stanno provando a simulare quanto potrà avvenire nelle diverse parti del Mediterraneo. Il rischio è che aumentino frequenza e intensità di ondate di calore e siccità, alluvioni e piogge fortissime. In un territorio fragile come quello italiano l'accelerazione di fenomeni di questo tipo potrebbe rendere più triste il bilancio di danni, morti e feriti che già è in crescita anno dopo anno⁶.

Gli scienziati lanciano un altro allarme rispetto alle aree costiere del Mediterraneo, che riguarda il probabile ripetersi di ondate di calore estive sempre più frequenti, con conseguenze che potranno essere drammatiche sulla popolazione, come confermano diverse analisi epidemiologiche⁷, se non invertiamo la curva delle emissioni di gas serra.

⁶ Si veda la mappa del rischio climatico nel territorio italiano sul sito <https://www.cittaclima.it>.

⁷ Per l'Italia in particolare gli studi epidemiologici coordinati dal Dep Lazio. Si veda P. Michelozzi, *L'impatto sanitario nelle città italiane*, 2017, in https://www.cittaclima.it/wp-content/uploads/2017/06/Legambiente_31_5_2017_Michelozzi.pdf.

Nel nostro paese questi processi riguarderanno una fetta importante della popolazione, sono infatti quasi 18 milioni gli italiani che vivono oggi nei comuni costieri e l'aumento continua a essere doppio rispetto al resto del paese. Sono state purtroppo relegate alla cronaca le proiezioni di Enea rispetto alle aree costiere a rischio inondazione nel corso di questo secolo. Si va dall'alto Adriatico compreso tra Trieste, Venezia e Ravenna al Golfo di Taranto, alle piane di Oristano e Cagliari, in Versilia, poi Fiumicino, Fondi e altre zone dell'Agro pontino, le piane del Sele e del Volturno, le aree costiere di Catania e delle Isole Eolie, in Abruzzo Pescara, Martinsicuro (Teramo e la foce del Tronto), Fossacesia, Lesina (Foggia), Granelli (Siracusa), Valledoria (Sassari), e Marina di Campo, nell'Isola d'Elba. Eppure, questi scenari devono aprire una riflessione politica importante. In quei territori occorrerà bloccare qualsiasi previsione urbanistica, introdurre sistemi di allerta per gestire le emergenze e avere il coraggio di aprire un confronto con le comunità, per far comprendere non solo i rischi ma anche le possibili politiche di adattamento, delocalizzazione di attività e di difesa della costa. Se non avremo la consapevolezza della sfida che abbiamo di fronte il rischio è che si perda la sfida progettuale, ossia quella di dare un futuro a quell'intreccio di storia e modernità, di natura e cultura che caratterizza da secoli le coste del Mediterraneo (Braudel 1985).

2. Di quali idee, piani e politiche abbiamo bisogno di fronte a questi processi?

Il cambiamento più rilevante sarà nell'approccio agli scenari territoriali. Dovremo infatti costruire sistemi di monitoraggio e approfondire analisi, coinvolgere competenze scientifiche per comprendere i rischi e individuare le priorità. La chiave con cui guardare ai territori è quella dell'adattamento rispetto a un clima che cambierà e che dunque comporta scelte di messa in sicurezza, tutela e riqualificazione. È un cambio di approccio a tutti i livelli, da quello nazionale fino a quello comunale. Servirà una cabina di regia delle politiche nazionali per evitare di continuare a muoversi in ordine sparso per arrivare ad approvare un piano nazionale di adattamento al clima, con specifica attenzione alle aree costiere, come hanno fatto tutti gli altri grandi paesi europei. In modo da avere un quadro condiviso delle aree prioritarie dove intervenire con progetti territoriali condivisi, superando un approccio che insegue le emergenze. Alcune decisioni da prendere già le conosciamo: dovremo salvaguardare tutte le aree ancora rimaste libere

— Le trasformazioni dei paesaggi costieri italiani al tempo del climate change —

dal cemento pena un'accelerazione dei processi di erosione costiera. Inoltre, avremo bisogno di fermare ogni soluzione rigida di intervento sulla linea di costa, proprio per i rischi e i processi che si potranno verificare. Ad esempio, è urgente l'approvazione di linee guida per gli interventi contro l'erosione, che puntino su approccio innovativo che superi quello fatto di barriere, pennelli, frangiflutti che dopo pochi mesi diventano inutili o addirittura dannosi, e che spostano l'erosione verso le spiagge limitrofe. Il modello di approccio sono le tante esperienze di ricostruzione delle dune e di ripascimenti, con soluzioni individuate a seguito di attenti studi su correnti e biodiversità che stanno dando risultati positivi.

Una visione territoriale sarà fondamentale per spingere interventi virtuosi, garantire tutela e riqualificazione dei paesaggi costieri. Le coste italiane non si possono più permettere di vedere ogni anno sparire chilometri e chilometri di paesaggi, semplicemente perché le norme di tutela non funzionano⁸, affidandosi, nelle regioni costiere in cui non sono in vigore i piani paesaggistici previsti dal codice dei beni culturali, alla discrezionalità di funzionari regionali e soprintendenze.

La soluzione è ineludibile: occorre estendere da un lato il sistema delle aree naturali protette costiere, e dall'altro fermare l'ulteriore trasformazione di paesaggi con caratteri naturali e agricoli, fissando un vincolo di inedificabilità fino a 1 km dal mare in tutte le regioni sprovviste di piano paesaggistico. Una chiara indicazione di tutela di questo tipo è la preconditione per puntare nei piani comunali sulla riqualificazione urbanistica ed energetica di un patrimonio edilizio di scarsa qualità e per ridisegnare attraverso la chiave dell'adattamento la linea di costa e ricostruire la naturalità dei processi. Potrà essere un'occasione per guardare ai litorali oggi abbandonati e senza futuro. Sono infatti tante le aree costiere in attesa di bonifica – molto spesso luoghi meravigliosi – dopo che grandi attività chimiche, petrolifere o industriali hanno chiuso. Così come sono ancora centinaia di migliaia gli edifici abusivi in attesa di demolizione e che rovinano i paesaggi calabresi, siciliani, campani. In questi mesi abbiamo cambiato modo di guardare al futuro grazie agli obiettivi del programma Next Generation Ue e alle risorse europee messe a disposizione per la transizione ecologica e di-

⁸ La legge Galasso (l. 431/1984) e il codice dei beni culturali (d.l. 42/2014) non vietano l'edificazione nei 300 metri dalla linea di costa, ma vincolano gli interventi a un parere che deve essere dato ai sensi della pianificazione paesaggistica, in quei rari casi in cui è presente, oppure in maniera discrezionale da parte di funzionari regionali e soprintendenti. Ma in ogni caso escludono dai vincoli le aree individuate dai piani regolatori come zone A, B e in previsioni di espansione.

Edoardo Zanchini

gitale. Avremo bisogno di altrettanta ambizione, idee chiare e progetti locali per rimettere mano a questi particolari paesaggi dove si incrociano fondamentali sfide ambientali, politiche e sociali.

Riferimenti bibliografici

Braudel, F. 1985

Il Mediterraneo, Bompiani, Milano.

Zanchini, E. - Manigrasso, M. 2017

Vista mare. La trasformazione dei paesaggi costieri italiani, Edizioni Ambiente, Milano.

II. Approcci e strumenti per una governance integrata e partecipativa delle aree costiere di Angela Barbanente

1. *Le difficoltà di gestione di un ecosistema a rischio.*

Poste all'interfaccia fra terra e mare e fra natura e società, le zone costiere presentano caratteri di complessità e di attrattività che le rendono particolarmente esposte a conflitti e processi di degrado. Esse sono annoverate fra gli ecosistemi più importanti per il benessere umano e maggiormente minacciati dalla pressione demografica, dall'aumento incessante di domande d'uso per attività residenziali, turistiche, ricreative e produttive, dalle diverse forme di inquinamento che ne conseguono, dallo sfruttamento di risorse ittiche, energetiche, minerarie (Agardy - Alder 2005). La loro vulnerabilità, tendente ad aggravarsi a causa dei cambiamenti climatici, dipende sia da sensibilità intrinseche sia dagli stress generati da fattori antropogenici, e dalla riduzione della capacità di adattamento e resilienza dovuta alla compressione subita dai sistemi naturali e al progressivo irrigidimento dei litorali.

Le difficoltà gestionali che caratterizzano le aree costiere derivano dagli stessi fattori che rendono così importanti le risorse che offrono: la grande quantità di beni e servizi ecosistemici che producono per una molteplicità di utenti diversi, l'ampiezza di funzioni culturali e sociali che svolgono, la varietà di ambienti che presentano negli spazi di connessione fra terra e acqua. Le difficoltà sono accentuate, oltre che dall'incertezza che connota le relazioni co-evolutive fra le decisioni umane e i sistemi fisici e biologici, dai processi in atto nel mercato globale e, soprattutto in mari semi-chiusi come il Mediterraneo, dalla natura transnazionale di alcune azioni, quali ad esempio il controllo dell'inquinamento o la protezione delle risorse ittiche (Brown, Tompkins, Adger 2002).

In molte parti del mondo, l'economia delle aree costiere, un tempo largamente basata sulla pesca, è stata progressivamente sostituita da at-

tività economiche diverse, fra le quali sono giunte ad assumere posizione preminente quelle riconducibili in senso lato al turismo. In Europa, questo ormai rappresenta con ogni probabilità il più importante settore economico nelle aree costiere¹. Nel Mediterraneo, in particolare nei primi decenni del secondo dopoguerra, il boom economico e la concomitante evoluzione dei sistemi di trasporto hanno favorito una vera e propria esplosione del turismo balneare di massa: le coste sono diventate i luoghi nei quali si è andata concentrando, da un lato, la realizzazione di strutture ricettive e ricreative destinate a utenti provenienti prevalentemente dal Nord Europa, e, dall'altro, la diffusione di seconde case destinate soprattutto a soddisfare la domanda di turismo stanziale, per la maggior parte di corto raggio (Salizzoni 2012).

Queste forme d'uso delle aree costiere sono cresciute costantemente anche nei decenni successivi², spesso con cospicua incidenza dell'abusivismo³, non solo in Italia (Alterman - Pellach 2021). Nel periodo più recente, nuovo impulso è venuto dallo sviluppo di piattaforme digitali di prenotazione, mediante le quali parti crescenti di insediamenti costieri tradizionalmente occupate da residenti, si sono convertite in locazioni brevi, creando inedite alleanze, ma anche conflitti, fra turisti e abitanti. Il risultato di tali processi è l'aumento esponenziale della popolazione durante alcuni mesi dell'anno, che esprime una domanda concentrata nel tempo e nello spazio di infrastrutture e servizi, acqua potabile e cibo, che a sua volta provoca un aumento considerevole dell'inquinamento ambientale legato alla produzione di rifiuti e al traffico veicolare. Si tratta di processi che, con tutta evidenza, comportano la degradazione delle risorse naturali e sono fonte di conflitti legati alla competizione per l'uso delle risorse da parte di diversi tipi di utenti. Essi sono esacerbati dall'inadeguatezza delle strutture organizzative e gestionali e dalla tendenza, da parte delle istituzioni pubbliche compe-

¹ La cautela è imposta dalla considerazione che il turismo non è in senso stretto un'attività economica, ma un insieme di attività intraprese da un tipo specifico di consumatore (il turista), e pertanto non è facile effettuare una stima certa del suo peso sul Pil. Cfr. Ec, *Study on the Establishment of a Framework for Processing and Analysing Maritime Economic Data in Europe. Final Report Mare/2014/45 European Commission*, Brussels 2017; Eea, *The Changing Faces of Europe's Coastal Areas*, Eea Report n. 6/2006, European Environment Agency, Copenhagen.

² Il Mediterraneo attraeva nel 2008 quasi un terzo (31%) degli arrivi turistici internazionali, corrispondente a 300 milioni di turisti. Tenendo conto del turismo interno, le zone costiere dei paesi mediterranei accolgono circa 250 milioni di visitatori ogni anno (Unep, *Report on the Seminar «Coastal Tourism in the Mediterranean: Adapting to Climate Change»* Cagliari, 8-10 giugno 2009, Co-organized by Unwto, Unep e Pap/Rac, citato in Gössling, Hall, Scott 2018). In Europa il turismo costiero avrebbe raggiunto il 24,5% dell'economia legata al mare.

³ Per l'Italia si vedano le edizioni annuali del dossier *Mare Monstrum* di Legambiente, in <https://www.legambiente.it/rapporti/mare-monstrum/>.

Approcci e strumenti per una governance integrata e partecipativa

tenti, a governare questi complessi sistemi socio-ecologici attraverso politiche settoriali, frammentate e scoordinate.

I problemi sopra accennati sono tali da pregiudicare il diritto al godimento di beni comuni di primaria importanza per il benessere delle generazioni presenti e future. Essi, pertanto, richiedono la messa in opera di strategie di tutela, pianificazione e gestione delle aree costiere che si pongano in netta discontinuità con le pratiche che ne hanno determinato il degrado e, in casi non isolati, l'irrimediabile compromissione.

2. La gestione integrata: un obiettivo tuttora mancato.

Il tema della gestione delle aree costiere è stato oggetto, nei passati decenni, di notevole attenzione da parte della ricerca scientifica e degli organismi internazionali (Brown, Mackensen, Adger 2005). Sin dal 1976, l'adozione della Convenzione per la protezione dell'ambiente marino e del litorale del Mediterraneo dava avvio a una serie di azioni finalizzate a promuovere forme di tutela e gestione delle aree costiere, capaci di misurarsi con gli specifici caratteri di sensibilità/vulnerabilità che connotano questi importanti sistemi socio-ecologici e con la particolare intensità e aggressività delle trasformazioni in atto. La nozione di Gestione integrata delle zone costiere (Gizc) si è progressivamente affermata quale approccio che, in coerenza con i principî chiave dello sviluppo sostenibile, cerca di conciliare l'uso delle risorse con la conservazione della biodiversità degli ecosistemi costieri, considerando i molteplici fattori (diretti e indiretti) che ne determinano le trasformazioni e le diverse scale spaziali e organizzative che ne sono interessate. Tale nozione ha trovato enunciazione formale nel Protocollo sulla Gestione integrata delle zone costiere del Mediterraneo, sottoscritto a Madrid nel 2008, ove è stata definita quale «processo dinamico per la gestione e l'uso sostenibile delle zone costiere, che tiene conto nel contempo della fragilità degli ecosistemi e dei paesaggi costieri, della diversità delle attività e degli utilizzi, delle loro interazioni, della vocazione marittima di alcuni di essi e del loro impatto sulle componenti marine e terrestri» (art. 2, lett. f).

La Gizc è una priorità anche per l'Unione europea che, oltre a sottoscrivere il Protocollo⁴, ha richiamato tale nozione – fra l'altro – in documenti comunitari in materia di pesca, acquacoltura e politiche marittime integrate, nella Direttiva quadro sulla qualità ambientale delle

⁴ Cfr. 2009/89/Ce: decisione del Consiglio del 4 dicembre 2008.

acque marine e nei documenti sulla Strategia europea sul cambiamento climatico. Tuttavia, gli esiti prodotti sono stati modesti in tutt'Europa⁵ così come in molti paesi del Mediterraneo (Alterman - Pellach 2021)⁶. Il gap d'implementazione ha riguardato sia la traduzione in un chiaro sistema di regole delle misure di protezione e uso sostenibile delle zone costiere previste dal Protocollo⁷, sia l'attuazione dei principî chiave del «coordinamento istituzionale intersettoriale» e di una «governance appropriata, che consenta alle popolazioni locali e ai soggetti della società civile interessati [...] una partecipazione adeguata e tempestiva». In Italia tale gap d'implementazione è forse ancor più evidente: anche nelle regioni che hanno adottato misure di protezione e uso sostenibile delle zone costiere, l'approccio integrato alla gestione stenta tuttora ad andare oltre lo stadio della sperimentazione e ad affermarsi come forma «ordinaria» di governo (Falco - Barbanente 2021; Boscolo 2011).

Nella pratica, la gestione delle aree costiere continua a essere il frutto di una sommatoria di politiche settoriali, prive di coerenza e lungimiranza, condizionate dagli orientamenti politici e dalle tendenze del momento, i cui esiti non possono che essere altamente incerti e nella maggior parte dei casi del tutto inefficaci: spinte alla privatizzazione di risorse e beni demaniali si alternano all'imposizione di rigidi dispositivi vincolistici e sanzionatori per tutelare specie di grande valore ambientale a rischio, e questi ultimi, a loro volta, si sommano all'uso di strumenti incentivanti o consensuali.

3. *La necessità di un cambio di prospettiva.*

Negli ultimi decenni, il vasto campo della gestione ambientale è stato segnato da alcuni significativi cambi di paradigma: il passaggio dal riduzionismo alla visione sistemica, l'affermazione di nuovi modi di

⁵ Cfr. Comunicazione della commissione, *Relazione al Parlamento europeo e al Consiglio: Valutazione della gestione integrata delle zone costiere (Gizc) in Europa*, Com(2007) 308.

⁶ Il volume riporta i risultati di una ricerca che ha indagato livello e modalità di applicazione, in 12 paesi europei e mediterranei, degli impegni previsti dal Protocollo, concentrandosi sulla definizione della zona costiera e la demarcazione della linea di costa, l'ampiezza e regolazione del demanio marittimo e della zona tutelata, il diritto di accesso, la pianificazione degli usi del suolo, le misure di contrasto al cambiamento climatico, la partecipazione pubblica, l'integrazione e il coordinamento delle politiche.

⁷ Ci si riferisce, in particolare, al divieto di edificazione in una zona di larghezza minima di 100 m (art. 8, comma 1, lett. a), alla delimitazione di aree libere in cui lo sviluppo urbano e altre attività siano soggetti a restrizioni o divieti (comma 3, lett. a), al libero accesso del pubblico al mare e lungo la riva (lett. d), alla limitazione di circolazione e parcheggio in zone naturali terrestri o marine vulnerabili, comprese le spiagge e le dune (lett. e).

Approcci e strumenti per una governance integrata e partecipativa

concettualizzare i beni comuni, la sostituzione di modelli di gestione basati sull'*expertise* tecnica con forme di *governance* allargate e partecipative (Berkes 2015). La visione sistemica induce a misurarsi con i caratteri di imprevedibilità e incontrollabilità dei sistemi socio-ecologici e ad adottare approcci basati sull'apprendimento sociale, la capacità adattiva e la resilienza di tali sistemi (Ostrom - Janssen 2004). Il superamento dell'applicazione del modello dell'*homo oeconomicus* nel governo dei beni comuni pone in primo piano il ruolo di istituzioni locali⁸, non ascrivibili alla sfera dello Stato o del mercato, nella gestione equa, efficiente e durevole delle risorse naturali e/o artificiali, grazie alla loro capacità di autorganizzazione e autogoverno (Ostrom 1990). Il governo non è più prerogativa esclusiva degli enti pubblici ma, nella prospettiva di *governance* su accennata, si apre alla partecipazione di una pluralità di soggetti pubblici e privati, le cui decisioni e azioni si ritiene che possano incidere positivamente sulle trasformazioni dei sistemi socio-ecologici.

Il concetto di *governance* non è inteso in questa sede quale rimedio salvifico per i mali della democrazia rappresentativa o per sanare le patologie di uno Stato burocratico strutturalmente ipertrofico e operativamente inefficiente, pretendendo così di superare i dilemmi non risolti del potere, del conflitto e dell'autorità (Belligni 2004). Esso è utilizzato per indicare strade diverse rispetto a quelle consolidate per affrontare un tema ben noto a chi è coinvolto nella ricerca e nella pratica della pianificazione territoriale: il problema dei fallimenti del governo imputabili alla complessità di contesti decisionali caratterizzati da una pluralità di attori operanti a diversi livelli e l'inadeguatezza degli strumenti adottati per governare (Le Galès 2011). Gli strumenti sono dispositivi al tempo stesso tecnici e sociali non neutrali, in quanto espressione di qualche forma di potere politico e tecnico. In tal senso, possono essere intesi come particolari tipi di istituzioni che contribuiscono a determinare i comportamenti degli attori, inducono a privilegiare certi attori e interessi e a escluderne altri, e concorrono a definire le risorse che possono essere utilizzate e chi può utilizzarle (Lascoumes - Le Galès 2004).

Nel recente passato si sono affermati strumenti di *policy* fondati sulla partecipazione attiva di cittadini, gruppi sociali e associazioni nella formulazione e realizzazione di politiche pubbliche. Si tratta di strumenti che sottendono un modo diverso di intendere lo Stato rispetto alle forme di governo pubblico fondate sugli strumenti, tipicamente re-

⁸ Si intende per istituzione l'insieme delle regole, formali e informali, che definiscono le pratiche di comportamento consolidate nei diversi campi d'azione (Ostrom 2005).

golativi, del «comando e controllo». Variamente indicati come patti, accordi, contratti, essi sono accomunati dal rilievo attribuito alla mobilitazione di una pluralità di attori e delle relative risorse nei processi di elaborazione e messa in opera di politiche integrate e dal conferimento all'amministrazione pubblica di un ruolo di impulso, supporto e coordinamento. Tali strumenti consentono di sottrarsi alle rigide geometrie politiche e organizzative delle istituzioni amministrative e di elaborare una progettualità che valorizza le conoscenze e i saperi contestuali di un'ampia varietà di soggetti e organizzazioni. D'altra parte, essi favoriscono la messa in opera delle decisioni mediante l'assunzione di impegni reciproci da parte dei soggetti coinvolti e accrescono le possibilità di monitoraggio e controllo sui processi e i risultati. Così interpretati, i «contratti di costa» possono contribuire a reinventare l'azione pubblica nelle aree costiere.

L'approccio è quello alla base dei contratti di fiume, affermatosi dai primi anni duemila anche in Italia quali strumenti di *governance* partecipativa dei territori fluviali (Bastiani 2011)⁹. Essi devono essere considerati come complementari piuttosto che alternativi alla pianificazione, in quanto strumenti utili, nella messa in opera dei piani, per dare impulso a una progettualità locale integrata, multiattoriale e multisettoriale. Questa è la prospettiva assunta, ad esempio, dal Piano paesaggistico territoriale della Puglia, che include i contratti di fiume e altri tipi di patti e accordi fra gli strumenti di *governance* previsti dal Titolo II delle Norme tecniche di attuazione su «La produzione sociale del paesaggio». I nuovi piani paesaggistici, estesi all'intero territorio regionale in coerenza con la Convenzione europea del paesaggio e adeguati al Codice dei beni culturali e del paesaggio, possono fornire ai contratti di costa l'orizzonte conoscitivo e strategico di lungo termine sul quale fondare la definizione di programmi d'azione con limitato orizzonte temporale, di priorità di intervento in relazione alle risorse disponibili e mobilitabili, e di puntuali impegni e responsabilità per i soggetti aderenti.

Inoltre, se inquadrati negli ambiti di paesaggio definiti dai piani regionali, i contratti di costa possono contribuire a dare profondità alle aree costiere, promuovendo relazioni virtuose tra costa ed entroterra, e a ricomporre il quadro frammentato delle competenze tra enti diversi e delle misure legislative e pianificatorie che su queste aree si sono nel

⁹ In Francia, il modello dei contratti di valle e di fiume è stato esteso alla gestione delle aree costiere con l'istituzione dei *Contrats de baie* nei primi anni novanta del Novecento (Scaduto 2015). In Italia, le esperienze sono ancora limitate e allo stadio iniziale.

Approcci e strumenti per una governance integrata e partecipativa

tempo accumulate. Se associati a una visione progettuale di lungo termine, possono agevolare il superamento di alcuni dei problemi che impediscono una gestione integrata delle aree costiere e i gap di implementazione degli strumenti regolativi stratificatisi nel tempo su queste aree. Ma vi è di più. I contratti di costa devono essere intesi quali strumenti di *governance* partecipativa finalizzati a ridurre le evidenti asimmetrie di potere tra i (pochi) soggetti interessati allo sfruttamento intensivo delle risorse delle aree costiere e gli individui e le collettività (ben più numerosi) che rivendicano il diritto fondamentale di fruire di beni comuni fra i più importanti per il benessere umano, anche a beneficio delle generazioni future¹⁰. In questa prospettiva, il coinvolgimento attivo delle comunità locali nella progettazione e messa in opera di strategie di tutela e gestione integrata delle aree costiere costituisce requisito irrinunciabile.

Riferimenti bibliografici

- Agardy, T. - Alder, J. (a cura di) 2005
Coastal Systems, in *Ecosystems and Human Well-being. Current State and Trends*, 1, Millennium Ecosystem Assessment Series, Island Press, Washington, pp. 513-49.
- Alterman, R. - Pellach, C. (a cura di) 2021
Regulating Coastal Zones. International Perspectives on Land Management Instruments, Routledge, London.
- Bastiani, M. (a cura di) 2011
Contratti di fiume pianificazione strategica e partecipata dei bacini idrografici. Approcci, esperienze, casi studio, Dario Flaccovio Edizioni, Palermo.
- Belligni, S. 2004
Miss Governance, I Presume, in «Meridiana. Rivista di storia e scienze sociali», 50-51, pp. 181-205.
- Berkes, F. 2015
Coasts for People: Interdisciplinary Approaches to Coastal and Marine Resource Management, Routledge, New York-London.
- Boscolo, E. 2011
La gestione integrata delle zone costiere in Italia: prospettive e prime esperienze, in «Rivista quadrimestrale di diritto dell'ambiente», 1, pp. 40-76.
- Brown, K., Tompkins, E. L., Adger, W. N. 2002
Making Waves. Integrating Coastal Conservation and Development, Earthscan, London.

¹⁰ Questa asimmetria si rispecchia nel perverso rapporto fra ricchezza privata e miseria pubblica che connota la gestione del demanio marittimo in Italia, ad esempio all'origine delle resistenze opposte all'applicazione della direttiva comunitaria 2006/123/Ce, nota come Bolkestein (Legambiente, *Rapporto spiagge 2021. La situazione ed i cambiamenti in corso nelle aree costiere italiane*).

- Brown, K., Mackensen, J., Rosendo, S. (a cura di) 2005
Integrated Responses, in *Ecosystems and Human Well-being: Policy Responses*, 3, Millennium Ecosystem Assessment, Island Press, Washington, pp. 425-65.
- Falco, E. - Barbanente, A. 2021
Italy, in *Regulating Coastal Zones. International Perspectives on Land Management Instruments*, a cura di R. Alterman e C. Pellach, Routledge, London.
- Gössling, S., Hall, C. M., Scott, D. 2018
Coastal and Ocean Tourism, in *Handbook on Marine Environment Protection*, a cura di M. Salomon e T. Markus, Springer, Dordrecht, pp. 773-90.
- Lascoumes, P. - Le Galès, P. 2004
L'action publique saisie par ses instruments, in *Gouverner par les instruments*, a cura di P. Lascoumes e P. Le Galès, Presses de Sciences Po, Paris, pp. 11-44.
- Le Galès, P. 2011
Policy Instruments and Governance, in *The Sage Handbook of Governance*, a cura di M. Bevir, Sage, London, pp. 142-59.
- Ostrom, E. 1990
Governing the Commons. The Evolution of Institutions for Collective Action, Cambridge University Press, Cambridge.
- Ostrom, E. 2005
Understanding Institutional Diversity, Princeton University Press, Princeton.
- Ostrom, E. - Janssen, M. A. 2004
Multi-Level Governance and Resilience of Social-Ecological Systems, in *Globalization, Poverty and Conflict*, a cura di M. Spoor, Springer, Dordrecht.
- Salizzoni, E. 2012
Turismo lungo le aree costiere euromediterranee: dalla scoperta, al consumo, al progetto del paesaggio, in «Ri-Vista», 10, 1, pp. 207-20.
- Scaduto, M. L. 2015
Il contratto di costa: un trait d'union tra gestione integrata della costa e pianificazione territoriale?, in «Reticula», numero monografico su *Pianificazione integrata della fascia marino-costiera*, 10, pp. 3-9.

III. Il progetto territoriale strategico dei paesaggi costieri in Puglia tra sperimentazione e attuazione del Pptr

di Luigi Guastamacchia

Nella fase di costruzione del Piano paesaggistico territoriale regionale (Pptr)¹ è stato assunto il tema della «valorizzazione e riqualificazione dei paesaggi costieri» come una questione cruciale per l'assetto futuro del territorio regionale, scegliendo di fronteggiare le criticità rilevate in tali contesti con uno specifico Progetto territoriale di paesaggio. Nel rispetto delle direttive europee vigenti, il Piano ha scelto di adottare un approccio integrato e strategico alla pianificazione e gestione delle zone costiere, allineandosi a quanto è stato fatto sui litorali degli altri paesi europei.

Il Progetto territoriale per la valorizzazione e la riqualificazione integrata dei paesaggi costieri della Puglia è stato sviluppato in coerenza con la «Strategia europea per la gestione integrata delle zone costiere» e con lo «Schema di sviluppo spaziale europeo», che hanno evidenziato come le aree costiere, proprio perché caratterizzate da un alto livello di pressione antropica e da un'elevata fragilità ambientale e diversità ecologica, necessitano di strategie integrate di sviluppo spaziale, capaci di bilanciare tutela attiva e valorizzazione dei territori con il coinvolgimento delle comunità insediate.

Dall'analisi della pianificazione in corso svolta contestualmente alla redazione del Pptr, come meglio si focalizza negli elaborati² dello stesso, erano emerse tuttavia una serie di contraddizioni e criticità riassumibili sino a quel momento in tre punti:

1) il litorale regionale si presentava come un laboratorio di singoli progetti poco integrati tra di loro e orientati soprattutto allo sviluppo

¹ Il Piano è stato approvato con delibera n. 176 del 16 febbraio 2015 dalla Giunta regionale con presidente Niki Vendola e assessore all'Assetto del territorio la professoressa Angela Barbanente. Il Piano è stato redatto con la responsabilità scientifica del professor Alberto Magnaghi. Delibere di Giunta regionale consultabili al link <https://burp.regione.puglia.it/>.

² Piano paesaggistico territoriale regionale, disponibile su *Paesaggio Puglia*, sezione *Tutti gli elaborati del Piano*, in <https://pugliacon.regione.puglia.it/web/sit-puglia-paesaggio/tutti-gli-elaborati-del-pptr#mains>.

turistico e alla messa in sicurezza del territorio. I progetti in cantiere erano prevalentemente inquadrabili con: la difesa del litorale per contenere la forte erosione costiera dovuta alla costruzione di nuove infrastrutture viarie e portuali; la riqualificazione urbana dei centri turistici balneari; la valorizzazione ambientale ed eco-turistica di alcune aree naturali volte alla promozione di nuove forme fruizione del territorio;

2) le progettualità e i finanziamenti erano troppo settoriali e poco integrati. Ogni strumento programmatico, urbanistico o finanziario tendeva a perseguire finalità proprie, dialogando poco con il resto della pianificazione;

3) mancava una visione strategica regionale dei paesaggi costieri. La costa regionale è un territorio assai dinamico, soggetto a rapidi mutamenti che, soprattutto per via del turismo e della forte pressione urbana che esso richiama, sono difficilmente controllabili con strumenti urbanistici riferiti a porzioni limitate di territorio.

Il Progetto territoriale per la valorizzazione e la riqualificazione integrata dei paesaggi costieri di Puglia costruito dal Pptr parte dall'assunto che un approccio efficace al problema della perdita di caratteri identitari e banalizzazione paesaggistica ed ecologica dei paesaggi costieri pugliesi debba basarsi su una definizione «profonda» della costa, ben più ampia della fascia dei 300 m definita dalla legge Galasso. L'obiettivo di contrastare la tendenza ad un'organizzazione lineare e cementificata della linea di costa, fatta di residenze e attrezzature turistiche disabitate per gran parte dell'anno, implica l'assunzione del concetto di «zona costiera» come fascia di transizione tra mare-costa-entroterra, come ambito relazionale che comprenda territori di larghezza e profondità variabili in funzione dei caratteri geomorfologici e ambientali, delle diverse storie dei territori costieri³. In coerenza con i quadri di conoscenza messi a punto con l'Atlante del Pptr, sono stati individuati sedici paesaggi costieri ad alta valenza naturalistica, a cui è stato associato un sistema di sei obiettivi specifici e operativi che, declinati in specifiche azioni e progetti, precisano e territorializzano sulla costa gli obiettivi generali dello Scenario strategico.

Durante la fase di elaborazione del Pptr, prima che lo stesso venisse adottato nel 2013, la Regione Puglia ha avviato differenti iniziative finalizzate all'individuazione di formule attuative per la realizzazione dei Progetti territoriali integrati del paesaggio, in particolare con

³ Pptr, *Cinque progetti territoriali per il paesaggio regionale*, Progetto territoriale per la valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri della Puglia, elaborato 4.2, 2015, p. 40.

Il progetto territoriale strategico dei paesaggi costieri in Puglia

l'obiettivo di testare il Progetto territoriale della «Valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri» e con l'obiettivo di assicurare direttamente il coinvolgimento e la partecipazione diretta delle amministrazioni locali, la Regione Puglia ha candidato nel 2012⁴, tra i cinque progetti, questo progetto⁵ per assicurarne l'attuazione attraverso specifici Progetti integrati finanziati dal «Programma regionale di azioni per l'ambiente (Pra)», limitatamente alle risorse dell'asse 2 – linee di intervento a, b, d, e, h.

Successivamente, il Servizio regionale ha bandito⁶ un avviso pubblico, rivolto ai comuni pugliesi⁷ ricadenti negli ambiti dei paesaggi costieri ad alta valenza naturalistica, per la presentazione di manifestazioni di interesse finalizzate alla realizzazione dei Progetti integrati di paesaggio e in attuazione del Programma regionale di azioni per l'ambiente. L'obiettivo del bando è stato quello di individuare dei Progetti pilota che potessero sperimentare e verificare l'operatività del Piano e la produzione sociale coinvolgendo direttamente le amministrazioni locali.

Con la manifestazione di interesse, che ha visto la presentazione di 27 candidature (43 comuni in forma singola o associata), sono state individuate a seguito di valutazione cinque idee guida⁸, ammesse a finanziamento per proseguire con i successivi livelli di progettazione alla realizzazione dei relativi interventi.

Le idee guida proposte sono state focalizzate prevalentemente sulla riduzione della pressione insediativa sugli ecosistemi costieri, anche attraverso interventi di rimozione dei detrattori di qualità paesaggistica (infrastrutture o insediamenti), di bonifica ambientale e ripristino naturalistico delle aree degradate. In particolare, le manifestazioni selezionate in questa prima fase hanno focalizzato i fattori di rischio che dequalificano il proprio paesaggio costiero per cui le singole proposte, sebbene pongano in essere soluzioni che mirano a diminuire gli effetti

⁴ Delibera di Giunta regionale n. 2486/2012.

⁵ I cinque progetti per il paesaggio regionale sono: *La rete ecologica regionale; Il patto città-campagna; Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce; La valorizzazione integrata dei paesaggi costieri; I sistemi territoriali per la fruizione dei beni culturali e paesaggistici.*

⁶ Determina dirigenziale n. 193/2013 del Servizio assetto del territorio.

⁷ Il bando era rivolto ai Comuni (singoli o associati) ricadenti negli ambiti dei paesaggi costieri ad alta valenza naturalistica che avessero già attivato progetti per la riqualificazione dei paesaggi costieri inseriti nelle politiche e nei programmi di rigenerazione urbana o territoriale già approvati (Documento programmatico e/o Programma di rigenerazione ai sensi della l.r. 21/2008).

⁸ La graduatoria, approvata con Determina dirigenziale n. 546 del 21 novembre 2013, ha ammesso a finanziamento le seguenti 5 proposte: Raggruppamento dei Comuni di Gallipoli, Alliste, Taviano, Racale (LE); Raggruppamento dei Comuni di Ortelle, Diso, Spongano e Andrano (LE); Comune di Ugento (LE); Comune di Melendugno (LE); Comune di Torchiarolo (BR).

di degrado riscontrabili lungo tutta la costa pugliese come l'erosione costiera, la pressione insediativa, hanno declinato le proprie specificità territoriali attraverso idee guida e strategie generali (ambientali, della mobilità ecc.).

Ad esempio alcune proposte hanno pensato al rafforzamento delle connessioni ecologiche tra le aree protette presenti sulla costa, come la proposta del raggruppamento di Alliste-Gallipoli (capofila) – Racale-Taviano con il Parco naturale regionale «Isola di Sant'Andrea e litorale di Punta Pizzo» e del Parco naturale regionale «Litorale di Ugento», altre proposte come quella di Ortelle (capofila) – Diso-Spongano-Andrano si sono concentrate sulla continuità ecologica tra la costa e l'immediato entroterra, in questo caso arginando i fenomeni di conurbazione tra i centri, attraverso corridoi ecologici polivalenti di connessione tra il Parco naturale regionale «Costa Otranto Santa Maria di Leuca e boschetto di Tricase», il Parco agricolo multifunzionale dei «Paduli» e il Parco archeologico dei «Guerrieri», puntando al contempo sulla mobilità dolce con la realizzazione di una pista ciclabile intercomunale per favorire i collegamenti costa-entroterra.

Altre proposte hanno pensato alla riqualificazione dei waterfronts urbani e del tessuto edilizio, con la dotazione di infrastrutture e servizi, preservando gli spazi aperti residui interni agli insediamenti costieri, come la proposta di Torchiarolo focalizzata sulla rigenerazione delle marine con particolare attenzione all'area naturale umida della Quatina e alla ricucitura di questa con il litorale tramite il consolidamento delle dune e la deframmentazione delle strade litoranee, oppure altre idee guida hanno pensato alla valorizzazione del sistema ambientale costiero mediante la tutela degli habitat e delle specie dell'area naturale protetta, come il caso della proposta di Ugento che con il Parco naturale regionale ha posto la valorizzazione del paesaggio costiero attraverso l'espansione delle pinete costiere e la rinaturalizzazione delle sponde dei bacini e dei canali del Consorzio di bonifica.

A seguito della selezione delle 5 idee guida la Regione Puglia ha quindi avviato, tra il 2013 e il 2015, con i soggetti coinvolti, un percorso di accompagnamento attraverso tavoli tecnici e successiva sottoscrizione di protocolli d'intesa con la finalità di disciplinare gli obiettivi, le modalità organizzative e soprattutto le procedure concorsuali per l'acquisizione della migliore soluzione progettuale che potesse attuare l'idea guida. In particolare, considerando la rilevanza e complessità degli interventi, si è inteso ricorrere ad una gara da espletare mediante procedura aperta da articolare in due gradi: il primo con la presentazione di un progetto preliminare, e il secondo con la presentazione di un

Il progetto territoriale strategico dei paesaggi costieri in Puglia

progetto definitivo e ricorrendo, in attuazione della l.r. 14/2008 «Misure a sostegno della qualità delle opere di architettura e di trasformazione del territorio», ai concorsi di progettazione. L'interesse che hanno generato i concorsi, aperti a diverse competenze e tematiche progettuali⁹, da un lato ha prodotto un confronto di idee e approfondimenti tematici non consueti nella prassi ordinaria di progettazione urbanistica attraverso il coinvolgimento di competenze a livello nazionale e internazionale¹⁰, dall'altro ha permesso di chiarire e sviluppare gli obiettivi del Pptr e fornire esempi concreti di valorizzazione e riqualificazione integrata utili per intervenire in altri paesaggi costieri.

Tuttavia, le difficoltà incontrate sul campo a seguito delle progettazioni esecutive finalizzate alla realizzazione degli interventi e che ha richiesto il coinvolgimento degli enti preposti (come il ministero dei Beni culturali con le Soprintendenze competenti, l'Autorità di bacino ecc.) in sede di conferenze di servizi o di tavoli tecnici hanno rilevato in alcuni casi le diverse condizioni e difficoltà nel calare le idee guida e le strategie progettuali su un approccio autorizzatorio legato alla tutela esclusivamente vincolistica e settoriale. È quindi emersa la complessità di un percorso che non sempre ha mantenuto la visione unitaria dei progetti avviata con le idee guida e che si è dovuta confrontare con forme e livelli di pianificazione scarsamente integrati che richiedono diverse posizioni e necessità di tutela.

Attualmente, a sei anni dalla conclusione delle procedure concorsuali quattro dei cinque progetti selezionati sono stati cantierizzati e sono in corso di realizzazione. Alcuni di questi progetti hanno subito delle rivisitazioni rispetto agli esiti dei concorsi di progettazione, ciò a seguito dei pareri espressi dagli enti di tutela preposti. In alcuni casi sono stati stralciati interventi e soluzioni progettuali non pienamente coerenti con il quadro normativo, come Torchiarolo per il progetto

⁹ La Regione ha accompagnato i soggetti ammessi alla selezione nelle fasi di predisposizione delle gare e delle procedure concorsuali (linee guida e bando tipo) compresa la redazione dei Documenti preliminari per la progettazione (Dpp) come previsti dal Protocollo di intesa, finalizzati a esplicitare gli obiettivi dei progetti selezionati nelle manifestazioni d'interesse e coinvolgendo al contempo le comunità locali con tavoli tecnici, workshop o semplici proposte raccolte mediante questionari e le competenze di giovani professionisti o di tecnici che hanno collaborato con le amministrazioni alla redazione dei Dpp.

¹⁰ I concorsi hanno avuto una risonanza non solo nel panorama nazionale ma anche in quello internazionale. Di seguito i progettisti vincitori, Comune di Gallipoli: architetto D. Manni (capogruppo); Melendugno: Proap Estudos e Projectos de Arquitectura Paisagista – Juan Ignacio Zoilo Sanchez (capogruppo); Torchiarolo: architetto Inmaculada Jansana Ferrer (capogruppo); Ugento: architetto Antonio Stragapede (capogruppo); raggruppamento dei Comuni di Ortelle, Diso, Spongano e Andrano (Odsa): architetto Gianluca Voci (capogruppo); raggruppamento dei Comuni di Alliste, Taviano, Racale: Ata Balbo progetti s.r.l. – Ricci Spaini.

della passerella non assentibile nelle dimensioni proposte per le condizioni di rischio idraulico, in altri casi sono state stralciate aree progettuali come per Melendugno date le condizioni di alta pericolosità geomorfologica delle stesse aree. La fase di esecuzione degli interventi, in alcuni casi, ha posto invece in discussione anche il processo di condivisione dal basso delle idee guida e delle soluzioni progettuali vedendo con la relativa realizzazione una perdita di opportunità di fruizione della costa; è il caso del progetto di Gallipoli, con il «ripensamento paesaggistico» della strada litoranea e con la sua delocalizzazione.

Una seconda stagione che ha visto nuovamente il Ppnr riflettere sulla dimensione progettuale dei paesaggi costieri è la recente esperienza vissuta dalla Regione Puglia relativamente all'asse VI del Por Puglia 2014-2020. Al fine di contribuire all'attuazione del Por Puglia 2014-2020¹¹ e di implementare politiche volte a migliorare la qualità ambientale e paesaggistica del territorio, la Regione Puglia, con i fondi a valere sull'asse VI – Tutela dell'ambiente e promozione delle risorse naturali e culturali, azione 6.6. «Interventi per la valorizzazione e fruizione del patrimonio naturale»¹², ha pubblicato tre avvisi¹³ per selezionare proposte di progetti che, in coerenza con l'obiettivo specifico 6.f. «Migliorare le condizioni e gli standard di offerta e fruizione del patrimonio nelle aree di attrazione naturale», potessero contribuire all'attuazione dello scenario strategico dei progetti territoriali del vigente Piano. I tre avvisi hanno chiesto ad enti e amministrazioni pubbliche ed enti gestori delle aree naturali protette di presentare la candidatura di progetti per la realizzazione della rete ecologica regionale, delle infrastrutture verdi e per la riqualificazione integrata dei paesaggi costieri, attraverso interventi materiali e azioni immateriali complementari.

Per la realizzazione di Progetti di riqualificazione integrata dei paesaggi costieri il bando è stato focalizzato sul tema della riqualificazione paesaggistica delle fasce costiere. In particolare, il bando ha chiesto che i progetti dovessero riguardare la tutela e la salvaguardia delle aree di pregio naturalistico e paesaggistico presenti lungo la costa, prevenendo

¹¹ Il programma operativo Fesr Fse 2014-2020 (Cci 2014IT16M2OP002) della Regione Puglia (Por Puglia 2014-2020) è stato approvato dalla Commissione europea con decisione di esecuzione C(2015) n. 5854 del 13 agosto 2015 successivamente modificata con decisione C(2017) n. 2351 dell'11 aprile 2017 e con decisione C(2017) n. 6239 del 14 settembre 2017. Con deliberazione di Giunta regionale n. 1735 del 6 ottobre 2015 è stato approvato il Por Puglia 2014-2020.

¹² Sub-Azione 6.6.a «Interventi per la tutela e la valorizzazione di aree di attrazione naturale».

¹³ Determina dirigenziale n. 25/2018 della Sezione tutela e valorizzazione del paesaggio.

Il progetto territoriale strategico dei paesaggi costieri in Puglia

do, ove necessario, interventi di riqualificazione delle aree degradate e di ricostituzione del patrimonio naturale esclusivamente con metodi e tecniche dell'ingegneria naturalistica e dell'architettura del paesaggio.

A tali interventi, in coerenza con il Progetto territoriale, è stato chiesto di creare un sistema costiero di spazi aperti ad alto grado di naturalità finalizzati al potenziamento della resilienza ecologica dell'ecotono costiero, delle connessioni lungo la costa e della connettività ecologica tra costa ed entroterra, mentre nel caso di contesti caratterizzati dalla presenza di insediamenti a prevalente specializzazione residenziale turistico-ricettiva, è stato chiesto che gli interventi dovessero puntare a migliorarne la qualità ecologica e paesaggistica, prevedendo la rinaturalizzazione di aree degradate, la creazione e il consolidamento di connessioni ecologiche lungo la costa e con l'entroterra, la rimozione di detrattori di qualità paesaggistica, la riduzione delle superfici impermeabili. Ciò che emerge dalla lettura del bando è che non siano state selezionate aree preferenziali, ma che si sia preferito lasciare ai soggetti proponenti l'individuazione degli ambiti del loro territorio più idonei alla candidatura, per i quali la Regione richiedeva però un'adeguata rappresentazione dello stato di degrado.

La risposta dei soggetti coinvolti ha dimostrato particolare interesse, essendo state infatti presentate 161 proposte progettuali, delle quali 37 ritenute ammissibili per la riqualificazione integrata dei paesaggi costieri. Di questi, ad oggi, sono stati finanziati un totale di 33 interventi: 10 progetti per la realizzazione della rete ecologica regionale, 10 progetti per la realizzazione delle infrastrutture verdi e 13 progetti per la riqualificazione integrata dei paesaggi costieri per un importo complessivo di oltre 40 milioni di euro.

I Progetti per la riqualificazione integrata dei paesaggi costieri hanno posto riguardo alla ricostituzione dell'ecotono costiero e del patrimonio naturale con tecniche dell'ingegneria naturalistica e dell'architettura del paesaggio (consorzio Torre Guaceto, Comuni Ginosà, Castellaneta, Maruggio), oppure alla rinaturalizzazione di tratti di costa urbanizzati e degradati per creare un sistema costiero di spazi aperti (Comuni Otranto, Ostuni) e al ripristino naturalistico delle componenti ambientali paesaggistiche delle foci delle lame, dei canali e delle aree umide (Comuni Bari, Molfetta, Lecce, Zaponeta, Gallipoli).

L'idea di base del bando è stata quella di spingere le amministrazioni comunali ad indagare lo stato di degrado dell'esistente, ovvero identificare quelli che in gergo sono definiti i «detrattori paesaggistici», e proporre interventi per ridare un ruolo a questi spazi costieri restituendo il loro carattere naturale eventualmente anche connesso e funziona-

le ad usi urbani ma con logiche diverse ossia di luoghi progettati con soluzioni *nature based* che quindi, oltre a svolgere funzioni sociali possano attivare servizi ecosistemici, ma che soprattutto siano ecologicamente e ambientalmente compatibili con il territorio in cui sono inseriti in modo da co-evolvere e avere basse necessità di conduzione e manutenzione. In definitiva, la Regione ha inteso favorire e assecondare la natura utilizzando gli strumenti che essa ci fornisce in un determinato luogo. Non a caso, chiedendo negli elaborati una analisi del territorio e del suo stato di degrado, si è voluto implicitamente affermare che questi progetti sono fondati sulla conoscenza dello specifico contesto ovvero non sono aperti a soluzioni predeterminate identificabili acriticamente da catalogo, ma dipendono fortemente dalle caratteristiche dei luoghi in cui si propongono, e quindi dalla capacità del progetto di confrontarsi con la realtà circostante.

Le caratteristiche di contesto di cui si parla non sono solo quelle ambientali e naturali, ma anche sociali e organizzative istituzionali. In questa logica appare opportuno coinvolgere e sensibilizzare (ed eventualmente organizzare) tutti i soggetti naturalmente vocati alla tutela del territorio (associazioni ambientaliste e di tutela del patrimonio storico e naturale), ma anche di quei soggetti per cui il territorio è risorsa economica (agricoltori, imprese turistiche e ricettive) che vanno sostenuti, informati e orientati verso pratiche più rispettose dell'ambiente e verso il prendersi cura del territorio nel quale agiscono¹⁴.

A seguito della selezione è stata quindi avviata, con i diversi enti, un'attività di negoziazione permettendo così alla Regione di calibrare al meglio, in contraddittorio e con la partecipazione degli enti (tecnici e progettisti delle amministrazioni), i progetti selezionati verso gli obiettivi del bando, cercando, considerato che molti progetti risultavano sovrastimati negli impegni finanziari, di meglio concentrare le stesse risorse su alcune tipologie d'intervento o di non considerare aree, progetti e interventi non sempre coerenti tanto con il Pptr quanto con la pianificazione di settore.

Superata con la Regione la fase di negoziazione dei progetti ammessi a finanziamento, ad oggi i diversi soggetti stanno provvedendo all'attuazione degli interventi, affidando le progettazioni secondo le proce-

¹⁴ V. Campanaro, N. Ungaro, R. Aretano, B. Radicchio, C. Rotolo (Arpa Puglia), B. Loconsole, M. Carbonara, L. Guastamacchia (Regione Puglia – Sezione tutela e valorizzazione del paesaggio), *Por Puglia 2014/20 Asse VI. Rigenerazione urbana e riduzione del consumo di suolo*, in *Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici*, a cura di M. Munafò, Report Snpa, 22, luglio 2021, in https://www.snambiente.it/wp-content/uploads/2021/11/Rapporto_consumo_di_suolo_2021.pdf.

_____ Il progetto territoriale strategico dei paesaggi costieri in Puglia _____

dure previste dal d.lgs. 50/2016 (codice degli appalti), oppure ricorrendo ai concorsi di idea.

Tuttavia, si registrano in questa fase, gestita direttamente dagli uffici preposti degli enti selezionati, alcune difficoltà dettate dal fatto che prevale la cultura di gestione delle trasformazioni urbane e territoriali solo attraverso lo strumento delle opere pubbliche o di pubblica utilità il cui percorso è scandito dall'apparato normativo di riferimento con l'assunzione di precisi impegni delle tradizionali forme di intervento pubblico e della logica sequenziale delle attività (espropri, affidamento dei lavori, esecuzione dei lavori, collaudo). Di certo le tipologie degli interventi che i progetti selezionati con il bando presentano tendono ad ampliare le tematiche che tradizionalmente vengono affrontate e gestite con gli interventi pubblici, diventando una sfida per i tecnici delle amministrazioni.

Riferimenti bibliografici

Barbanente, A. 2009

La pianificazione paesaggistica per un diverso sviluppo, in «Urbanistica Informazioni», 224.

Barbanente, A. 2011

Un piano paesaggistico per la difesa dei beni comuni e uno sviluppo diverso, in «Urbanistica», 147, p. 60.

Capurso, L. - Guastamacchia, L. 2019

La visione strategica di paesaggio per una nuova geografia del territorio, in Aa.Vv., *Atti della XXII Conferenza Nazionale Sii. L'urbanistica italiana di fronte all'agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile* (Bari 5-7 giugno 2019), Planum, Roma-Milano.

Capurso, L., Guastamacchia, L., Lamacchia, M. R. 2017

Puglia: l'attuazione a livello comunale dello scenario strategico del piano paesaggistico pugliese, in *Rapporto sullo stato del Paesaggio*, a cura di R. Bianchini e L. Scazzosi, Stati generali del paesaggio (Roma 25-26 ottobre 2017), Mibact, Roma 2017, pp. 235-7.

Magnaghi, A. 2010

Il progetto locale. Verso la coscienza di luogo, Bollati Boringhieri, Torino.

Migliaccio, A. 2011

La costa pugliese tra istanze di valorizzazione e tutela. Il Progetto Territoriale sui paesaggi costieri nella Proposta di Pptr della Regione Puglia, in Aa.Vv., *Atti della XIV Conferenza Nazionale Sii. Abitare l'Italia territori, economie, disuguaglianze* (Torino 24, 25, 26 marzo 2011), Planum, Roma-Milano.

Mininni, M. 2011

La sfida del Piano paesaggistico per una nuova idea di sviluppo sociale sostenibile, in «Urbanistica», 147, p. 7.



IV. L'esperienza del Piano delle coste di Lecce, un nuovo immaginario e una diversa governance per il mare di tutti

di Rita Miglietta

Il Piano comunale delle coste di Lecce è una sfida attorno alla quale prova a misurarsi un radicale cambio di paradigma per reinterpretare il demanio marittimo.

Con i suoi 21 km, la costa di Lecce è lo spazio nel quale più si manifestano divari e disuguaglianze della città. Il Prg ancora vigente, adottato nel 1983 e approvato nel 1989, aveva tracciato una rotta che conteneva elementi visionari: la definizione di un grande parco costiero per salvaguardare un ricco sistema di aree naturali, boschi, aree palustre e bacini, un'ossatura di spazi aperti e servizi per dare continuità e razionalità alla fruizione collettiva del mare e dei contesti edificati, la necessità di prevedere studi di dettaglio per l'articolazione dei servizi balneari. Un «disegno» che chiariva la necessità di garantire una regia pubblica per selezionare e progettare spazi di intervento dentro un equilibrio e un sistema integrato, riconoscendo elementi di notevole pregio ambientale e storico da garantire nell'interesse generale della collettività.

Accanto a questa visione si accostava la previsione di riuscire a regolamentare gli ambiti costieri dove si concentrava, e con dinamiche differenti si concentra ancora, una moltitudine di seconde case costruite abusivamente in aree umide, a ridosso degli arenili, ai margini dei bacini e lungo il sistema della rete dei canali della bonifica.

Nei decenni che ci separano ormai da entrambe queste due previsioni, il parco costiero e la riorganizzazione della moltitudine sregolata di case di villeggiatura si sono cristallizzati in una rappresentazione rimasta raffigurata solo nella cartografia del Prg e nel testo delle sue norme tecniche, un disegno inattuato dunque: il parco costiero infatti non si è realizzato, e migliaia di condoni sono rimasti sospesi, fossilizzando tanti edifici in spazi privi di un assetto sistemico. Così, sui contesti costieri della città di Lecce – cinque marine, circa 3000 residenti stabili, ai quali durante la stagione estiva si aggiungono più del doppio di presen-

ze, cinque siti di interesse comunitario terrestri e marini, e una vasta area a parco naturale regionale – si è accumulato un cronico deficit di programmazione pubblica, e, a cascata, un depauperamento degli spazi (patrimonio) e delle azioni (progetti, programmi e politiche). L'attore pubblico, in concreto e nell'immaginario collettivo, ha da una parte delegato alla sola iniziativa del privato il compito di offrire servizi alla costa (concessioni balneari) e, dall'altra, ha lasciato i cittadini soli e liberi di adattarsi agli inesorabili cambiamenti che attraversano il paesaggio.

Un lungo ritardo, durante il quale si sono acuite non poche criticità, come la mancanza di servizi e spazi pubblici primari, il deterioramento del patrimonio edilizio privato, escluso da un sistema condiviso di regole per la sua riqualificazione, estromesso da una sua integrazione paesaggistica, capace di definire condizioni di urbanità. Accanto, le aree naturali e i beni storici (torri costiere, aree archeologiche, testimonianze della bonifica) sono rimaste emarginate da progetti e strategie di tutela, integrazione ambientale, gestione e fruizione collettiva, relegate in ambiti «esclusivi» poco accessibili e non percepiti; le vulnerabilità e i rischi idrogeomorfologici hanno definito spazi estesi a elevata e media pericolosità agli allagamenti con ambiti circoscritti al dissesto, e una forte erosione costiera caratterizza ormai gli arenili, lambiti da una diffusa frammentazione dei cordoni dunari. Detrattori paesaggistici impediscono poi una percezione e un'accessibilità al mare ampia, agile e diretta; la dislocazione e fruizione della spiaggia libera e della spiaggia in concessione presenta forti squilibri che si accompagnano ad una fragilità dell'offerta balneare e forte stagionalità. Una sommatoria di criticità che nel lungo tempo ha come accentuato la distanza tra Lecce e il mare (10 km separano Lecce dalla sua marina più vicina) accrescendo la sua consistenza anche idealmente, quasi a sbiadire il suo mare dall'immaginario collettivo della città.

Il programma di mandato del sindaco Carlo Salvemini assegnava, però, al ribaltamento di questa condizione che appariva inesorabile, una sfida da intraprendere. Un'operazione complessa, che ha presupposto una consapevolezza profonda delle questioni ambientali che riguardano una costa fragile e ricca di emergenze ambientali, una conseguente visione politica coraggiosa e trasparente che punta ad un orizzonte temporale non breve, una volontà e ancora consapevolezza della necessità di agire a favore della cooperazione. È su questo cambio di approccio che si fonda l'insieme delle azioni che l'amministrazione comunale sta costruendo lungo la costa leccese.

Intervenire sulla rigenerazione dei paesaggi costieri sottintende una serie di obiettivi correlati: significa riaffermare il ruolo centrale della

regia pubblica che non rinuncia ad affrontare le complessità paesaggistiche e ambientali; vuol dire scalfire la densità tipica dell'immobilismo radicato e di un sistema di singoli interessi consolidati; non volgere più le spalle ad un territorio che si riteneva marginale nei destini della città, ma, riconoscendolo come spazio prezioso per nuove opportunità, gli assegna un ruolo di spinta verso uno sviluppo locale sostenibile.

Un sistema di piani e progetti dedicati alla costa leccese si sta così definendo a partire da un capovolgimento del punto di osservazione, traslando cioè l'idea di una città con un centro di gravità fisso nel suo cuore storico monumentale, attorno al quale concentrare tutte le energie, incardinandone l'immagine, verso una visione alternativa, aperta al territorio e al paesaggio. Inizia così un percorso di ricomposizione dei divari, a partire dalla costa.

Il Piano comunale delle coste¹ si è definito dentro un insieme di azioni che hanno visto la redazione di una strategia di rigenerazione territoriale ai sensi della l.r. 21/2008², *Lecce è il suo mare*, la cui attuazione si sta declinando in un set di progetti ad alta valenza paesaggistica, in parte finanziati dalla Regione Puglia, e che prevedono il disegno di un sistema di spazi pubblici, la rinaturalizzazione di alcuni contesti e un programma di piccole demolizioni con il ricorso al fondo regionale di rotazione previsto dalla legge regionale 15/2012³ dentro una lettura allargata della costa.

In Puglia, i piani comunali delle coste sono disciplinati dalla l.r. 17/2015⁴, che regola l'esercizio delle funzioni connesse alla gestione del demanio marittimo, individuando quelle in capo a Regione e Comuni, articolate tra pianificazione sovraordinata regionale, il Piano regionale (Prc) e pianificazione di scala comunale (Pcc). Una legge importante per una regione che è *penisola* della penisola, ma che è rimasta sostanzialmente disattesa: su 68 comuni costieri, solo una piccola manciata ha portato in approvazione il Piano comunale. Ad oggi, Lecce è il primo comune capoluogo ad averlo fatto; ma è un dato che cristallizza non tanto un primato, quanto, piuttosto, una difficoltà di carattere strutturale che riguarda i territori costieri, attraversati da resistenze e problematicità connesse alla complessità dell'intervento su un ambito dove si

¹ Il Piano è stato redatto dal team di professionisti composto da: architetto S. Lenoci, ingegner L. Ostuni, architetto D. Rizzo, geologo S. Margiotta, biologo L. Beccarisi, avvocato S. Lazzari, e la professoressa Petrusillo di Unisalento.

² Norme per la rigenerazione urbana.

³ Norme in materia di funzioni regionali di prevenzione e repressione dell'abusivismo edilizio.

⁴ Disciplina della tutela e uso della costa.

sono stratificate più o meno antiche rendite di posizione, spesso incompatibili, ora per fattori fisici, ora per approcci culturali, con una visione costiera integrata che deve tenere insieme tutela ambientale e sviluppo del territorio. È una resistenza alla pianificazione costiera rilevante, se si considera che in Puglia la prima legge sulla disciplina della costa risale al 2006, quando già stabiliva che la pianificazione comunale deve garantire un equilibrio decisivo così articolato: la misura minima del 60% di spiaggia utilizzabile adibita a spiaggia libera, la misura massima pari al 40% adibita a spiaggia in concessione.

La prima tesi che ha mosso il Piano di Lecce è stata quella di redigerlo, non considerandolo come una sommatoria e una successione di *n* concessioni, quanto piuttosto di farlo tendere ad un disegno integrato dinamico, capace cioè di essere flessibile e adattabile, di mutare nel tempo, restando tuttavia ancorato ad alcuni capisaldi emersi nel quadro conoscitivo prodotto nella sua parte analitica. Il Piano abbandona una visione parziale, ristretta allo spazio del demanio marittimo delimitato dalla dividente demaniale, spazio molto limitato a Lecce, con profondità spesso inferiori a 15 m (oppure in alcuni tratti del tutto assente, dove la dividente galleggia in mare per l'acuirsi dell'erosione costiera) per estendersi ad una visione aperta, mettendo in relazione gli arenili con gli spazi retrodunali, le aree naturali e i contesti edificati, articolando la fascia costiera in distinte unità di paesaggio. Una lettura complessa dunque, che non astrae gli arenili ma li mette a sistema con il loro paesaggio circostante, facendo emergere gli elementi notevoli che insistono oppure che attraversano il demanio, una torre costiera, un'area archeologica, una foce di un bacino o di un canale. Il Piano riconosce così un sistema di risorse individuate come valori patrimoniali che reinterpretano sia la fruizione che la gestione delle spiagge di Lecce. È evidente qui un macroscopico cortocircuito, tra l'indispensabile strategicità della pianificazione locale – l'unica capace di far emergere il valore della specificità di un paesaggio nel governo del territorio – e la carente normativa statale che regola astrattamente le concessioni demaniali, indipendentemente dalle condizioni strutturali di contesto.

La molteplicità di paesaggi, associata a nuove pratiche e una nuova domanda sociale che attraversa le spiagge di Lecce, ha messo a fuoco la visione di una costa multifunzionale, dove non è la serialità della monofunzionalità standardizzata a guidare l'assetto degli arenili, ma piuttosto la diversificazione. Oggi il mare è vissuto in modo differenziato, non solo durante la stagione estiva quando si va al mare per fare il bagno; al mare si va anche in inverno per praticare sport acquatici, oppure per attraversare itinerari naturalistici o culturali che si articolano attor-

no agli arenili nel paesaggio profondo di un contesto costiero. Una molteplicità che ha spinto il Piano a prevedere un insieme di concessioni non solo balneari (per stabilimenti), ma anche per usi sportivi, naturalistici e culturali, con specifici tratti individuati come ambiti di divulgazione per l'allestimento di piccoli chioschi con servizi minimi per favorire la promozione delle bellezze naturali e culturali costiere. Al modello classico dello stabilimento balneare, minoritario rispetto all'insieme e rivisitato poi in allestimenti ridotti e sostenibili nelle aree Sic, il Piano affianca una diffusa alternativa di spiagge libere con servizi, arenili attrezzati in modo più leggero, più allineati ai nuovi usi delle spiagge. Su 9018,95 m di costa utilizzabile, 2841 m – il 31,50% – è adibita a spiaggia per stabilimenti balneari, al di sotto della soglia del 40% stabilita dalla Regione, mentre 6177,95 m è la quantità complessiva assegnata alle spiagge libere, quantità nella quale rientrano 1423,00 m assegnati alle spiagge libere con servizi.

La necessità di una maggiore integrazione paesaggistica tra le parti, la presenza di una diffusa erosione costiera, una condizione locale sancita dagli studi del piano ma comune a tanti territori⁵, unita alla ricchezza di beni culturali e ambientali, hanno spinto il futuro della costa di Lecce verso una sua visione patrimoniale, dove il bene comune spiaggia è il capitale collettivo cui deve incardinarsi una adeguata consapevolezza della sua vulnerabilità. Ciò ha comportato la definizione di una *governance* che, al disegno del Piano, associa anche strumenti attivi per la sua attuazione ed evoluzione, verso un approccio collaborativo che assegna alla cooperazione la funzione di garantire la riproducibilità e la valorizzazione della costa.

I 21 km di arenili sono così suddivisi dal Piano in specifiche unità di paesaggio, un sistema di cinque unità gestionali costiere e nove sub unità che fotografano lo stato di salute del sistema costiero, la sua integrità o frammentarietà nella successione arenile/cordone dunale continuo, la sua capacità di migrare in risposta all'avanzata del mare per le condizioni degli spazi retrodunali, quali presenza di strade ed edifici, la presenza di opere di difesa del sistema costiero. Tre indicatori hanno definito una Carta della resilienza allegata al Piano: essa illustra la capacità delle spiagge di resistere al fenomeno dell'erosione costiera, e guida, in forma dinamica, l'assetto della dislocazione e tipologia delle differenti vocazioni delle spiagge e, per ogni unità gestionale, individua fattori di disturbo e valenze geologiche, oltre al monitoraggio e le azio-

⁵ Legambiente, *Rapporto Spiagge 2021. La situazione ed i cambiamenti in corso nelle aree costiere italiane*.

ni future da intraprendere in un sistema di concessioni che si bloccano e si attivano in base agli esiti del monitoraggio.

Il 68% dell'area costiera interessata da vegetazione con valore naturalistico, il 32% da superfici urbanizzate e agricole, il 42% da habitat di interesse comunitario e prioritari e oltre 4 km di spiagge a elevata criticità all'erosione, hanno messo in luce, coerentemente al Piano regionale, la necessità di assegnare al monitoraggio un ruolo centrale per l'attuazione del Piano e per il recupero costiero. L'art. 2 delle Norme tecniche del Prc stabilisce del resto che il piano comunale è «lo strumento di assetto, gestione, controllo e monitoraggio del territorio costiero comunale in termini di tutela del paesaggio, di salvaguardia dell'ambiente, di garanzia del diritto dei cittadini all'accesso e alla libera fruizione del patrimonio naturale pubblico, nonché di disciplina per il suo utilizzo ecocompatibile».

La mappatura delle concessioni balneari esistenti ha rilevato poi un ulteriore elemento di complessità nella redazione del Piano: la diffusa presenza di concessioni esistenti in tratti di spiaggia classificati a elevata erosione, per i quali le Nta del Prc vietano il rilascio di nuove concessioni per un periodo minimo di tre anni e fino alla cessazione del fenomeno erosivo, durante i quali esaminare e incoraggiare processi naturali di rigenerazione ambientale. Un dato di partenza notevole, che di fatto sanciva l'incompatibilità dell'attuale modello balneare degli usi delle spiagge con la loro effettiva vulnerabilità, un quadro aggravato ulteriormente dall'incertezza normativa nazionale delle proroghe delle concessioni *sine die* e, realisticamente, difficile da rovesciare con una brusca inversione di marcia. Come, ancora una volta, ha confermato la recente sentenza dell'Adunanza plenaria del Consiglio di Stato, determinatasi proprio sulle spiagge di Lecce, che ha rimesso in ordine tutte le questioni notevoli che ruotano attorno all'insostenibilità del modello italiano⁶.

Dinanzi a questa complessità, in fase di Valutazione ambientale strategica, l'amministrazione comunale ha così promosso lo svolgimento di un dibattito pubblico⁷, un ricco momento di confronto collettivo scandito in momenti di approfondimento, presentazioni, sopralluoghi, forum e tavole rotonde, al quale hanno partecipato concessionari, rappresentanti di categoria, associazioni e semplici cittadini, Soprintendenza e Regione Puglia quali istituzioni coinvolte nel proces-

⁶ Sentenza n. 18, 2021, Consiglio di Stato, Adunanza plenaria. La sentenza ha riconosciuto le ragioni che hanno portato l'amministrazione comunale a disapplicare la norma nazionale che prorogava al 2033 le concessioni balneari in essere.

⁷ L.r. 44/2012, *Disciplina regionale in materia di valutazione ambientale strategica*.

so di approvazione del Piano, con il fine di condividere il quadro conoscitivo e mettere a fuoco una sintesi possibile. È così emersa l'inderogabile necessità di condividere un approccio nuovo che ponesse al centro del Piano la questione dell'erosione costiera, della produzione attiva del paesaggio e della gestione degli arenili dentro una visione collettiva cooperativa.

Gli esiti del dibattito pubblico, pur non senza aspre frizioni, hanno fatto emergere quello che poi è diventato un aspetto operativo del Piano dentro un percorso dinamico transitorio: considerare i tratti di spiaggia in erosione concedibili, ma sottoposti ad obbligo di monitoraggio con cadenza semestrale e di attuazione di azioni di incremento della resilienza da attuarsi entro l'arco temporale di tre anni per la verifica del miglioramento dello stato di salute della costa. Un'opportunità di concessione cui è associata l'assunzione di una responsabilità da parte del concessionario che, appunto, assume il compito di effettuare il monitoraggio in collaborazione e sotto il controllo e la verifica dell'amministrazione comunale, secondo le modalità attuative disciplinate dalle Nta. È una reinterpretazione che la pianificazione locale propone al Prc della Regione⁸. L'attore privato, che mette a valore il bene comune spiaggia, assume dunque il ruolo di co-custode del bene stesso, contribuendo a garantire la sua protezione e riproducibilità, in una dimensione etica dell'attività economica che, con le azioni volte all'incremento della resilienza – come il rafforzamento dei cordoni dunari frammentati, l'attuazione di piani di gestione degli stessi e la rigenerazione paesaggistica dei manufatti balneari – vede nel concessionario un soggetto attivo della produzione del paesaggio costiero, verso una sua graduale transizione ecologica.

A questo nuovo ruolo del concessionario si associa poi un altro strumento di *governance* del Piano, nella proposta alla Soprintendenza di un protocollo comune per l'individuazione di condizioni sostenibili di permanenza, in inverno, degli allestimenti di spiaggia, anche con layout differenti tra estate e inverno.

In un litorale si consumano conflitti aspri tra interessi divergenti e notevoli difficoltà amministrative per la forte frammentazione delle competenze istituzionali, criticità che l'esperienza del Piano delle coste di Lecce e la I Conferenza nazionale dei paesaggi costieri hanno confermato, dando però più forza alla necessità di assegnare alla costa nuovi immaginari a partire dal riconoscimento di criticità e potenzialità,

⁸ Attualmente il Pcc ha superato la compatibilità con il Piano regionale e sta per essere definitivamente approvato dal Consiglio comunale.

Rita Miglietta

ma assumendo entrambe come condizioni collettive, che hanno cioè impatti comuni dentro una prospettiva aperta e accogliente, per questo il Piano delle coste di Lecce propone la visione del «mare di tutti».

Riferimenti bibliografici

- Coppola, A., del Fabbro, M., Lanzani, A., Pessina, G., Zanfi, F. 2021
Ricomporre i divari. Politiche e progetti territoriali contro le disuguaglianze e per la transizione ecologica, il Mulino, Bologna.
- Curci, F., Formato, E., Zanfi, F. 2017
Territori dell'abusivismo. Un progetto per uscire dall'Italia dei condoni, Donzelli, Roma.
- Viganò, P. 2001
Territori della nuova modernità, Electa, Napoli.

v. Percorsi di condivisione sulla dinamicità
del paesaggio costiero: il caso di Lecce
di Stefano Margiotta

La lettura geologica del paesaggio implica la ricostruzione degli eventi che lo hanno generato, in ciò consentendo di valutare adeguatamente l'esposizione dello stesso territorio ai rischi naturali, di individuarne i beni e di correttamente pianificarne la gestione. Il geologo si muove, per sua formazione culturale, in uno spazio temporale completamente differente da quello con il quale siamo abituati, da cittadini, a confrontarci quotidianamente. Nella comprensione dell'evoluzione di un qualsivoglia paesaggio, le testimonianze legate all'uomo (architettoniche, artistiche, testuali, orali...) ci consentono di ricostruire solo un piccolissimo e brevissimo tassello della sua storia.

Se si eccettuano i cambiamenti del paesaggio legati a grandi eventi catastrofici come frane, terremoti, tsunami, l'ambiente che ci circonda appare all'occhio dell'osservatore statico, proprio perché l'uomo mette a misura del tempo e delle cose sé stesso. Le rocce, le forme del paesaggio, al contrario, sono splendidi attori e/o testimoni del tempo che passa: in esse sono leggibili i processi che hanno portato alla loro formazione, gli ambienti in cui si sono deposte, i meccanismi che hanno permesso di renderle visibili sino ai giorni nostri mutandone l'aspetto. Il paesaggio che osserviamo, in sintesi, è il risultato provvisorio di una serie di trasformazioni che si sono succedute nei tempi geologici. Il paesaggio, quindi, è tutt'altro che statico, è dinamico. Questa evidenza assume ancora più valore se parliamo di paesaggi costieri, perché le coste sono in continuo movimento, modellate dall'azione del mare, del vento, degli agenti atmosferici, di quegli elementi naturali che sfociano nel mare stesso come i corsi d'acqua e, non ultimo in quanto a forza modellatrice, dall'azione dell'uomo.

In questo contesto, la Regione Puglia, con i suoi 865 km di coste dei quali circa 300 km sabbiose, costituisce un eccezionale laboratorio di approfondimento e condivisione delle dinamiche sopra sommariamen-

te descritte. Gli studi legati agli strumenti di pianificazione possono fornire importanti indicazioni dei fenomeni in atto, contribuendo a individuare strategie di valorizzazione dei paesaggi costieri. Di seguito si sintetizza l'esperienza legata alla redazione del Piano comunale delle coste di Lecce.

Il territorio costiero sabbioso leccese può essere considerato un sistema costituito dalle unità naturali della spiaggia, delle dune e, in più luoghi, delle paludi retrodunali e di piccoli corsi d'acqua alimentati da risorgive di acquiferi essenzialmente carsici a cui si aggiungono gli elementi antropici degli insediamenti, delle strade, dei canali e dei bacini (questi ultimi due in più luoghi impostati su elementi naturali). Gli elementi naturali erano condizionati, quando non vi erano gli insediamenti, l'uno dall'altro, per cui gli equilibri che si instauravano erano a tempo determinato e i rispettivi perimetri mutavano al mutare soprattutto delle condizioni del mare, del vento e delle precipitazioni.

Il primo importante intervento antropico è stato, in questi ambienti, legato alle azioni di bonifica che dalla seconda metà del XIX secolo sino alla prima metà del XX secolo hanno in parte sconvolto tali equilibri naturali, mediante la realizzazione di canali e bacini e l'interrimento delle paludi anche con l'utilizzo delle sabbie delle dune (primo esempio autorizzato di sbancamento dei cordoni dunali). Lo scopo era proprio quello di rendere abitabili e fruibili per l'agricoltura aree altrimenti assolutamente inospitali e caratterizzate dalla diffusione della malaria (Mainardi 2016, 2017; Passerini 2012; Todaro 1928). La seconda e persino ben più massiva occupazione antropica, in questo caso senza una adeguata pianificazione, si è attuata soprattutto negli anni 1970-1980, quando sono sorte centinaia e centinaia di abitazioni e strade ad occupare estesamente le aree palustri sino a quelle dunali e che, di fatto, hanno generato un irrigidimento del sistema costiero che non ha saputo più adeguarsi alle dinamiche che lo interessavano.

Il nuovo ambiente che si è quindi venuto a creare dalla sovrapposizione agli elementi naturali di quelli antropici è oggi incapace di assorbire le sollecitazioni di quegli agenti che modellano il paesaggio costiero, laddove è facilmente leggibile una generale tendenza all'arretramento della linea di riva. Il deficit sedimentario è imputabile sia all'aumento dell'uso delle aree costiere, non sempre in armonia con il paesaggio, e all'azione degli agenti erosivi, con particolare riferimento al mare. Lo stato di salute dei cordoni dunali è il manifesto dei processi in atto: lo smantellamento in più punti della continuità degli stessi a causa degli attraversamenti incontrollati dei passanti diretti verso la spiaggia o per la realizzazione di strutture in muratura e/o calcestruzzo, provoca la

_____ Percorsi di condivisione sulla dinamicità del paesaggio costiero _____

migrazione verso l'interno, attraverso gli spazi vuoti, delle sabbie e la costituzione di dune mobili nell'entroterra, in corrispondenza di impedimenti quali ad esempio sono le murature delle abitazioni o i rilievi delle carreggiate stradali (in più aree anch'esse invase dalle sabbie).

Questi tentativi della natura di riappropriarsi di spazi che un tempo occupava vengono annualmente frustrati e resi vani dall'uomo il quale, non vedendo alcuna utilità in questi cordoni dunali in formazione, ne esegue la periodica rimozione. Tali migrazioni di sabbie attraverso l'interruzione dei cordoni generano inoltre, laddove ancora presenti aree palustri, l'interrimento di queste ultime, costituendo danno ecologico per la perdita di flora e fauna caratteristiche. A queste dinamiche antropiche si aggiunga che, quasi ovunque, si nota l'erosione del piede del cordone dunale a causa del mare. Il risultato è che, in più estese aree, abbiamo la continuità del litorale interrotta da tempo da abitazioni che si trovano «in acqua»; che i lungomari si sviluppino in più tratti senza poter osservare il mare stesso per la presenza di strutture antropiche con particolare riferimento ai lidi in muratura, o che, al contrario, nell'entroterra vi siano elementi tipici dell'ambiente costiero (le dune in particolare) avulsi dal contesto. Gli stessi elementi mancano laddove invece costituirebbero un importante ruolo di contenimento dell'erosione costiera da parte del mare: tutto questo contribuisce a definire un paesaggio brutto per lunghe estensioni.

Altrettanto disagio ambientale è visibile nell'immediato entroterra laddove sono evidenti fenomeni di pericolosità geomorfologica e idraulica che si traducono in rischio proprio per l'elevata urbanizzazione delle aree. La pericolosità geomorfologica è essenzialmente legata all'erosione da parte del moto ondoso che, in alcune aree laddove manca il cordone dunale, impatta direttamente sulle abitazioni, le scarse proprietà fisico-meccaniche dei sedimenti argillosi palustri che costituiscono terreno di fondazione delle abitazioni ubicate in corrispondenza delle originarie paludi laddove, peraltro, le condizioni geologiche s.l. sono favorevoli alla formazione di *sinkhole*, per fenomeni di ipercarsismo nel basamento carbonatico.

Gli allagamenti, invece, sono conseguenza dell'impermeabilizzazione dovuta all'edificato, alla realizzazione delle strade, alla presenza di paludi, di aree naturalmente predisposte agli allagamenti in quanto depresse e con coperture argillose che non consentono una rapida infiltrazione delle acque; di aree che presentano falde superficiali immediatamente sottostanti il piano campagna che favorisce la saturazione del franco libero, sfavorendo, al contempo, l'assorbimento delle meteoriche; e ancora, sono dovuti ai tentativi mal riusciti degli abitanti di

risolvere da loro i problemi di allagamento mediante l'apertura di varchi nel cordone dunale per allontanare le meteoriche convogliandole verso il mare, il che, al contrario, si traduce in ricorrenti ingressioni marine, alle prime tempeste, dagli stessi varchi (Margiotta - Parise 2019; Margiotta e altri 2021).

L'errore comunemente effettuato in passato è stato quindi quello di considerare il sistema costiero statico. Coloro i quali (privati o enti pubblici) abbiano realizzato un'abitazione o una strada smantellando un cordone dunale lo hanno fatto nella convinzione di poter usufruire di quell'opera poiché, probabilmente, al momento della sua costruzione, essa disponeva di un arenile ampio davanti a sé (in alcuni casi sono stati notati arretramenti della linea di riva, negli ultimi cinquant'anni, di oltre una trentina di metri). Tale convinzione nasceva dall'osservazione diretta e dalle conoscenze tramandate per un paio di generazioni dello stato dei luoghi, ma non aveva, evidentemente, alcuna solida base geologica.

Questa evidenza ha portato alla necessità di instaurare un processo osmotico di condivisione delle conoscenze al fine di raggiungere un elevato livello di consapevolezza delle potenzialità e pericolosità del proprio territorio in cui tutti, tecnici, cittadini e amministratori, hanno bisogno di tempo per acquisire e maturare le conoscenze stesse. Il processo è osmotico perché il grado di conoscenza del sito di studio che il tecnico incaricato riesce a raggiungere e trasmettere all'amministrazione è strettamente connesso non solo ai livelli di approfondimento dello studio stesso legati al rilevamento, ma anche alla capacità del tecnico di interagire con gli abitanti del sito e con gli altri esperti del territorio.

In questo contesto la prima fase dei rilievi geologici sul campo si è giovata del rapporto con le associazioni locali. La conoscenza puntuale dei siti pericolosi e, nel caso specifico, a rischio, è, in prima analisi, degli abitanti dei luoghi che di questi pericoli hanno immediata e vissuta percezione. Per questo motivo numerosi sono stati i sopralluoghi svolti con i rappresentanti delle Pro Loco. Compito del tecnico è dare una «voce» appunto tecnica al fenomeno descritto dagli abitanti, verificare le segnalazioni, interpretarne le cause scatenanti, mappare l'estensione delle aree a pericolosità individuando anche quelle dove il fenomeno, pur non manifestandosi, si potrebbe verificare in quanto sussistono condizioni simili a quelle in cui si può osservare, confrontare proficuamente le esperienze acquisite con i tecnici del distretto competente per l'aggiornamento del Piano di assetto idrogeologico (Pai), condividere i risultati raggiunti con la popolazione.

Uno dei principali problemi per l'individuazione di un'area a pericolosità idrogeologica è legato al fatto che spesso accade che tale peri-

metrazione non sempre viene facilmente condivisa. Essa, infatti, comporta l'applicazione di articoli delle Norme tecniche di attuazione del Pai che ne individuano gli interventi possibili escludendone però altri al fine di garantire la sicurezza del territorio. Il percorso di condivisione è quindi reso difficile dalla paura degli abitanti dei luoghi che i cambiamenti che si propongono possano comportare la perdita dei beni. Non si può infatti sottacere che questi centri abitati sorgono solo giuridicamente abusivamente: essi in realtà sono il simbolo del compromesso tra società civile e politica, o meglio dell'abbandono da parte degli stessi organi politici, i quali chiudendo un occhio o tutti e due (come fa a sorgere un intero paese senza che un amministratore se ne accorga?) hanno consegnato alla popolazione, negli anni settanta, territori un tempo scarsamente ambiti, e che oggi, invece, avendo un elevato potenziale valore legato al turismo o semplicemente per il desiderio di restituire la bellezza al paesaggio, altri amministratori chiedono o potrebbero chiedere indietro. D'altro canto, appare evidente a tutti e *in primis* ai fruitori dei luoghi, che è in atto una vera crisi reciproca di rigetto della natura rispetto alle imposizioni antropiche e dell'uomo rispetto a quelle che sono le conseguenze naturali delle sue stesse azioni. Questa, probabilmente, è stata la molla che ha spinto gli abitanti a partecipare attivamente ai processi di condivisione.

Il primo approccio alla pianificazione delle coste del Comune di Lecce è stato quindi rivolto ad intraprendere una serie di attività mediante le quali aumentare la permeabilità dei fruitori dei luoghi alle tematiche geologiche. Con questo spirito, si sono tenuti numerosi incontri con gli abitanti delle marine, organizzati proprio dalle Pro loco e altre associazioni locali. I risultati degli studi geologici alla scala comunale sono stati presentati nell'ambito di una manifestazione dal titolo *Lecce geologica* e organizzata con l'Ordine dei geologi di Puglia e la collaborazione del Comune di Lecce. In tale manifestazione, che è stata particolarmente partecipata non solo dalla popolazione leccese, numerosi ricercatori si sono confrontati nell'ambito di quattro incontri a cui sono seguite altrettante giornate con visite agli affioramenti di maggiore interesse. Nell'ambito di tale manifestazione è stata presentata la nuova Carta idrogeomorfologica del territorio di Lecce.

Altre importanti occasioni di partecipazione sono state create dal Comune di Lecce. La prima di queste è stata *Lecce e il suo mare*, un progetto dell'Assessorato alle politiche urbanistiche e strategiche che, attraverso un percorso di condivisione, co-progettazione e co-pianificazione e condivisione attiva della cittadinanza, degli operatori economici e degli enti che a vario titolo operano sul litorale leccese, mira al-

l'individuazione di strategie di sviluppo urbano sostenibile. Certamente l'esperienza più significativa di condivisione e confronto delle conoscenze è stata quella legata al dibattito pubblico sul Piano comunale delle coste, promosso dall'amministrazione comunale ai sensi della l.r. 44/2012: è stato un processo di informazione, confronto e partecipazione aperto a tutti. Tra «giornate della conoscenza» (in cui si sono illustrati i risultati degli studi, compresi quelli geologici e delle attività di progettazione), forum di confronto tra esperti e autorità competenti in materia di pianificazione costiera, i temi di interesse geologico sono stati al centro del dibattito: essi hanno messo in evidenza la necessità di intraprendere azioni di aumento della resilienza per contrastare quei fenomeni di pericolosità geologica s.l. che incidono sul territorio, con particolare riferimento a quelli connessi all'erosione costiera.

Il quadro delle conoscenze si è arricchito anche dell'apporto di studenti e docenti di università che da altre regioni hanno, per scelta e su invito dell'amministrazione, riversato i loro interessi scientifici sul territorio leccese, evidenziandone la rappresentatività come caso di studio esportabile in altri contesti. Numerose sono state le uscite sul campo e i momenti di confronto: questa condivisione di conoscenze ha riguardato non solo gli aspetti geologici propriamente detti ma come questi interagiscono con quelli biologici, archeologici, ingegneristici e urbanistici.

I cambiamenti degli strati conoscitivi che derivano dagli studi realizzati sono stati radicali e costituiscono una base indispensabile per mettere in atto azioni per aumentare la resilienza ai fenomeni di erosione e generare economia nelle aree costiere leccesi. Sono stati individuati oltre 20 ipogei non censiti, altrettanti e più siti di interesse geologico, innumerevoli forme carsiche (doline, vore...), si sono compresi i meccanismi di formazione di sprofondamenti e di allagamenti in ciò favorendo le perimetrazioni, si sono analizzati i processi antropici e naturali che comportano l'erosione della costa, individuando anche le azioni da intraprendere per migliorare lo stato dei luoghi: la ricucitura con tecniche di ingegneria naturalistica dei tratti di cordone smantellato; la messa in opera di sistemi di difesa del piede del cordone stesso; la creazione di attraversamenti pedonali obbligati del cordone realizzati con materiale ecocompatibile, la creazione di percorsi culturali (a tema geologico, archeologico, botanico, faunistico) pedonali e ciclabili paralleli al cordone dunale, nell'entroterra, in modo da fruire le aree retrodunali, compresi gli specchi d'acqua; la rivisitazione, sulla base di nuovi dati meteomarini, delle opere rigide di difesa presenti; la rinaturalizzazione di questi ultimi; la riconversione delle strutture fisse in

_____ Percorsi di condivisione sulla dinamicità del paesaggio costiero _____

amovibili; l'incentivazione a meccanismi di perequazione che consentano il trasferimento delle volumetrie edilizie, oggi a ridosso della linea di riva, in lotti più interni; la rinaturalizzazione di strade poste a ridosso dei cordoni (queste ultime misure allo scopo di rendere quanto meno rigido il sistema); l'individuazione di aree a parcheggio allo scopo di alleggerire la pressione antropica oggi in più luoghi direttamente sulle dune; la diluizione della stessa pressione antropica su tutta la costa (mentre oggi osserviamo che i frequentatori delle spiagge si riversano numerosi su brevi tratti della stessa lasciandone altri completamente o scarsamente frequentati, probabilmente per la mancanza di servizi); l'individuazione di nuove destinazioni d'uso delle aree (ambientalmente compatibili); la valorizzazione dei beni presenti (le torri, gli edifici idrovori, i canali, i bacini...). Tutti interventi sulla cui utilità oggi c'è un'ampia convergenza avvalorata da numerose occasioni di confronto.

L'adozione della variante al Pai del Comune di Lecce e la sua prossima approvazione sono testimonianza di questa condivisione. I tempi in cui tali conoscenze si sono sviluppate sono stati ragionevoli in quanto hanno occupato un arco temporale di un triennio: tali tempi non sono stati rallentati dalle occasioni di dialogo; al contrario, queste ultime hanno apportato, in varia misura, un approfondimento crescente delle conoscenze. I risultati raggiunti di consapevolezza delle valenze e delle pericolosità esistenti e delle azioni da intraprendere sono un traguardo collettivo dovuto al contributo di cittadini, amministratori, tecnici incaricati e autorità competenti con particolare riferimento al bacino di-strettuale dell'Appennino meridionale.

La consapevolezza che non si possa costruire un futuro senza un'adeguata conoscenza del proprio passato – quello più remoto che affonda le radici nel tempo geologico –, la trasmissione di un elevato livello di conoscenze geologiche, ambientali e urbanistiche in tutti coloro che hanno voluto partecipare ai processi di condivisione, unitamente alla diffusa percezione della dinamicità del paesaggio costiero, costituiscono alcuni tra i risultati più significativi raggiunti nella pianificazione del territorio costiero di Lecce.

Riferimenti bibliografici

Mainardi, M. 2016

Le acque indisciplinate. L'«Acquatina», cuore della bonifica di Frigole, in *Terra e Fatica Frigole tra Otto e Novecento*, a cura di R. Bruno e M. Spedicato, Grifo Editore, Lecce.

Stefano Margiotta

Mainardi, M. 2017

Cantieri di bonifica. L'opera nazionale per i combattenti a San Cataldo e Porto Cesareo, Grifo Editore, Lecce.

Margiotta, S., Marini, G., Fai S., D'Onghia, F. M., Liso, I., Parise, M., Pinna, M. 2021
Hydro-Stratigraphic Conditions and Human Activity Leading to Development of a Sinkhole Cluster in a Mediterranean Water Ecosystem, in «Hydrology», 8, 111.

Margiotta, S. - Parise, M. 2019

Hydraulic and Geomorphological Hazards at Wetland Geosites Along the Eastern Coast of Salento, in «Geoheritage», 11, pp. 1655-66.

Passerini, A. 2012

Una comunità dalle molte radici, Quartiere Litorale, Lecce.

Todaro, U. 1928

La bonifica di San Cataldo, L'Editrice Opera Nazionale Combattenti, Roma.

VI. Progetto Puglia. Note a margine di una tavola rotonda di Nicola Martinelli

Il presente contributo prende le mosse dalla nota introduttiva e da taluni punti salienti di un dibattito sviluppatosi nella tavola rotonda «progetto Puglia» che il convegno *Coste in movimento* di Lecce ha voluto dedicare alle condizioni delle coste pugliesi, che possiamo definire, a buona ragione, delle condizioni «in movimento» tra la resistenza di taluni fenomeni che causano ancora degrado del paesaggio costiero e un quadro di norme e politiche d'area vasta e di scala locale, che nasce con l'obiettivo di superare quelle resistenze al mutamento.

A oltre cinque anni dall'approvazione del Piano paesaggistico territoriale della regione Puglia (Pptr) e a dieci anni dall'approvazione del Piano regionale delle coste (Prc), si intensificano gli interventi del progetto strategico di «Valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri» (come disciplinato dall'art. 6 c. 6 delle Nta del Pptr) e dall'asse 6.6 (Por Puglia 2014-2020); complessivamente queste esperienze sembrano delineare un implicito «progetto Puglia» per delle prime forme di Integrated Coastal Zone Management (Iczm).

Ma una qualsivoglia riflessione su un contesto territoriale locale va vista oggi necessariamente sullo sfondo delle mutate condizioni dei territori della contemporaneità, fortemente condizionati dagli impatti dei *climate changes* e dagli effetti che la pandemia da Covid-19 sta avendo sugli usi dello spazio pubblico e delle risorse paesaggistiche, delle quali le coste costituiscono una delle parti più rilevanti. Mentre nell'Agenda 2030 il goal 14 – *Vita sott'acqua* – raccomanda di «raggiungere il buono stato ambientale delle acque marine e costiere delle aree urbane entro il 2020», parallelamente a scala europea, nel precedente decennio si sanciscono indirizzi che portano nel 2008 a delineare una Marine Strategy Framework Directive che possa consentire, attraverso criteri e standard metodologici, di raggiungere entro il 2020 un livello condiviso di protezione della biodiversità marina continentale in un approccio ecosistemico all'Iczm.

1. Alcune condizioni di contesto.

Oggi una qualsivoglia riflessione che si misuri su un contesto territoriale locale – quale quello della Regione Puglia al quale sono dedicate queste note – non può che essere vista sullo sfondo delle mutate condizioni dei territori della contemporaneità, fortemente condizionati dagli impatti dei *climate changes*¹ e degli effetti che la pandemia da Covid-19 sta avendo sugli usi dello spazio pubblico e delle risorse paesaggistiche.

A tal proposito, queste vicende del governo e delle politiche per la costa si pongono in forte relazione con due momenti rilevanti di riflessione, sviluppatasi tra il 2019 e il 2020, sul contributo che l'urbanistica può dare al raggiungimento dei 17 goals dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite, confrontandosi direttamente con le sfide che quegli Sdgs e quei target ci pongono; si tratta della XXII Conferenza nazionale della Siu, *L'urbanistica italiana di fronte all'Agenda 2030. Portare territori e comunità sulla strada della sostenibilità e della resilienza*² e la redazione del VI rapporto sulle città del Centro studi sulle politiche urbane Urban@it, *Le città protagoniste dello sviluppo sostenibile*, curato dall'autore di questo contributo con Edoardo Croci e Mariavaleria Mininni. Nel primo e nel secondo caso «resilienza» e «sostenibilità» hanno costituito i fili rossi che hanno attraversato il lavoro di riflessione degli atelier della XXII Conferenza Siu e i contenuti dei capitoli dei quali si componeva il VI rapporto Urban@it.

In entrambi i casi, tra gli obiettivi dichiarati, vi era quello di andare oltre la dimensione neo-funzionalista che i due principî di «sostenibilità» e «resilienza» hanno assunto negli ultimi decenni anche negli approcci della pianificazione urbana e territoriale. È auspicabile, invece, un nuovo approccio che comprenda appieno la portata della visione patrimoniale, come nuova chiave di lettura della «sostenibilità» e della «resilienza», attraverso il passaggio obbligato del riconoscimento patrimoniale (Rykwert 2010) di singoli beni o aree di particolare valore all'intero territorio (Marson 2020), così come appare in alcune delle vicende pugliesi di pianificazione costiera presentate di seguito.

Al contempo, si vedrà come in talune di queste vicende pugliesi emerga un tentativo dichiarato di adeguarsi all'evoluzione del quadro

¹ Ipcc, *Climate Change and Land*. Special Report, 2019, in <https://www.ipcc.ch/srccl/>; Ispra 2020, *Gli indicatori del clima in Italia. Stato dell'Ambiente 88/2019*, in https://www.isprambiente.gov.it/files2019/pubblicazioni/statoambiente/SA_88_19_Indicatori_clima_annoXIV_2018.pdf.

² Lo scrivente è stato con Mariavaleria Mininni il responsabile scientifico della XXII Conferenza Siu del 5-7 giugno 2019 a Bari e Matera.

europeo di protezione degli ecosistemi marini europei, *Marine Strategy Framework Directive Msfd* (2008/56/Ce), che sancisce l'approccio ecosistemico alla gestione delle attività umane in una dimensione di «azione integrata» tra ecosistema marino e terrestre, tra attività antropiche e politiche per la sostenibilità e la resilienza, tra istituzioni, *stakeholders* e comunità rivierasche, tra residenti e *users* costieri.

2. Le coste pugliesi.

Il territorio costiero pugliese che si sviluppa per oltre 900 km, costituendo circa un decimo di quello nazionale, presenta un'eterogenea struttura geomorfologica che alterna a morfotipi a falesia, quelli delle coste basse rocciose, delle arene sabbiose poste alla foce del ricco reticolo idrografico, ai quali si aggiungono estesi cordoni dunari, per quel che resta dei sistemi ambientali delle zone umide regionali, presenti ormai in forma relittuale tanto sulla riva adriatica, quanto su quella jonica.

Un assetto fisico costiero che è investito da dinamiche ambientali (sia geomorfologiche che meteo marine) strettamente legate all'erosione della costa e alla sua tutela³. I paesaggi costieri pugliesi presentano, inoltre, una condizione di «intermittenza» (Mininni 2010), essendo caratterizzati da cesure a profondità variabile nel *continuum* edificato, che appare molto più compatto nel medio Adriatico (Bianchetti 2002). Sulla costa pugliese, fronti urbani, piattaforme turistiche e produttive, *sprawl* costiero si alternano così agli spazi aperti costieri e subcostieri per effetto dei ritardi e delle inerzie di una pianificazione tanto regolativa nella metodologia, quanto indifferente alle funzioni ecosistemiche e ambientali della costa.

Questo sistema discontinuo di spazi aperti costieri e subcostieri residui, rappresenta una risorsa patrimoniale di grande valore per il territorio regionale, dove è possibile leggere ancora il palinsesto di stratificazioni e riscritture di lunga durata (Corboz 1998), depositatesi come esito del rapporto tra comunità, forme insediative e strutture naturali. In questa prospettiva, e in risposta ai fenomeni di alterazione e degrado dovuti agli impatti dei cambiamenti climatici e alle trasformazioni indotte dall'antropizzazione della costa, appare importante utilizzare la lente della «resilienza» per gli intervalli inedificati del territorio costiero, in una necessaria forma interscalare che consenta di comprenderne

³ Mattm-Regioni 2018, *Linee Guida Nazionali per la Difesa della Costa dai Fenomeni di Erosione e dagli Effetti dei Cambiamenti Climatici. Versione 2018*, in <http://www.erosione-costiera.isprambiente.it/linee-guida-nazionali>.

le molteplicità dimensionali e morfologiche, per perseguire adeguati livelli di rigenerazione costiera e qualità ambientale con il riconoscimento e la messa in valore del patrimonio materiale e immateriale di usi e pratiche (Zanchini - Manigrasso 2017).

L'esito è un «ritorno al territorio» (Magnaghi 2020) inteso non solo come salvaguardia e messa in valore dei beni comuni patrimoniali (ambientali, insediativi, paesaggistici, socio-culturali) che fondano l'identità dei luoghi, ma anche come capacità di interpretarlo nel progetto contemporaneo.

La tendenza in atto, in diverse città e località turistiche costiere della Puglia vede gli amministratori locali misurarsi con la progettazione di nuovi waterfront, anche in conseguenza di nuovi assetti delle aree portuali o per la disponibilità di aree dismesse da riconvertire. Al contempo, vi è la necessità di dare risposta alle richieste di residenti e turisti sempre più esigenti rispetto alla qualità ambientale, paesaggistica e urbana dei luoghi. La tendenza all'edificazione intensiva delle coste, alla quale prima si faceva cenno, oggi è messa in discussione da ampie fasce della popolazione a fronte di perdita d'identità, di omologazione dei paesaggi e indebolimento delle funzioni ecosistemiche dell'interfaccia tra terra e mare. In queste condizioni sociali e culturali di «coste in movimento» si pone la narrazione delle pagine che seguono.

3. Un progetto Puglia?

Non è facile sostenere se vi sia un «progetto Puglia» per le coste, così come recita il titolo della tavola rotonda a cui prima si faceva riferimento, inteso come progetto esplicito e in grado di produrre un disegno regionale di politiche integrate di tutela della biodiversità marina e costiera, come propone la Msfd europea del 2008 e ispirato ai principi della *Integrated Coastal Zone Management*. Ma senza dubbio si può affermare che in Puglia vi sia stato un progetto implicito orientato ad una rinnovata attenzione al governo delle coste, che si individua in una serie di strumenti e di programmi posti in essere nell'ultimo ventennio dal governo regionale.

Senza dubbio la riforma urbanistica promossa dalla l.r. 20/2001, che si è poi articolata nel Drag, ha proposto all'interno dell'architettura della nuova pianificazione regionale, uno strumento di livello comunale – il Pug – che in particolare nella fase di costruzione del quadro delle conoscenze (Documento preliminare programmatico – Dpp) e nella parte strutturale del Piano urbanistico generale (Pug), ha posto le condizioni

per una nuova attenzione per le risorse materiali e immateriali della realtà comunale da pianificare, che nel caso specifico di piani per comuni costieri ha consentito di costruire strategie di tutela e valorizzazione degli ecosistemi costieri e delle valenze patrimoniali di questi paesaggi, specie quando nella fase interpretativa del Dpp si individuano le *invarianti strutturali* di un territorio comunale articolate nelle componenti: idrogeomorfologiche, ambientali e storico insediative. È facile intuire, infatti, che uno strumento comunale con siffatte caratteristiche può inserire fasce costiere urbanizzate e non all'interno di politiche di rigenerazione urbana.

Ma a questa forma, potremmo dire indiretta e prodromica per un inedito Iczm regionale, se ne aggiunge una specifica con la promulgazione della l.r. 17/2006 *Disciplina della tutela e dell'uso della costa*, che promuove tra le altre cose il Piano regionale delle coste (Prc), poi approvato⁴ nel 2011 e il complementare obbligo di redigere Piani comunali delle coste (Pcc). Il Prc si prefigge quale obiettivo principale di garantire il corretto equilibrio fra la salvaguardia degli aspetti ambientali e paesaggistici del litorale pugliese, la libera fruizione e lo sviluppo delle attività turistico-ricreative. Attraverso un approccio interdisciplinare il Prc tenta, quindi, di affrontare i molteplici conflitti che si stratificano lungo le aree costiere, attraverso un «approccio integrato» come suggerito dalle politiche europee.

Il Piano classifica il territorio costiero pugliese in unità e sub-unità fisiografiche, intese quali ambiti costieri-marini omogenei e unitari, nei quali è confinato il trasporto solido dovuto al moto ondoso e alle correnti litoranee. Come è possibile constatare il portato innovativo è duplice: sul piano della costruzione di nuovi e ampi quadri di conoscenza, e nella dimensione strategica che lo caratterizza con l'obiettivo di avere entro pochi anni tutti i comuni pugliesi muniti di un proprio Pcc, strumento che dovrebbe regolare un corretto uso della costa con forti caratteri di resilienza rispetto ai fenomeni dell'arretramento costiero, dell'inquinamento delle acque di balneazione, del consumo di suolo costiero.

Ma questo forte orientamento del Prc all'innovazione di processi e metodologie di lavoro, da subito ha impattato sull'impossibilità della Regione a coordinare e indirizzare concretamente l'attività degli enti locali, ai quali sono state trasferite funzioni amministrative in materia di «rilascio di concessioni demaniali marittime». Infatti, gli strumenti comunali – i Pcc – hanno scontato la limitatezza del loro campo d'azio-

⁴ D.g.r. n. 2273 del 13 ottobre 2011. La delibera di Giunta regionale n. 2273 del 13 ottobre 2011 relativa all'approvazione del Piano regionale delle coste, è stata ripubblicata nella versione corretta sul Bollettino ufficiale della Regione Puglia n. 174 del 9 novembre 2011.

ne, coincidente con la stretta e talvolta strettissima fascia del demanio marittimo in controtendenza con i dettami dell'Icsm, unitamente al forte condizionamento che ha avuto l'attuale regime di conduzioni monopolistiche delle concessioni demaniali costiere⁵ sull'iter di approvazione degli stessi strumenti, annoso problema che questo Convegno ha meritoriamente discusso in una sua apposita sessione.

Il maggior contributo al progetto regionale, a ben vedere, è stato dato dal Pptr che ha allineato il progetto pugliese agli Sdgs della Global Agenda in particolare l'11 e il 14, e dei paesaggi costieri al Msfd europeo. Questo contributo è evidente in uno degli strumenti di intervento diretto nel dominio territoriale costiero, come era già accaduto con la l.r. 17/2006, si fa qui riferimento alla parte quarta dello scenario strategico del Pptr, articolata nei 5 progetti territoriali per il paesaggio regionale, attraverso nuove e dimostrative forme di gestione del Piano. Le strategie e gli obiettivi riportati nelle schede degli ambiti paesaggistici ha di fatto arricchito il contenuto di questi progetti integrati nati «per sperimentare» scenari evolutivi del paesaggio regionale. I 5 progetti sono: la rete ecologica regionale, il patto città-campagna, il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce, la valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri, i sistemi territoriali per la fruizione dei beni patrimoniali.

Il Progetto territoriale per la valorizzazione e la riqualificazione integrata dei paesaggi costieri è sviluppato in coerenza con la strategia europea per l'Icsm, qui più volte richiamata, dichiarando che «le aree costiere caratterizzate da un alto livello di pressione antropica e nel contempo da un'elevata fragilità ambientale e diversità ecologica necessitano di strategie integrate di sviluppo spaziale». Il progetto muove, quindi, dall'assunto che un approccio efficace al problema della perdita di caratteri identitari e banalizzazione paesaggistica ed ecologica dei paesaggi costieri pugliesi debba basarsi su una *vision* «profonda» della costa, ben più ampia della asfittica fascia demaniale sulla quale operano i Pcc e altrettanto dicasi per la meritoria, ma schematica, *buffer* di tutela dei 300 m sancita dalla l. 431/1985 (legge Galasso).

La *vision* del progetto territoriale ha optato, invece, per un concetto di «zona costiera» vista come fascia di transizione tra mare-costa-entroterra, ambito relazionale a «geometria variabile», in funzione dei caratteri geomorfologici e ambientali e delle diverse stratificazioni patrimoniali dei territori costieri. Peraltro, la scelta di riconoscere una profondità territoriale ai paesaggi costieri muove anche dall'intento di

⁵ Si fa qui riferimento all'intervento del funzionario regionale architetto Guastamacchia alla tavola rotonda posta all'origine di questo contributo.

mettere in campo politiche sul turismo regionale finalizzate a «destagionalizzare l'attuale offerta turistica attraverso l'integrazione del turismo balneare», ancora ingabbiato nella triade *sun, sand and sea*, con gli altri segmenti turistici regionali che mettano in campo relazioni virtuose tra costa ed entroterra e che mobilitino risorse ben più ampie di quelle situate a ridosso del litorale.

A oltre cinque anni di distanza dalla data di approvazione del Pptr, la Regione ha anche definito delle specifiche linee guida per il Progetto strategico di «valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri» (come disciplinato dall'art. 6 c. 6 delle Nta)⁶, affinché possano costituire, da un lato quadro di riferimento per la verifica e valutazione dei vincoli paesaggistici dei territori costieri come sancito dagli art. 44/45 delle Nta del Piano, e dall'altro dare attuazione allo scenario strategico dello specifico progetto territoriale. Infatti, attraverso queste linee guida sono possibili le valutazioni e il monitoraggio dei progetti presentati per i finanziamenti a valere sull'asse 6.6 (Por 2014-2020) – *Interventi per la tutela e la valorizzazione di aree di attrazione naturale*⁷ tra i quali specifici progetti per la *Riqualificazione integrata dei paesaggi costieri*.

Questi progetti devono mirare a creare un sistema costiero di spazi aperti ad alto grado di naturalità finalizzati al potenziamento della resilienza ecologica dell'ecotono costiero, strutturare, inoltre, connessioni lungo la costa e connettività ecologica tra costa ed entroterra. Ulteriore possibilità per questi interventi è la rimozione di detrattori di qualità paesaggistica e il successivo ripristino naturalistico, ivi compresa la delocalizzazione di fasci infrastrutturali di impatto e ci si augura, in un futuro prossimo progetti di riqualificazione degli insediamenti costieri abusivi.

Elemento da non sottovalutare di questa nuova stagione di interventi sulle fasce costiere, finanziati dal Por 2014/2020 in alcuni comuni pugliesi è stato il loro raccordo tra il Documento preliminare di rigenerazione urbana promosso dalla l.r. 21/2008 prodromico alla implementazione dei Programmi integrati di rigenerazione urbana (Piru) che hanno posto, quindi, la riqualificazione e valorizzazione dei paesaggi costieri in una più ampia agenda per la sostenibilità urbana.

⁶ Cfr. *infra*, il contributo di Federica Montalto.

⁷ Con l'atto dirigenziale n. 331 del 20 dicembre 2017 avente ad oggetto il Piano operativo regionale 2014-2020 – asse VI – azione 6.6 – sub azione 6.6a – *Interventi per la tutela e la valorizzazione di aree di attrazione naturale*, sono stati approvati i seguenti 3 avvisi pubblici: riqualificazione integrata dei paesaggi costieri; realizzazione di progetti per la Rete ecologica regionale Rer; realizzazione di progetti di infrastrutture verdi.

4. Conclusioni.

Volutamente il precedente paragrafo è stato lasciato con un punto di domanda, poiché lo scenario di indubbio cambiamento dell'approccio alle politiche regionali di governo dei paesaggi costieri presenta, come si è evidenziato, talune contraddizioni e altrettante fasi di inciampo. Ma la richiamata sensibilità delle comunità degli *insiders* e degli *users* per le sorti di alcuni importanti ambiti costieri regionali, che talvolta ha portato a vere e proprie forme di mobilitazione sociale in difesa degli ecosistemi marini o di specifiche località balneari, ha finito per orientare meglio le politiche per la sostenibilità e la resilienza degli ecosistemi marini e costieri della Puglia. Effetto che a sua volta si è combinato con il quadro di riferimento e di coerenze che il Pptr ha, senza dubbio, offerto per la implementazione dei processi di innovazione del governo costiero, che è stato l'oggetto del dibattito sviluppatosi nella tavola rotonda «progetto Puglia» a cui questo contributo è direttamente riferito.

Riferimenti bibliografici

- Bianchetti, C. 2002
La città medio-adriatica, in «Meridiana», 45, pp. 55-68.
- Corboz, A. 1998
Ordine sparso. Saggi sull'arte, il metodo, la città e il territorio, Franco Angeli, Milano.
- Magnaghi, A. 2020
Il principio territoriale, Bollati Boringhieri, Torino.
- Marson, A. 2020
Urbanistica e pianificazione nella prospettiva territorialista, Quodlibet, Macerata.
- Martinelli, N., Croci, E., Mininni, M. (a cura di) 2020
Le città protagoniste dello sviluppo sostenibile. Sesto rapporto Urban@it sulle città, il Mulino, Bologna.
- Martinelli, N. - Mininni, M. (a cura di) 2019
Atti della XXII Conferenza Nazionale Sin. L'Urbanistica italiana di fronte all'Agenda 2030 (Matera-Bari, 5-6-7 giugno 2019), Planum, Roma-Milano.
- Mininni, M. 2010
La costa obliqua. Un atlante per la Puglia, Donzelli, Roma.
- Rykwert, J. 2010
Il patrimonio è ciò entro cui siamo, in *Il patrimonio e l'abitare*, a cura di C. Andriani, Donzelli, Roma, pp. X-XII.
- Zanchini, E. - Manigrasso, M. 2017
Vista mare. La trasformazione dei paesaggi costieri italiani, Edizioni Ambiente, Milano.

VII. Governance, politiche, azioni e pratiche per un territorio costiero nella transizione ecologica

di Mariella Annese

La costa pugliese si è sempre distinta per essere *sui generis*, in particolare nel confronto con la costa dell'alto e medio Adriatico, perché a intermittenza, cioè composta da grandi sistemi insediativi (produttivi e in dismissione, residenziali, turistici) dalla diffusione pulviscolare di seconde case, ma anche da grandi vuoti di naturalità. La condizione territoriale pugliese, emersa in molte ricerche disciplinari, è stata ben descritta dal Pptr Puglia (Piano paesaggistico territoriale regionale della Puglia) e oggi si proietta ad entrare nel vivo di politiche europee, nazionali e regionali che impongono di confrontarsi con il «futuro presente» richiesto dalla transizione ecologica del Pnrr (Piano nazionale per la ripresa e resilienza), nonostante non vi sia al suo interno uno specifico asse di intervento sui sistemi costieri (cfr. *supra*, il contributo di Nicola Martinelli).

Il contributo ripercorre le vicende del territorio costiero del comune di Polignano a Mare per provare a verificare entro quali condizioni la «transizione ecologica», ormai *mainstream* per la diffusione dell'utilizzo del termine – meno popolare nella sua sostanza – può toccare i territori costieri.

Partendo dalla vicenda urbanistica degli ultimi cinquant'anni e dalle pratiche di governo messe in atto dall'amministrazione locale nell'ultimo decennio, si cerca di problematizzare il governo del territorio costiero, entro il filo rosso del «progetto Puglia» invocato nelle giornate del convegno *Coste in movimento*¹. Oggetto della riflessione è la controversa declinazione del tema del parco costiero regionale ricadente nel territorio comunale.

¹ *Coste in movimento*, I Conferenza nazionale dei paesaggi costieri (Lecce, 15-16 luglio 2021), in <https://www.paesaggicostieri.org/coste-in-movimento-2021>.

1. *Il parco costiero. Una vicenda complessa.*

Nel territorio di Polignano a Mare, negli anni settanta e sino agli anni novanta, l'idea di sviluppo propugnata dagli amministratori locali ha inseguito modelli e visioni standardizzate, molto lontani da ciò che oggi consideriamo essere il modello dello sviluppo locale sostenibile (*supra*, il contributo di Rita Miglietta).

Nonostante sia un territorio esiguo al cospetto di altri molto più ampi ed estesi², con una costa singolare composta da falesie alte e basse e alcune *pocket beach*, Polignano a Mare è un luogo idealtipico, in grado di rappresentare, pur nel suo piccolo e con le sue specificità, aspirazioni, fallimenti e successi riferibili alla scala vasta, nonché ad una lunga stagione di politiche territoriali di scala regionale.

Sebbene sia definito «a mare», il territorio di Polignano, per il fatto di essere collocato su di una falesia mai meno alta di 3 m e con il punto massimo a 23 m sul livello del mare, è di fatto una località «sul» mare. Questa difficoltà di relazione con l'acqua è l'emblema di un'aspirazione irrisolta: ambire ad essere sin dagli anni settanta un luogo delle tre S (*sun-sand-sea*) senza poterlo mai diventare. Negli anni in cui il territorio si dota di uno strumento di pianificazione locale³, la visione che lo permea propone un'idea insediativa e di sviluppo economico legato al turismo balneare tipico delle coste sabbiose, mai realizzata proprio perché sfavorita dalle condizioni morfologiche del contesto. Lo sviluppo turistico tanto agognato si è compiuto solo negli ultimi dieci anni, percorrendo però piste diverse dalla trasformazione immobiliare dell'area costiera proposta dal piano.

Nel 1979, infatti, inseguendo un modello insediativo poco coerente con le caratteristiche orografiche, morfologiche, paesaggistiche locali, ma molto diffuso lungo la costa italiana in quel periodo (Annese - Farina 2020), la pianificazione comunale ha proposto a nord e a sud del centro abitato degli insediamenti turistico-alberghieri, nell'idea che la realizzazione di alberghi, campeggi e servizi dedicati al turismo potesse stimolare l'imprenditoria legata a questo settore economico e le attività indotte, così sollevando l'economia e l'occupazione locale. Ciononostante la disponibilità offerta dal piano regolatore non ha mai trovato attuazione.

Quando nel 2005 si approva la variante al Piano regolatore comunale per adeguarlo alla legge regionale n. 56 del 1980 («Tutela e uso del

² La linea circonvoluta della costa sviluppa circa 23 km.

³ Comune di Polignano a Mare, 1979; *Approvazione della Variante generale al Prg*, g.r. n. 5652 del 01.10.1979.

territorio»)⁴, sotto la spinta di una diversa sensibilità paesaggistica le allora vigenti previsioni urbanistiche sono sottoposte a revisione per effetto di una duplice istanza. Da un lato si cerca di riequilibrare il deficit di standard urbanistici territoriali definendo la fascia costiera della profondità di 100 m dalla linea di costa «parco urbano»⁵; dall'altro la medesima indicazione è applicata per preservare almeno quella fascia dalle trasformazioni ipotizzate dal precedente strumento. I tentativi di salvaguardia della costa, non precipitano però negli anni duemila, perché alcune forme di tutela sono già attive dal 1985⁶, a testimoniare come una serie di questioni «settoriali» aveva già stabilito che quella costa non dovesse essere sottoposta a trasformazioni immobiliari.

La variante del 2005, pur potendo sostenere un'azione più drastica facendo leva sulle tutele intanto intervenute, si limita all'istituzione della fascia di parco e non cancella le previsioni insediative delle attività turistico-alberghiere, così rendendo coesistenti in maniera ambigua la vocazione allo sviluppo turistico e la dimensione del parco agricolo⁷.

L'idea del parco, inteso sia come area naturale protetta sia nella forma di parco agricolo convenzionato con i proprietari dei suoli, è rimasta⁸, stimolando solo di recente un'interpretazione imprenditoriale molto ambiziosa. Rileggendo il valore del contesto ambientale e naturale è stato proposto di realizzare un parco al cui interno porre un resort di lusso diffuso nei trulli che punteggiano il paesaggio agricolo costiero, ovvero di configurare un luogo accessibile esclusivamente a categorie di utenti extra-ordinarie entro un paesaggio privato, esclusivo e confinato. Quello stesso paesaggio, nel frattempo però, è diventato identitario per un intero territorio regionale nel momento in cui il «Na-

⁴ Regione Puglia 1980, legge regionale Puglia del 31/05/1980 n. 56 (Gazzetta regionale 01/06/1980 n. 44) – «Tutela ed uso del territorio».

⁵ Per approfondire la questione si rimanda ad Annese 2020a, b.

⁶ Legge 8 agosto 1985, n. 431, conversione in legge, con modificazioni, del d.l. 27 giugno 1985, n. 312, recante disposizioni urgenti per la tutela delle zone di particolare interesse ambientale, che istituisce la fascia di protezione dei 300 m dalla linea di costa; d.m. 1 settembre 1985, «Dichiarazione di notevole interesse pubblico del territorio delle lame ad ovest e a sud est di Bari», ai sensi della l. 1497 (in «Gazzetta Ufficiale», 6 febbraio 1986, 30); l.r. n. 19 del 1997 («Norme per l'istituzione e la gestione delle aree naturali protette nella Regione Puglia»), che promuove l'istituzione del Parco naturale regionale lungo l'intero litorale del territorio del comune di Polignano a Mare e parte del territorio costiero del comune di Monopoli.

⁷ Comune di Polignano a Mare, 2017; Variante di adeguamento dello strumento urbanistico vigente (Prg) al Putt/p ai sensi dell'art. 5.06 delle Nta del Putt/p. Controdeduzioni e/o adeguamento alla d.g.r. n. 454 del 6.04.2016 di cui all'art 16 co. 11 della l.r. n. 56/80. Relazione tecnica, d.c.c. n. 12 del 21/02/2017.

⁸ Comune di Polignano a Mare, 2001; *Atto di indirizzo per la redazione del Pug – Piano Urbanistico Generale*, ai sensi della l.r. n. 20 del 27 luglio 2001 e del drag di cui alla d.g.r. 3 agosto 2007, n.1328. d.g.c. n. 227 del 7.12.2016.

tional Geographic» ha utilizzato la sua immagine per annoverare la Puglia tra i più bei paesaggi del mondo, e poi, la stessa Regione Puglia ne ha fatto un simbolo dell'accoglienza turistica regionale: l'immagine dello spazio agricolo produttivo dai colori intensi, punteggiato di piccoli manufatti bianchi in pietra che si stagliano contro il cielo blu e i campi di radicchio, ha così narrato «globalmente» del legame storico tra gli abitanti del territorio e la loro terra, di un rapporto di lunga durata capace di produrre economia e bellezza allo stesso tempo.

La patrimonializzazione del paesaggio ha fatto sì che il progetto del resort che prevedeva la «ristrutturazione edilizia» delle costruzioni rurali (trulli) esistenti in forma di suite alberghiere, si scontrasse, nel luglio del 2019, con l'attuazione della legge regionale 19 del 1997 («Norme per l'istituzione e la gestione delle aree naturali protette nella Regione Puglia»)⁹. Infatti, l'iter di istituzionalizzazione dell'area parco è stato molto condizionato dalla mobilitazione dei comitati locali, di esponenti politici, associazioni ambientaliste e professionisti, che hanno trasferito sulle istituzioni la preoccupazione che le trasformazioni paventate dal progetto avrebbero potuto cancellare un paesaggio identitario regionale¹⁰.

2. Crisi di governance e innovazione sociale.

L'azione dal basso ha dato voce alla domanda di paesaggio espressa dalla comunità, non solo locale, che ha avvertito il bisogno di ri-conoscersi nel territorio che abita o che riconosce «abitabile per elezione». La maggiore difficoltà nel processo di formulazione della legge costitutiva del parco, è emersa proprio nel confronto tra istituzioni e soggetti coinvolti, per l'impossibilità di contemperare e far convergere le diverse idee in tema di salvaguardia, tutela, valorizzazione; di dare compatibilità alle indicazioni ancora contenute negli strumenti urbanistici con le più aggiornate argomentazioni contenute nello strumento di governo e valorizzazione del paesaggio, quale è il vigente Pptr (Capurso, Guastamacchia, Lamacchia 2017) della Puglia e la dimensione dell'area naturale protetta¹¹.

⁹ Regione Puglia, legge regionale n. 19/1997 *Norme per l'istituzione e la gestione delle aree naturali protette nella Regione Puglia*, che individua l'*Area naturale protetta A7 – Fascia Costiera del territorio di Polignano a valle della S.S. 16*. L'iter di istituzione del parco è giunto alla formulazione della proposta di decreto legge, cfr. <https://www.paesaggiopuglia.it/>.

¹⁰ La mobilitazione civica ha convinto gli enti che hanno rilasciato i provvedimenti autorizzativi a rivalutare i possibili errori procedurali.

¹¹ L'essere in attesa della definizione degli organi di gestione del parco, non avere ancora dotato il parco di strumenti di governo di territorio specifici, oggi costituisce una debolezza

A ciò si aggiunge anche la Città metropolitana di Bari, che nel redigendo Psm (Piano strategico metropolitano) ha fornito una propria visione per il territorio costiero metropolitano, individuando tra gli undici assi di sviluppo del piano anche quello del *Waterfront metropolitano ed economie del mare*¹². Nella visione metropolitana, cioè, la costa a sud di Bari localizzata nel territorio comunale di Polignano, che la pianificazione locale vorrebbe destinare alla realizzazione di immobili per la ricettività turistica, che la regione ha perimetrato come area protetta da gestire come parco naturale, è anche vocata all'attivazione di economie legate al mare, collocate su un waterfront che assume valenza sovracomunale anche per gli interessi economici che potrebbero definirsi a sud della città capoluogo di Bari.

Ambizioni e valori molto forti si sono posti così nel medesimo spazio costiero in sovrapposizione, spesso non coincidendo, talvolta divergendo¹³.

In questa crisi di *governance*, in cui ogni istituzione a diverso titolo coinvolta nella pianificazione e programmazione dello spazio costiero pone una diversa interpretazione e visione, non riuscendo però a costruire le opportune sinergie inter-istituzionali per le azioni che ognuno si ripropone, è importante annotare anche altri processi in corso. Una ulteriore diversa narrazione di quel parco è presente ed è mutuata non dall'urbanistica ma da altre politiche che sostengono a loro volta un'idea di spazio costiero che è entrata a far parte degli immaginari dei residenti e dei turisti attuandosi con le loro pratiche.

Il turismo, che il piano urbanistico del 1979 ambiva a riversare sulla costa, oggi è concentrato prevalentemente nel centro storico e nell'area urbana, dove si è proceduto con la massiccia riqualificazione e trasformazione degli immobili esistenti invece della costruzione di nuova edilizia specialistica¹⁴. A supporto delle dinamiche turistiche¹⁵ e per incre-

per il governo di quello spazio, talmente demandato ai dispositivi di tutela generali, ai vincoli di limitazione di trasformazione, limitativa delle attese che sono su quel territorio da parte di tutti.

¹² In <https://pianostrategico.cittametropolitana.ba.it>.

¹³ Si aggiunga l'indicazione fornita ai progettisti del nuovo Piano comunale con l'Atto di indirizzo al Pug di perseguire con maggiore concretezza l'idea del parco del precedente strumento urbanistico e mai attuata con i convenzionamenti con il privato.

¹⁴ Le previsioni sullo spazio costiero semmai hanno incentivato le pratiche abusive: lungo la costa sono presenti un albergo (antecedente al 1970), una seconda struttura ricettiva sorta abusivamente che i procedimenti giudiziari hanno sanato così concedendo la messa in esercizio, tre aree a campeggio sorte sulle previsioni dei campeggi previste dal piano del 1979, ma attuati con modalità e forme tipiche dell'abusivismo edilizio costiero (Annese 2017).

¹⁵ Regione Puglia 2020, Osservatorio turistico regionale, «I dati della destinazione», documento di sintesi sulle dinamiche turistiche nel territorio regionale, cfr. <http://www.puglia365.it>.

mentare l'attrattività del territorio, iniziative di vario genere promosse negli ultimi dieci anni nel territorio comunale, hanno sviluppato un'idea di costa molto articolata e ricca, capace di accogliere variamente gli eventi culturali e quelli sportivi, perché la scogliera, quasi fosse un'arena, può accogliere gli spettatori dei campionati mondiali dei tuffi dalle grandi altezze; un'area a parcheggio localizzata sulla costa sud può diventare – alternativamente – uno spazio per concerti o un luna park ed essere al contempo il punto privilegiato per l'osservazione del gabbiano corso, ma all'occorrenza in tempi di pandemia diventare un *hub* sanitario; una caletta di pescatori, cementificata negli anni settanta e oggi sottoposta a *restyling*, è il luogo ideale per svolgere concerti osservabili da mare, o diventare *parterre* per gruppi organizzati di sportivi che si danno appuntamento per lo yoga mattutino. Politiche di vario tipo quindi (culturali, turistiche, sportive, sanitarie), hanno stimolato e sostenuto comportamenti che di fatto rendono già la costa di Polignano un parco.

Anche nei modi con cui gli individui hanno invaso i campi con le rotoballe della costa nord nella prima settimana di riapertura dal lockdown del 2020, prima ancora, quindi, che la norma istituisse il parco, si è confermata la natura di parco della costa polignanese. In particolare, nelle condizioni determinate della pandemia proprio quella forma singolare di parco costiero è stata ritenuta anche più sicura dell'area urbana.

Le pratiche ordinarie – ma anche quelle espresse in condizioni di emergenza – dimostrano cioè che quell'area è già considerata un parco, nonostante la proprietà sia privata, anche se non è attrezzata a parco. La campagna che caratterizza l'area costiera, priva delle norme, dei regolamenti di uso collettivo, è sufficientemente capiente per essere un «spazio pubblico», adeguato alle esigenze contingenti di una ripresa post-pandemica. Pertanto essa diventa emblematica dell'innovazione che dobbiamo immaginare perseguibile anche facendo leva sulla recente e problematica esperienza collettiva vissuta.

3. Piste costiere per l'innovazione.

Per le evidenze finora dimostrate, si può sostenere che vi siano evidentemente già le piste nello spazio costiero perché il progetto di un parco possa prodursi, anche attraverso strumenti esterni al campo dell'urbanistica provenienti da altri settori. Uno di questi, può essere il Piano comunale delle coste, il cui scopo è incentivare le economie costiere, ma la cui finalità pubblica, lungi dall'essere la lottizzazione del demanio costiero in tante particelle concedibili, è quella di garantire attraverso la

co-gestione con soggetti privati un potenziamento dell'accessibilità pubblica al demanio marittimo, oggi molto invalidata dalle ambizioni speculative che occludono i già pochi percorsi che consentono l'arrivo alla dividente demaniale. Il Piano delle coste, sebbene si concentri sul demanio marittimo, può fornire indicazioni sui modi e sui punti di accesso alla costa. Lo stesso piano può anche rivedere alcuni privilegi che nel frattempo sul demanio si sono sedimentati proprio per l'assenza di pianificazione e gestione organizzata di quello spazio.

Molte concessioni demaniali tuttora esistenti sono strettamente finalizzate allo sviluppo di attività legate alle economie marittime senza però che vi sia un ritorno dell'interesse pubblico; anzi nella maggior parte dei casi si configurano come delle privatizzazioni del demanio che non garantiscono servizi collettivi, utilità pubbliche, tantomeno ritorni adeguati nelle casse comunali. Il Piano delle coste quindi può aiutare a riconcettualizzare l'interesse pubblico rivestito dalle aree costiere, mediando l'interesse economico privato con la gestione, la tutela e il controllo di un'area costiera estesa oltre la concessione stessa, migliorando l'utilizzo del demanio per riaffermare così l'idea della costa come infrastruttura necessaria per il benessere dei cittadini che abitano e vivono il territorio costiero e lo fruiscono in una dimensione di *loisir* spesso associata al turismo (cfr. *supra*, il contributo di Federico Zanfi).

Anche la visione strategica del Pptr costituisce un importante sfondo su cui collocarsi. Dei cinque progetti strategici, oltre al progetto della *Valorizzazione e la riqualificazione integrata dei paesaggi costieri*, il progetto del *Patto città-campagna* può dimostrarsi particolarmente efficace¹⁶. Per la specifica caratteristica del territorio pugliese di essere composto da centri abitati e spazi aperti, da spazi insediati e spazi agricoli, secondo un ritmo che sulla costa si fa ancor più evidente, lo spazio agricolo, con la sua idiografia e i suoi segni, può diventare lo spazio elastico capace di tenere insieme la multidimensionalità congenita e quella di un parco; può garantire i servizi ecosistemici, la produttività dei suoli e quindi sostenere l'interesse economico privato legato al reddito che la produzione può determinare; stabilire la compatibilità tra gli usi e le funzioni che uno spazio pubblico richiede, anche *se sui generis*.

C'è un livello di sperimentazione da affrontare perché è necessario tentare una declinazione del parco agricolo costiero entro un progetto che raccordi istituzioni, tecnici e abitanti. Se gli ultimi con le pratiche hanno già avviato in maniera indipendente la sperimentazione e i tec-

¹⁶ In <https://pugliacon.regione.puglia.it/web/sit-puglia-paesaggio/il-progetto-del-territorio-scenario-strategico#mains>.

nici hanno acquisito le competenze specifiche e settoriali nonché le capacità di cimentarsi nell'approfondire la visione, alla politica si richiede il coraggio delle scelte, il superamento della resistenza all'innovazione che va guardata come sfida improrogabile.

I ritardi della politica locale nell'allineare gli strumenti di governo del territorio alle nuove visioni comunitarie e all'esigenza della sostenibilità delle giovani generazioni (cfr. *supra*, il contributo di Federico Zanfi), l'inerzia nell'agire, svelano impostazioni datate delle politiche per il territorio, l'incapacità amministrativa di far convivere ambizioni locali e interessi sovralocali, soprattutto l'incapacità di individuare azioni coerenti con il momento storico-culturale e con le istanze di una popolazione variabile (residenti, turisti, abitanti permanenti e visitatori) a cui rispondere nell'ottica dell'interesse pubblico che essa invoca quando si fa massa critica.

Perché la sfida dei nuovi investimenti comunitari sia raccolta e conseguita, lavorando non solo nell'ottica della riparazione, l'innovazione deve porsi nelle condizioni di mediare gli interessi in campo ma è necessario inaugurare una dimensione pattizia che coinvolga tutti per ricollocare l'azione pubblica nella direzione delle sfide che la contemporaneità pone, per ristabilire interessi e vantaggi collettivi, approfondendo le possibilità degli strumenti oggi a disposizione, valorizzando le innovazioni sociali già esistenti. Perseguire la transizione ecologica sulla costa cioè può essere possibile seguendo e supportando il dinamismo innovativo delle comunità, sostenendole e sostenendo al contempo la loro richiesta di spazi dell'innovazione, così favorendo la sostenibilità ambientale, la giustizia spaziale, il diritto alla città.

Riferimenti bibliografici

Annese, M. 2017

Usi temporanei e impatti permanenti sul paesaggio costiero, in *Territori dell'abusivismo. Un progetto per uscire dall'Italia dei condoni*, a cura di F. Curci, E. Formato, F. Zanfi, Donzelli, Roma, pp. 225-35.

Annese, M. 2020a

Territori del Progetto, Libria, Melfi.

Annese, M. 2020b

Dotazioni per residenti e turisti come strumento per valorizzare risorse territoriali, in *Diritti in città. Gli standard urbanistici in Italia dal 1968 a oggi*, a cura di Laboratorio Standard, Donzelli, Roma, pp. 67-78.

Annese, M. - Farina, M. 2020

Sciami in vacanza. Dalle colonie estive all'house-sharing, in «Rassegna di architettura e urbanistica», 160, pp. 71-8.

_____ Governance, politiche, azioni e pratiche per un territorio costiero _____

- Balducci, A., Fedeli, V., Curci, F. (a cura di) 2017
Oltre la metropoli. L'urbanizzazione regionale in Italia, Guerini, Milano.
- Bianchetti, C. 2020
Corpi tra spazio e progetto, Mimesis, Milano.
- Capurso, L., Guastamacchia, L., Lamacchia, M. R. 2017
Ripensare gli standard a partire da una visione strategica di paesaggio, in Aa.Vv., *Atti della XX Conferenza Nazionale Siu. Urbanistica e/è azione pubblica. La responsabilità della proposta* (Roma, 12-14 giugno), Workshop 4, Planum, Roma-Milano, pp. 874-82, in http://media.planum.bedita.net/d1/1f/Workshop_4_Atti_XX_Conferenza_Nazionale_SIU_Roma_Planum_Publisher_2017.pdf.
- Curci, F., Formato, E., Zanfi, F. (a cura di) 2017
Territori dell'abusivismo. Un progetto per uscire dall'Italia dei condoni, Donzelli, Roma.
- Dorato, E. 2020
Preventive Urbanism. The Role of Health in Designing Active Cities, Quodlibet, Macerata.
- Gabellini, P. 2018
Le mutazioni dell'urbanistica. Principi, tecniche, competenze, Carocci, Roma.
- Lanzani, A. - Curci, F. 2018
Le Italie in contrazione, tra crisi e opportunità, in *Riabitare l'Italia. Le aree interne tra abbandoni e riconquiste*, a cura di A. De Rossi, Donzelli, Roma, pp. 79-107.
- Marchigiani, E. - Savoldi, P. (a cura di) 2019
Sugli standard. Questioni e bilanci, in «Territorio», 90, pp. 21-83.
- Mininni, M. 2011
Patto città campagna per una politica agro-urbana e ambientale, in «Urbanistica», 147, p. 42.
- Pasqui, G. 2018
La città, i saperi, le pratiche, Donzelli, Roma.



Parte quarta
L'urgenza dello sguardo



I. Attimi di paesaggio nelle geografie del lungo tempo

di Michele Manigrasso

All'interno del programma della conferenza *Coste in movimento*, Legambiente e l'Osservatorio paesaggi costieri italiani hanno messo in mostra le foto finaliste al concorso *Erosioni*, bandito a luglio 2020¹. La scelta di sollecitare e di raccogliere gli sguardi dei fotografi italiani è da riferire soprattutto al ruolo che si vuole attribuire alla fotografia, strumento di conoscenza, di analisi e di interpretazione della realtà, ma anche veicolo per la sensibilizzazione su un tema importante e di grande attualità, al quale Opci ha dedicato diverse iniziative scientifiche e culturali durante i primi due anni di attività.

La rappresentazione del paesaggio è sempre stata uno degli aspetti più interessanti della fotografia italiana, in particolare a partire dal lontano 1984, quando Luigi Ghirri, Gianni Leone ed Enzo Velati organizzarono a Bari la mostra *Viaggio in Italia*², vera pietra miliare nel rinnovamento del dibattito sulla fotografia paesaggistica. Molti autori cresciuti intorno a questa esperienza hanno utilizzato la fotografia per interrogarsi sui mutamenti che stavano avvenendo nel territorio. Le loro immagini riproponevano la frantumazione del paesaggio, il proliferare di un'architettura senza qualità e l'espandersi incontrollato delle città, senza denuncia ma prendendo atto delle trasformazioni in corso.

¹ Il concorso fotografico *Erosioni* è la prima iniziativa con la quale è stato fondato l'Osservatorio paesaggi costieri italiani di Legambiente. La mostra omonima, a cura di Michele Manigrasso, Edoardo Zanchini, Lia Fedele, Amedeo Minischetti, Michael Liberato, Martina Lombardi, Angelo Semidai, è stata allestita presso l'ex Convento dei Teatini a Lecce, durante *Coste in movimento*. ¹ Conferenza nazionale dei paesaggi costieri, nei giorni 15 e 16 luglio 2021. La versione digitale della mostra è visibile al link: <https://www.paesaggicostieri.org/concorso-erosioni>.

² Si veda Ghirri, Leone, Velati 1984. Nel risguardo di copertina del catalogo della mostra si legge: «Viaggio in Italia nasce dalla necessità di compiere un viaggio nel nuovo della fotografia italiana e, in particolare, per vedere come una generazione di fotografi, lasciato da parte il mito dei viaggi esotici, del reportage sensazionale, dell'analisi formalistica, e della creatività presunta e forzata, ha invece rivolto lo sguardo sulla realtà e sul paesaggio che ci sta intorno». Inoltre, si veda la mostra organizzata presso la Triennale di Milano nel 2012, *1984. Fotografie da Viaggio in Italia. Omaggio a Luigi Ghirri*, a cura di Roberta Valtorta su: www.mufoco.org/digitalexhibitions/portfolio/1984-fotografie-da-viaggio-in-italia/#siusi.

Negli ultimi anni, una nuova generazione di fotografi si sta confrontando con le inedite condizioni di instabilità scaturite dalla sovrapposizione dei cambiamenti climatici alle pressioni di tipo antropico, in larga parte rallentate ma mai interrotte. In altre parole, ci si interroga su come lo sguardo fotografico possa offrire indicazioni utili all'architettura e all'urbanistica (Crippa - Zanzottera 2018), alle istituzioni di governo delle città e dei territori, per plasmare la *forma urbis* e il paesaggio, dato che lo scenario di incertezza in cui viviamo ci spinge ad accelerare le operazioni progettuali volte ad affrontare le mutazioni in maniera preventiva e adattiva (Adger 2006; Brooks 2003; Füssel - Klein 2006; Manigrasso 2019), e coagulando intorno ad esse i contributi derivanti da una moltitudine di campi di ricerca.

I paesaggi vista mare, tra i contesti fragili, sono quelli che hanno subito più trasformazioni nell'ultimo secolo e, per questo, l'obiettivo puntato sulla costa contribuisce a «documentare» ciò che stiamo perdendo, aiuta a comprendere meglio ciò che sta avvenendo e in che direzione di futuro ci muoviamo.

Gli scatti della mostra *Erosioni* sono stati strumentali alla lettura del paesaggio, ma soprattutto dispositivi utili all'interpretazione di molte riflessioni avanzate nei due giorni di conferenza: hanno accompagnato l'analisi critica di un fenomeno diffuso su tutto il territorio costiero italiano, e fortemente variabile da Nord a Sud (Pranzini 2021; Pranzini - Williams 2013)³. L'esposizione delle foto ha prodotto confronti e scambi tra le tante figure professionali coinvolte; ha permesso ai non addetti ai lavori di «avvicinarsi» al problema e di modificare alcune errate convinzioni, prendendo maggiore consapevolezza dei mali che interessano i nostri paesaggi: il consumo di suolo (Zanchini - Manigrasso 2017; Ispra 2021), l'impatto dei mutamenti climatici (Navarra - Tubiana 2015; Ipcc 2021), i «retaggi di una concezione della tutela che ha generato arcipelaghi di vincoli spesso circondati da un mare di degrado» (Barbanente 2017) e che ha impedito nel tempo – insieme a tante altre resistenze e mancanze – la realizzazione di progetti ampi e virtuosi.

La rassegna ha dimostrato quanto la foto di paesaggio sia uno scatto difficile, soprattutto se prodotta per «campionare» l'evolversi di un fenomeno che si sviluppa nel tempo e in maniera diffusa, per effetti naturali e antropici, dunque estremamente complessi (Tamagnini 2018)⁴.

³ Si veda anche D. Paltrinieri - G. Faina, *Lo stato di erosione delle coste italiane*, 2020, in <https://www.paesaggicostieri.org/erosione>.

⁴ Cfr. E. Turri, *Il paesaggio racconta*, 2020, saggio presentato al Convegno della Fondazione Osvoldo Piacentini, Reggio Emilia, in www.storiamacerata.com/files/turri_1.pdf.

Può documentare gli usi e le tradizioni sociali che hanno prodotto e modificato il paesaggio oggetto dello sguardo; può essere dispositivo di interpretazione critica del fenomeno osservato; può contribuire a immaginare, perché letti in filigrana, le possibili mutazioni che avverranno e quel «progetto implicito» tanto caro alla tradizione della fotografia italiana che ha conosciuto, attraverso le opere di Basilico, Ghirri, Guidi e Jodice, la maggiore diffusione.

Tempo e spazio fanno sì che l'immagine sia testimonianza e sintesi di una realtà fenomenologica in transizione a larga scala. Filtrata dalla sensibilità di chi guarda, la fotografia è un frammento di un contesto più ampio (Basilico 2007; Ghirri 2009, 2021); è un breve «attimo di paesaggio» dentro un susseguirsi di evoluzioni solo in parte prevedibili. Gabriele Basilico, per esempio, ha scritto: «Alla fine, è come se il luogo parlasse di sé e io mi limitassi a posare il rettangolo della camera sull'immagine del mondo. La fotografia, l'edificio, l'architettura, il paesaggio sono semplicemente un pezzo sottratto a quel mondo» (Basilico 2007, p. 139).

Lungi dall'essere una riproduzione pedissequa del reale, e nondimeno una riproduzione della visione ottenuta col nostro sistema percettivo, la fotografia va intesa come forma di rappresentazione, un «commento agli oggetti», alle scene, ai paesaggi immortalati (D'Autilia 2012). È un *medium* che rivela una condizione ambivalente: è strumento per la registrazione della realtà e, al tempo stesso, di interpretazione come mezzo espressivo, tecnico, analitico, fondato su un preciso sistema retorico-narrativo (Curzel 2015), che permette di «rappresentare quasi andando oltre l'esistente» (Basilico 2007, p. 25).

Sulla base di queste premesse, le fotografie raccolte, e in piccola parte pubblicate nelle pagine che seguono, permettono di evidenziare alcuni temi specifici, utili alla riflessione sul rapporto tra fotografia e percezione del paesaggio, e sull'erosione come fenomeno da approfondire e da mitigare con strumenti di analisi e progettuali nuovi.

Un primo ragionamento riguarda la «dimensione geografica» dello sguardo fotografico. Sono pervenute 315 foto da tutte le regioni costiere italiane e ogni scatto è un dettaglio o un «campione» di una geografia più ampia: aspetti che confermano la diffusione del fenomeno che, seppur in forme diverse e con intensità più o meno importanti, riguarda, appunto, l'intero paese, da Nord a Sud, isole comprese⁵.

⁵ A tal proposito, Opci ha affidato al regista Remo Zaccaria la realizzazione del video *Erosioni. I numeri del fenomeno in Italia*. Si veda: <https://www.youtube.com/watch?v=OK-wHxENYe4I&t=1s>.

L'analisi degli scatti permette di leggere le differenze tra i contesti, di intuire le intensità del fenomeno dovuto all'azione del mare e dei venti, ma anche le implicazioni che l'urbanizzazione, la cementificazione e i sistemi di mitigazione inappropriati hanno fatto registrare, contribuendo all'inasprimento del fenomeno, all'accrescimento della fragilità e alla cancellazione di spiagge e litorali naturali. La foto è una sorta di «*down-scaling* tridimensionale» all'interno di una complessità spaziale, ecologica e ambientale ampia, e in molti casi è anche denuncia di incuria, di disattenzioni, di interventi invasivi e, appunto, falsamente mitigativi.

La dimensione geografica dello sguardo fotografico, dunque, produce inediti processi cognitivi e conoscitivi dei luoghi (di Venosa 2021), collocandoli in ambiti di ragionamento più ampi che intercettano la sfera sociale, quella delle abitudini consolidate e delle prassi pervasive che hanno modificato interi territori: questi processi possono orientare un'azione progettuale più consapevole verso i valori dei contesti osservati (Farinelli 2003). L'analisi degli scatti, se da un lato indirizza riflessioni rispetto ai luoghi specifici, dall'altro permette di comprendere la diffusione del problema e la necessità di operare in maniera del tutto nuova su gran parte delle aree costiere italiane. La «collezione delle cartoline», e quindi dei tanti luoghi immortalati, è emblematica di un problema culturale del progetto di territorio e di paesaggio, nel delicato rapporto tra terra e mare. È l'ennesima dimostrazione dei retaggi perpetuati e sedimentati in decenni di abusi e incurie; evidenzia come, in questo momento di grandi cambiamenti epocali, la «transizione ecologica» auspicata debba richiamare tutti i saperi che si occupano di territorio, l'urbanistica in modo particolare, e realizzare, per dirla con le parole di Massimo Acanfora, la «decarbonizzazione dell'immaginario»⁶, che è fatto culturale profondo da avviare a partire dai territori e dai loro suoli, e non forzatamente dall'aggiornamento dei paradigmi energetici e tecnologici⁷.

Un secondo tema riguarda il ruolo del tempo in relazione ai mutamenti del paesaggio naturale e antropizzato, un filone di ricerca sul quale la letteratura si è espressa ampiamente e in maniera molto varie-

⁶ Acanfora - Ruggieri 2021 estendono il concetto di transizione ecologica a molti campi delle attività umane ritenendo necessaria una «rivoluzione di sistema», non solo per andare oltre la pandemia, ma anche per trasformare la società e desiderare un futuro diverso. Il libro racconta la transizione ecologica con voci diverse e da ogni prospettiva: il quadro politico e normativo, la questione climatica, l'energia e i trasporti, l'economia reale e quella finanziaria, il fisco e il debito, l'estrazione di risorse e la produzione industriale, la biodiversità, il capitale naturale e quello agricolo, il suolo, l'aria e l'acqua, la *governance* globale e locale, la democrazia e la povertà energetica, dai paesi in via di sviluppo alle nostre città, il linguaggio, la «decarbonizzazione dell'immaginario».

⁷ In tal senso, si veda Cavallo 2021, e ancora, Coppola e altri 2021.

gata, tenendo a lacci stretti le metodologie di analisi dei contesti e la pratica del progetto (Bossi, Moroni, Poli 2010; Corner - Desvigne 2008; Jakob 2009).

La variabile temporale indirizza la riflessione sulla fragilità, ponendo l'accento sull'urgenza di progettualità, non solo intesa come strumento di conformazione fisica dello spazio, ma anche come dispositivo ermeneutico di interpretazione dei contesti e delle dinamiche trasformative: «l'«atto di vedere» fotografico è un processo logico-interpretativo che si confronta con la geografia del tempo, oltre che con quella dello spazio» (di Venosa 2021).

Oggi, è quanto mai importante intensificare le indagini per monitorare e documentare i cambiamenti, per costruire un viatico di informazioni e dati utili agli interventi di mitigazione, di adattamento, di messa in sicurezza. Il mezzo fotografico sta contribuendo e può continuare a farlo, portando all'attenzione i rischi a cui sono esposte molte terre del mondo e mettendo al riparo immagini di geografie ormai perdute (Grant - Dougherty 2020).

La fotografia permette di archiviare le trasformazioni e avere sempre una finestra per tornare a guardare ciò che è stato. Ogni foto, già nell'attimo in cui viene scattata, appartiene inesorabilmente al passato; è un piccolo frammento e testimonianza di una condizione in divenire; acquista il valore di «documento» che racconta una storia aperta. A distanza di tempo, questo patrimonio di sguardi ci permette di ricostruire le «biografie» dei paesaggi: in un certo senso, è possibile ricucire virtualmente i tanti tempi del paesaggio e continuare a imparare dal cambiamento avvenuto, per anticipare quello successivo. In fondo, per dirla con Rovelli: «La capacità di comprendere prima di vedere è il cuore del pensiero scientifico» (Rovelli 2017, p. 20).

Per queste ragioni, l'insieme dei 315 scatti partecipanti al concorso *Erosioni*, compone una sorta di atlante di sguardi, appunti utili a denunciare un fenomeno diffuso nello spazio e con implicazioni potenziali per il futuro. Ciò interagisce, ancora una volta, a livello cognitivo: può contribuire a prendere consapevolezza del presente effimero che stiamo vivendo e della incerta mutevolezza che proviamo a frenare osservando.

La necessità di adattare le città e i paesaggi ai cambiamenti climatici ci costringere a considerare il tempo per quello che è: mutevole, multidirezionale, non ricorsivo (Cottino - Zeppetella 2010). C'è stato un prima, ci sarà un dopo, «e a dileguarsi [...] è proprio ciò che chiunque crede sia l'unico elemento sicuro: il presente» (Rovelli 2017), che la foto si illude di poter trattenere.

Un ultimo tema, emerso dal confronto che la mostra ha aperto nelle giornate di conferenza a Lecce, riguarda la capacità dello sguardo fotografico di condizionare il pensiero collettivo, mostrando rappresentazioni in cui la sintesi tra realtà fisica, interpretazione soggettiva e condizione fenomenologica possa aggiornare, fino a sorprendere, anche chi conosce il paesaggio immortalato – o almeno crede di conoscere –, ovvero coloro che sono chiamati a gestirlo e a tutelarlo, o che quotidianamente lo abitano. Altro argomento complesso che qui possiamo trattare schematicamente.

Partendo dall'assunto che la percezione è un «aspetto strutturale» del paesaggio, i temi ad essa legati hanno consentito nel tempo, in urbanistica e nella pianificazione, la redazione di strumenti di analisi e progettuali di sicuro interesse: per esempio, le sperimentazioni sui caratteri di riconoscibilità dei luoghi e sulle immagini mentali, sulla percezione visiva come strumento di lettura del paesaggio, sulla visibilità e intervisibilità, sull'ampliamento dello studio della percezione ai sensi diversi da quello della vista, chiaramente privilegiato nel dibattito sul paesaggio.

Da alcuni anni si fa riferimento alla *social perception*⁸, ovvero «the way people think to landscape» (Buijs, Pedroli, Luginbühl 2006), filone di ricerca in cui vengono sottolineati gli aspetti culturali, simbolici e cognitivi che gli studi sulla percezione hanno messo in luce, rispetto a quelli che si riferiscono fondamentalmente ai sensi.

Le indagini sulla «percezione sociale» rappresentano uno degli ambiti che caratterizzano la ricerca europea sul paesaggio – insieme alle questioni relative alla partecipazione (Pedroli, Pinto-Correia, Cornisch 2006) – che permette di considerare due temi spesso segnalati in letteratura come problematici: l'influenza della cultura personale e di gruppo sulla formazione delle opinioni (Luginbühl 2008) e l'influenza della percezione sui comportamenti (Castiglioni 2011). Il secondo sembra particolarmente promettente per la pianificazione e il progetto di territorio, perché sposta il discorso da una considerazione oggettuale ad un uso strumentale del paesaggio nella pianificazione (Castiglioni 2011; Ferrario 2011).

E se il paesaggio si fa strumentale per la pianificazione del territorio, quale ruolo possiamo riconoscere alla fotografia intesa come sua rappresentazione?

Augustin Berque ha scritto: «Le società utilizzano e trasformano il proprio ambiente in funzione delle rappresentazioni che esse stesse ne

⁸ Y. Luginbühl, *La demande sociale de paysage*, Rapport au Conseil national du paysage – séance inaugurale du 28 mai 2001, in <https://www.vie-publique.fr/sites/default/files/rapport/pdf/014000726.pdf>.

fanno e, reciprocamente, lo interpretano in funzione delle proprie prassi materiali. L'ambiente dipende dunque dalle rappresentazioni, e queste a loro volta dipendono dall'ambiente» (Berque 1999, pp. 42-6). La nostra percezione dell'insieme delle caratteristiche del territorio (ciò che noi denominiamo «paesaggio») contribuisce alla formazione dei significati e dei valori che condizionano le nostre scelte e i nostri comportamenti nei confronti del territorio stesso: non è tanto la realtà che influenza i comportamenti, quanto piuttosto l'idea che ci siamo fatti della stessa (Zerbi 1993).

Da questa angolazione, oggi la fotografia di paesaggio può assumere un significato importante come strumento utile alla sensibilizzazione sociale verso le nuove questioni ambientali, che riguardano tutti, indistintamente. E può farlo seguendo l'*animus* della ricerca avviata nella seconda metà del secolo scorso, come si scriveva in esordio, in cui «una nuova bellezza non esclude ma convive con la mediocrità»⁹.

Non è certo la fotografia che può determinare direttamente le scelte di *governance*, di pianificazione e di trasformazione dei territori, ma può contribuire ad allargare la sfera delle conoscenze, ad approfondire le consapevolezze sulle condizioni in divenire e sulle responsabilità che si hanno sulla salute e sulla qualità del paesaggio, e che si ripercuotono sul benessere di chi abita.

Come fa notare lo studioso francese Yves Luginbühl (2004), il paesaggio riflette l'armonia tra l'uomo e la natura, l'armonia che risiede nel cuore della società. E attraverso queste associazioni il paesaggio entra in relazione con il benessere.

Se lo scopo della pianificazione è quello di leggere il paesaggio come riflesso del rapporto tra società e territorio e usare queste informazioni per progettare più consapevolmente e più efficacemente le foto di cui si scrive possono contribuire a sottolineare quanto il paesaggio sia «un'esperienza estetica che noi contempliamo vivendo in essa» (Assunto 1973, p. 7), quindi partecipando alla sua trasformazione e alla sua complessità, ovvero superandone definitivamente i limitanti significati estetici e interpretandolo come sintesi dei fenomeni in evoluzione e dispositivo funzionale a orientarli.

E la fotografia diventa, più che nel passato, strumento di indagine, di studio, di comunicazione, coinvolgendo e influenzando un ampio

⁹ Cfr. Basilio 2007, p. 144. L'autore scrive di una nuova bellezza, quella che si può cogliere ponendosi di fronte al paesaggio senza pregiudizi; quella bellezza che non si rintraccia attraverso la vista di scene o architetture straordinarie, ma nei paesaggi ordinari, omologati, banali, che, appunto, possono essere espressione di mediocrità.

numero di persone, dunque capace di far comprendere significati impliciti al di là dello sguardo.

Per chiudere, le parole di Gabriele Basilico: «Credo che la fotografia, con il suo potere di fissazione del reale, permetta di evocare la storia, di usare la memoria come strumento attivo e sensibile per rimettere in circolo energie trattenute o nascoste dietro le forme dell'apparenza. E se la fotografia alla fine non può certo cambiare il destino e non può tanto meno influenzare in modo determinante le scelte progettuali e politiche, ciò che sempre importa è la possibilità di poter creare una nuova sensibilità. Una nuova sensibilità per poter interpretare il mondo conformato, caotico e indecifrabile che ci sta dinnanzi» (Basilico 2007, pp. 147-8).

Riferimenti bibliografici

- Acanfora, M. - Ruggieri, G. (a cura di) 2021
Che cos'è la transizione ecologica. Clima, ambiente, disuguaglianze sociali. Per un cambiamento autentico e radicale, Altreconomia, Milano.
- Adger, W. N. 2006
Vulnerability, in «Global Environmental Change», 16, 3, pp. 268-81.
- Anguillari, E., Ferrario, V., Gissi, E., Lancerini, E. (a cura di) 2011
Paesaggio e benessere, Franco Angeli, Milano.
- Assunto, R. 1973
Il paesaggio e l'estetica, Giannini, Napoli.
- Barbanente, A. 2017
Quale futuro per i territori costieri?, in E. Zanchini - M. Manigrasso, *Vista mare. Le trasformazioni dei paesaggi costieri italiani*, Edizioni Ambiente, Milano, pp. 358-62.
- Basilico, G. 2007
Architetture, città, visioni. Riflessioni sulla fotografia, a cura di A. Lissoni, Bruno Mondadori, Milano.
- Berque, A. 1999
All'origine del paesaggio, in «Lotus», 101, pp. 42-6.
- Bossi, P., Moroni, S., Poli, M. (a cura di) 2010
La città e il tempo: interpretazione e azione, Maggioli, Sant'Arcangelo di Romagna.
- Brooks, N. 2003
Vulnerability, Risk and Adaptation. A Conceptual Framework, Tyndall Centre for Climate Change Research, University of East Anglia, Norwich.
- Buijs, A. E., Pedrolì, B., Luginbühl, Y. 2006
From Hiking Through Farmland to Farming in a Leisure Landscape: Changing Social Perception of the European Landscape, in «Landscape Ecology», 21, pp. 375-89.
- Castiglioni, B. 2011
Paesaggio e percezione: un binomio antico, nuove prospettive, questioni aperte, in *Paesaggio e benessere*, a cura di E. Anguillari e altri, Franco Angeli, Milano, pp. 34-45.

 Attimi di paesaggio nelle geografie del lungo tempo

- Cavallo, R. (a cura di) 2021
Le parole della Transizione Ecologica. Un lessico per l'economia circolare, Edizioni Ambiente, Milano.
- Coppola, A., Del Fabbro, M., Lanzani, A., Pessina, G., Zanfi, F. (a cura di) 2021
Ricomporre i divari. Politiche e progetti territoriali contro le disuguaglianze e per la transizione ecologica, il Mulino, Bologna.
- Corner, J. - Desvigne M. (a cura di) 2008
Natures Intermediaires: Les Paysages de Michel Desvigne, Birkhauser Architecture, Basel.
- Cottino, P. - Zeppetella, P. 2010
Tempo e politiche urbane, in *La città e il tempo: interpretazione e azione*, a cura di P. Bossi, S. Moroni, M. Poli, Maggioli, Sant'Arcangelo di Romagna, pp. 187-91.
- Crippa, M. A - Zanzottera, F. (a cura di) 2018
Fotografia per l'architettura del XX secolo in Italia. Costruzione della storia, progetto, cantiere, Silvana Editrice, Milano.
- Curzel, V. 2015
Fotografia, territorio, paesaggio: elementi per una strategia della memoria e del progetto, in *Fotografia territorio paesaggio*, a cura di V. Curzel e B. Toffolon, Trentino School of Management, Trento, pp. 20-8.
- D'Autilia, G. 2012
Storia della fotografia in Italia. Dal 1839 ad oggi, Einaudi, Torino.
- di Venosa, M. 2021
Lo sguardo fotografico, tra geografia e progetto, in *Città Sostenibilità Resilienza. L'urbanistica italiana di fronte all'Agenda 2030*, a cura di N. Martinelli e M. Mininni, Donzelli, Roma, pp. 127-9.
- Farinelli, F. 2003
Geografia. Una introduzione ai modelli del mondo, Einaudi, Torino.
- Ferrario, V. 2011
 «As perceived by people». *Alcune considerazioni su paesaggio e percezione*, in *Paesaggio e benessere*, a cura di E. Anguillari, V. Ferrario, E. Gissi, E. Lancerini, Franco Angeli, Milano.
- Füssel, H. M. - Klein, R. J. T. 2006
Climate Change Vulnerability Assessments: An Evolution of Conceptual Thinking, in «Climatic Change», 75, pp. 301-29.
- Ghirri, L. 2009
Lezioni di fotografia, Quodlibet, Macerata.
- Ghirri, L. 2021
Niente di antico sotto il sole. Scritti e interviste, Quodlibet, Macerata.
- Ghirri, L., Leone, G., Velati, E. 1984
Viaggio in Italia, Il Quadrante, Torino.
- Grant, B. - Dougherty, T. 2020
Overview Timelapse. How We Change the Earth, Ten Speed Press, Berkeley.
- Ippc 2021
Climate Change 2021: The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change, Cambridge University Press, Cambridge.
- Ispra 2021
Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici. Edizione 2021, in <https://www.snpambiente.it/2021/07/14/consumo-di-suolo-dinamiche-territoriali-e-servizi-ecosistemici-edizione-2021/>.

- Jakob, M. 2009
Paesaggio e tempo, Meltemi, Roma.
- Luginbühl, Y. 2004
Landscapes and individual and social well-being, Report on the theme 2 of the 2003 workshop for the implementation of the European Landscape Convention, T-Flor, 3, Strasbourg.
- Luginbühl, Y. 2008
Paisatge e ben star individual e social, in J. Nogué, N. Puigbert, G. Bretcha, *Paisatge i salut*, Observatorio del Paisaje de Cataluña, Olot, Barcelona.
- Manigrasso, M. 2019
La città adattiva. Il grado zero dell'urban design, Quodlibet, Macerata.
- Navarra, A. - Tubiana, L. (a cura di) 2015
Regional Assessment of Climate Change in the Mediterranean, Springer, Dordrecht.
- Pedroli, B., Pinto-Correia, T., Cornisch, P. 2006
Landscape – What's in it? Trends in European Landscape Science and Priority Themes for Concerted Research, in «Landscape Ecology», 21, 3, pp. 421-30.
- Pranzini, E. 2021
Granelli di sabbia. Una guida per camminare sul bordo del mare, Pacini, Pisa.
- Pranzini, E. - Williams, A. (a cura di) 2013
Coastal Erosion and Protection in Europe, Taylor & Francis, Abingdon.
- Rovelli, C. 2017
L'ordine del tempo, Adelphi, Milano.
- Tamagnini, L. 2018
Italia paesaggio costiero, PhotoAtlante Edizioni, Roma.
- Zanchini, E. - Manigrasso, M. 2017
Vista mare. Le trasformazioni dei paesaggi costieri italiani, Edizioni Ambiente, Milano.
- Zerbi, M. C. 1993
Paesaggi della geografia, Giappichelli, Torino.

La mostra *Erosioni* di Legambiente è a cura dell'Osservatorio paesaggi costieri italiani: Michele Manigrasso, Edoardo Zanchini, Lia Fedele, Amedeo Minischetti, Michael Liberato, Martina Lombardi, Angelo Semidai.



1. *Resilienza*, Torre dell'Orso, Lecce 2015. Foto di Daniele Buccarella (foto vincitrice).

Il Salento, nell'immaginario collettivo, è sinonimo di estate e vacanza. Il legame dei salentini con il mare travalica però l'aspetto godereccio delle ferie estive perché il mare da queste parti si vive tutto l'anno e lo si va a trovare sempre, anche d'inverno. Nel corso degli anni, però, il mare sta diventando anche un nemico del territorio, divorando chilometri di coste spesso violentate dall'azione dell'uomo, in nome di un turismo di massa non compatibile con la salvaguardia dell'ambiente. I maestosi complessi dunali sono per la gran parte gravemente compromessi e con loro anche la vegetazione autoctona che popola le dune, divenendo, in alcuni casi, vero e proprio esempio di resilienza.



2. *Help!*, Porto Cesareo, Lecce 2020. Foto di Daniele Buccarella.

Lo sbancamento delle dune ad opera dello scellerato abusivismo costiero, diffusosi negli anni settanta e ottanta lungo gran parte delle aree costiere del nostro paese, ha contribuito nel tempo a «consumare» letteralmente gli arenili, con l'effetto di far sprofondare le villette più «esclusive» in acqua. A Porto Cesareo, il murales, su una di queste abitazioni quasi inghiottite dal mare, sembra alludere ad un'ultima e disperata richiesta di aiuto da parte dell'arenile, così come la letteratura classica racconta di naufraghi e di messaggi affidati al mare.



3. *La strada*, Marina di Montemarciano, Ancona 2020. Foto di Simone Porretti (foto vincitrice).

Le prime luci dell'alba rivelano la storia di un'intera notte di tempesta: una strada, le sue case costruite in uno spazio rubato alla natura. Ora il mare cerca in tutti i modi di riappropriarsi di ciò che gli appartiene.



4. *La torretta*, Pontepasso, Pesaro-Urbino 2020. Foto di Simone Porretti.
Dove fino a poche settimane prima c'erano vita, ombrelloni, lettini, famiglie al sole e bambini che giocavano, ora c'è solo acqua e sale in tempesta. Rimane la torretta vuota del bagnino a ricordare le spensierate giornate dei vacanzieri estivi.



5. *Barriera antierosione*, Bibione, Venezia 2020. Foto di Margherita Del Piero (menzione d'onore).

Da alcuni anni la spiaggia di Bibione sta subendo un'erosione costante. L'uomo sta cercando di contrastare il fenomeno con sistemi parzialmente efficaci.



6. *Resilienza*, Bibione, Venezia 2020. Foto di Margherita Del Piero (menzione d'onore). Questa foto ritrae un dettaglio di barriera antierosione, un residuo delle barriere installate ai fini di mitigare l'effetto dell'erosione del mare lungo la costa adriatica. Rispetto a vent'anni fa, la spiaggia si è visibilmente ridotta, e l'ecosistema ne sta subendo le conseguenze. La vicina foce del Tagliamento acutizza il fenomeno: nei momenti di pioggia intensa, il fiume si gonfia e sfocia nel mare violentemente, anche per via della carenza di ghiaia dovuta alle modificazioni antropiche.



7. *Sinfonia silenziosa*, laguna veneta 2020. Foto di Paolo Paccagnella (menzione d'onore).
In questi luoghi, i confini fra acque e terra sfumano, fondendosi con il cielo. Si fatica a distinguere all'orizzonte quelli che sono fiumi, canali, valli, barene e lagune, nei rispettivi limiti. L'attività umana convive con le linee slanciate degli aironi e dei cormorani, in questa terra che sorge perennemente sul filo dell'acqua; una parte importante del degrado deriva dall'erosione sistematica da parte di agenti naturali e non, dei fondali e dei margini delle barene. Le grandi navi, la pesca condotta con metodi «distruttivi» del fondo e il moto ondoso generato dalle imbarcazioni ci conducono verso un ormai prossimo punto di non ritorno.



8. *Tempus fugit*, Vasto, Chieti. Foto di Paolo Paccagnella (menzione d'onore).
Gran parte delle diverse forme che la costa assume è il risultato dei fenomeni di erosione che portano all'arretramento della sua linea di margine. Questo processo è agevolato dai comportamenti di utilizzo del territorio in modo sconsiderato, prelevando sabbia dalle dune, costruendo edifici e strade sugli argini dei canali naturali, ostacolando il deflusso delle acque, cui consegue un mancato apporto di sedimenti che alimentano la fascia costiera.



9. *Il limite*, località Metaurilia, Fano, Pesaro-Urbino 2020. Foto di Fulvio Ferrero (menzione d'onore).

L'erosione costiera è un fenomeno che si manifesta al confine con l'attività dell'uomo. L'immagine inquadra un treno che passa a velocità sostenuta e in sicurezza, perché la ferrovia è protetta dalla scogliera che arriva al limite con i binari. La recinzione protegge il passaggio del treno e difende il confine. Si percepisce una minaccia e, in prima battuta, si pensa al mare che lambisce il viaggio e aspetta il momento più propizio per ostacolarlo. Guardando meglio, però, il pericolo arriva da più lontano e il segno tangibile è la moltitudine di tronchi d'albero trascurati a monte, e successivamente lanciati e disseminati lungo il tragitto.



10. *La trincea*, zona Sassonia, Fano, Pesaro-Urbino 2020. Foto di Fulvio Ferrero (menzione d'onore).

L'erosione costiera è un fenomeno che si manifesta al confine ostile. La fotografia mette in primo piano una trincea costruita dall'uomo per difendersi dall'erosione della costa. Tale baluardo è il simbolo della guerra di posizione, il cui presupposto è poter difendere a lungo territori molto estesi ma, allo stesso tempo, è un'immagine forte, che ricorda fatti terribili e sanguinosi. La nota positiva dello scatto è rappresentata dai colori sullo sfondo: scoprire che tutto ciò che è al di là dei propri confini non è vissuto come una minaccia.



11. Km 8 | *La Playa*, SS195 Striae 2020. Foto di Barbara Pau (menzione d'onore).

I solchi temporanei della ridefinizione degli argini lungo le peschiere nel sistema di interscambio laguna-mare. La Playa è il nome storico della striscia di sabbia lunga oltre 10 km che separa il sistema lagunare di Santa Gilla dal Mar Mediterraneo. Questo istmo, già utilizzato come strada di collegamento in epoca romana, oggi identificabile quasi totalmente con la SS195, appare come paesaggio-palinsesto complesso tra spiaggia, sistema di scambio laguna-mare, infrastruttura viaria ad intenso traffico, innesti urbanistici costieri e placche industriali. Una lingua di sabbia, in cui i fenomeni di erosione naturale e antropica si giustappongono e agiscono insieme.



12. Km 9 | *La Playa*, SS195 Tangere 2020. Foto di Barbara Pau (menzione d'onore).
Linee di confine e linee di erosione. La fragilità e la resistenza della linea di costa sono un osservatorio delle declinazioni di erosione come un processo vivo e dinamico.



13. *Contrasti*, Lavagna, Genova 2019. Foto di Cristiano Pugno (menzione d'onore).
La foto rappresenta la costa del comune di Lavagna, mentre la disastrosa mareggiata del 2019 stava placandosi: evento meteomarinò di portata epocale, durante il quale i marosi hanno raggiunto un'altezza mai vista nel Mediterraneo. La prospettiva dal drone consente di capire quale sia l'impatto delle onde sulla battigia, e di rendersi conto che l'unico ostacolo al mare è la massicciata della linea ferroviaria. Lo scatto è un'ulteriore indicazione di quanto sia necessario eliminare ogni struttura rigida presente sulla costa.



14. *Potenza*, Lavagna, Genova 2019. Foto di Cristiano Pugno (menzione d'onore).



15. *Erosioni umane*, i pontili dei muscolai, Marina del Canaletto, La Spezia 2020. Foto di Roberto Celi (menzione d'onore).
L'essere umano fa il possibile per contenere le erosioni naturali. Poi, dove la natura non erode, ci pensa lui.



16. *Vecchi filari*, i pontili dei muscolai, Marina del Canaletto, La Spezia 2020. Foto di Roberto Celi (menzione d'onore).
Le vecchie cime che reggevano i filari di reste piene di «muscoli» saranno distrutte.



17. *Scatto 5*, Lido Adriano, Ravenna 2018. Foto di Adriano Zanni (menzione d'onore).
Le dune artificiali di sabbia costruite in inverno a protezione del litorale e delle sue infrastrutture turistiche, ultima fragile barriera contro il costante fenomeno erosivo che colpisce le coste ravennati.



18. *Scatto 2*, Lido Adriano, Ravenna 2018. Foto di Adriano Zanni (menzione d'onore).
Le mareggiate invernali di maggiore intensità erodono la costa, restituendo spazio all'acqua. Riducono costantemente la spiaggia di Lido Adriano, mettono a forte rischio gli stabilimenti balneari, le loro economie, i loro clienti e il loro futuro.



19. *Balera sul mare*, lungomare di Bovalino, Reggio Calabria 2020. Foto di Giovanni Leuzzi (menzione d'onore).

La pavimentazione di un ex stabilimento balneare è quello che rimane dell'ennesima mareggiata che ha colpito il lungomare di Bovalino nel 2019. Il mare si riprende con forza ciò che gli è stato tolto dall'uomo.



20. *La Rocchetta*, lungomare di Bovalino, Reggio Calabria 2020. Foto di Giovanni Leuzzi (menzione d'onore).

La Rocchetta era uno storico lido della Locride, situato sulla Costa dei Gelsomini. Lo stabilimento è stato sempre vittima di mareggiate, sino all'ultima, avvenuta nel 2019. La forza del mare ha distrutto le pareti e ne ha devastato le fondamenta.



21. *Ecomostri che erodono*, Trapani 2015. Foto di Roberto Serra (menzione d'onore).
I litorali italiani sono spesso rovinati da strutture che erodono le fragili coste e abbruttiscono
paesaggi millenari.



22. *La costa sommersa*, Genova 2018. Foto di Roberto Serra (menzione d'onore).
La costa di Genova è completamente e densamente antropizzata, per scopi abitativi, industriali e turistici. Della costa naturale è rimasto solo il ricordo.



23. *L'ultima spiaggia*, Porto Sant'Elpidio, Fermo 2020. Foto di Nicolò Viozzi (menzione d'onore).

Lo scatto mostra una delle tante problematiche che i gestori di stabilimenti balneari, lungo la costa elpidiense, sono costretti ad affrontare: l'erosione costiera. Dopo diversi tentativi (fallimentari) da parte dell'amministrazione di risolvere o rallentare questo fenomeno, una delle soluzioni adottate dai ristoratori è stata quella di rafforzare le fondamenta degli stabilimenti, e di ricreare una «barriera di sicurezza» che impedisca al mare di danneggiare ciò che è presente lungo la costa. Il titolo fa riferimento all'ultimo tratto di spiaggia rimasta a disposizione degli stabilimenti che, tramite metodi di difesa artificiale, provano in qualsiasi modo a non arrendersi alla forza costante del mare.



24. *Trincea*, Porto Sant'Elpidio, Fermo 2020. Foto di Nicolò Viozzi (menzione d'onore).
L'immagine rappresenta una delle tante condizioni in cui versa il litorale elpidiense. Mentre alcuni stabilimenti sono ormai arrivati ad affacciarsi sul mare, altri hanno la «fortuna» di avere ancora un lembo di spiaggia da poter offrire ai loro clienti, sempre meno numerosi. Per evitare che gli stabilimenti subiscano danni durante le forti mareggiate invernali, alcuni ristoranti hanno adottato queste misure di protezione, tramite dune di sabbia e sassi.



25. *Erosione costa*, litorale Cabras Funtana Meiga, Oristano 2020. Foto di Flavio Testa.
Da tanti anni, il litorale viene eroso dalla forza costante del mare. In lontananza si scorge la torre che delimita l'oasi faunistica di Torre Seu, anch'essa ridotta nella sua estensione.



26. *Strada non più percorribile*, litorale Cabras Funtana Meiga, Oristano 2020. Foto di Flavio Testa.
Come si può osservare, una strada lambiva un'abitazione ed era percorribile anche dalle auto. In circa dieci anni il mare ha eroso la costa, e la strada non è più percorribile.



27. *Scirocco – Scatto 1*, Ischia, Napoli 2020. Foto di Enzo Rando.
Isola d'Ischia, Ischia Ponte, Castello Aragonese, vento di scirocco.



28. *Scirocco – Scatto 2*, Ischia, Napoli 2020. Foto di Enzo Rando.
Isola d'Ischia, Ischia Ponte, Castello Aragonese, vento di scirocco.



29. *Spiaggia di Capo Miseno*, Bacoli, Napoli 2016. Foto di Michele Pedone.
Nei pressi della spiaggia di Capo Miseno, a Bacoli, è stata realizzata una serie di scogliere a forma di palma per salvaguardare la spiaggia dalle mareggiate.



30. *Il Golfo di Napoli*, Castellammare di Stabia, Napoli 2016. Foto di Michele Pedone.
Il Golfo di Napoli ripreso dalla Costiera sorrentina, un anfiteatro naturale ricco di tesori naturalistici e di vestigia del passato, inestimabile ma fragile per la sua conformazione. Le correnti marine giocano un ruolo determinante nei fenomeni erosivi delle coste, purtroppo aggravati dall'antropizzazione massiccia.



31. *Mutazioni dis-organiche*, Marina di Montenero di Bisaccia, Campobasso 2018. Foto di Federico Dessardo.

Palo della luce in mezzo al mare, nel tratto di costa del comune di Montenero di Bisaccia, verso Petacciato Marina. La zona ha subito molti cambiamenti: ad oggi i pali della luce che erano in prossimità della costa sono stati smantellati.



32. *Speculazioni*, Spiaggia Vignola di Vasto Marina, Chieti 2019. Foto di Federico Dessardo.
Case sul mare. L'incoscienza di costruire sulla linea d'acqua.

Parte quinta
Coste in movimento: atelier di ricerca



Ricerche site-specific lungo le coste italiane

di Michele Manigrasso

L'atelier di ricerca¹, interno al programma della prima edizione di *Coste in movimento*, è stato attivato mediante una *call for paper*, alla quale hanno partecipato molti docenti e studiosi afferenti alle principali accademie italiane, ad associazioni e a diversi centri di ricerca di rinomato prestigio. Attraverso un processo di *double blind peer review*, alcuni membri del comitato scientifico dell'Osservatorio paesaggi costieri italiani hanno selezionato i contributi più significativi rispetto ai tre ambiti di indagine previsti dalla *call*.

Il primo focus ha riguardato studi e ricerche sulla rigenerazione dei paesaggi costieri naturali e rurali che rappresentano circa il 49% dei 6478 km di litorali italiani, escluse le piccole isole (dati Legambiente 2017): chilometri ancora «liberi» ma che rischiano comunque di scomparire, a causa degli incessanti processi di trasformazione e consumo di suolo che ancora oggi sono attivi lungo gran parte delle nostre coste.

Da un lato, la pressione antropica che si è spesso affrancata da ogni regime di tutela ambientale, dall'altro gli effetti dei cambiamenti climatici e, in particolar modo, le dinamiche di erosione costiera, hanno rappresentato i principali temi di riflessione, all'interno di un quadro comparativo di esperienze di ricerca interdisciplinari, utile all'avanzamento delle pratiche e delle teorie in termini di rigenerazione dei paesaggi costieri naturali e rurali. In questa prospettiva, hanno assunto particolare rilevanza alcune specifiche emergenze ambientali: i fenomeni pervasivi di abusivismo litoraneo e di degrado dei patrimoni marittimi e costieri naturali (aree umide, macchie boschive, dune) che svolgono un importante ruolo nell'erogazione dei servizi ecosistemici; la gestione dei reflui urbani e del ciclo dei rifiuti; la bonifica dei siti industriali.

La maggior parte dei contributi interessa il Meridione italiano, come il testo di Domenico Potenza che propone un ragionamento in merito ad abusivismo e a pressione insediativa lungo l'istmo del Lago di

¹ Atelier a cura di Michele Manigrasso, discutant: prof. Romeo Farinella.

Lesina (Foggia) che divide il mare dalle acque della laguna (da Torre Fortore a Torre Mileto). A partire dalle condizioni attuali e dal retaggio di abitudini consolidate nel tempo, l'autore si interroga sulle possibilità di futuro di un tratto di costa particolarmente martoriata dal cemento. È uno dei paesaggi d'acqua più suggestivi d'Italia, costituito da un susseguirsi straordinario di dune parallele alte alcuni metri, tra le poche rimaste intatte lungo le coste pugliesi; a sud della foce del fiume Schiapparo, però, il paesaggio muta radicalmente in una delle peggiori forme di abuso edilizio diffuso. Le cause vengono da lontano e sono da imputare all'incuria, alla discontinuità politica registrata, e ai reati perpetrati nel tempo. È un problema che non trova soluzione, anche per il sovrapporsi di una vertenza mai risolta sul riconoscimento della proprietà tra privati e demanio comunale.

Un tentativo di reazione è stato fatto attraverso l'adozione di un Piano di recupero. Ad oggi, purtroppo, nonostante le buone intenzioni e la collaborazione dei privati proprietari delle aree e delle pubbliche amministrazioni, la situazione non solo permane, ma tende ad aggravarsi. Come scrive l'autore: «Il problema [...] è sempre quello di una incerta e altalenante volontà politica (nel senso più riduttivo del termine) ovvero di "consenso" che muta al mutare degli amministratori. E anche di fronte ad una opportunità concreta di un Piano di recupero (seppur avanzato dagli "interessi" di iniziativa privata) nulla di fatto accade». E ancora, Potenza si domanda: «Cosa siamo disposti a concedere oggi, per restituire un equilibrio possibile a questo territorio? Qual è il prezzo da pagare per fermare/frenare la perpetrazione di un danno enorme che aumenta progressivamente nel tempo e nello spazio?». Interrogativi senz'altro complessi che rimettono in discussione, tra i tanti aspetti che attengono alla *governance* territoriale, l'idea stessa che abbiamo di paesaggio e, più profondamente, l'inefficacia di vincoli e tutele di fronte agli incessanti fenomeni di consumo di suolo e di abusivismo.

Da questa angolazione, rimanendo in Puglia e spostandoci più a sud, Nicola Martinelli, Maddalena Scalera e Maria Cristina Tagarelli avanzano soluzioni progettuali sul tema della rigenerazione in chiave ecologica, attraverso un'esperienza di ricerca applicata sul territorio costiero di Mola di Bari. Per rispondere alla necessità di nuove pratiche e di nuovi stili di fruizione del paesaggio, la ricerca riflette su strategie e azioni resilienti, di *recycle* e in linea con la Maritime Spatial Planning, per rafforzare e promuovere uno spazio litoraneo di qualità, dove ecologia e forma urbana conquistano un nuovo equilibrio.

L'intervento deve partire necessariamente – come scrivono gli autori – «dalle strutture di lunga durata del territorio, trame ecologiche da

mettere in valore», nella consapevolezza che la mancanza di presidio da parte di una «comunità di patrimonio» locale accentui l'esigenza di aprirsi nella *governance* a «scenari contemporanei di transizione». «Ripartire dal riconoscimento dei valori ecologici e culturali [...] consente di salvaguardare l'identità di una comunità che per secoli ha fondato la sua economia sull'attività agricola e su quella di pesca e cantieristica. La campagna costiera costituisce il punto privilegiato del territorio per riscoprire tale identità, muovendosi peraltro in una direzione non nostalgica di un paesaggio agrario ormai perso, ma aprendo, piuttosto, a prospettive di rigenerazione che interpretino le trame paesaggistiche [...] come risorse fondamentali per dare risposte ai nuovi usi allargati (balneazione, pratica degli sport, pescaturismo, diporto) e alle nuove forme di turismo che si intrecciano alle produzioni agricole locali».

A chiusura della terna di contributi relativi al primo ambito di ricerca, il saggio di Lia Fedele e Amedeo Minischetti affronta il tema della stagionalità delle città costiere italiane, e in particolar modo degli insediamenti informali che nel secondo dopoguerra hanno proliferato lungo molti tratti di costa. Le «città fantasma», esito di penalizzanti stagionalità, di abusi edilizi e di urbanizzazioni non adeguatamente pianificate, in molti casi hanno manomesso e influenzato paesaggi naturali che vivono il degrado a causa dell'abbandono, dell'incuria e dell'inefficace sistema di vincoli e tutele.

Scrivono: «Il fenomeno dell'abbandono non ha riguardato solo i centri urbani, ma anche aree naturali potenzialmente di grande interesse che hanno assunto la connotazione di "paesaggi fantasma", in parte martoriati dalla pressione dell'uomo e in parte tagliati fuori dal patrimonio (anche immateriale) delle comunità, per inadeguate strategie di fruizione, conoscenza e valorizzazione».

Come ad Alcamo Marina in Sicilia, insediamento al quale gli autori dedicano parte del loro contributo, consegnando gli esiti di un'esperienza di ricerca applicata, realizzata nel seminario itinerante di progettazione architettonica Villard: 19 «Alcamo Marina: *Reconstructing the coastal landscape*» (2017-2018). Per Fedele e Minischetti, il caso di Alcamo Marina è emblematico della vulnerabilità di aree di forte interesse paesaggistico che hanno subito il boom edilizio del secondo dopoguerra, e che oggi richiederebbero una strategia territoriale complessa che miri alla rinaturalizzazione, e sia capace di iniettare caratteri di urbanità sostenibile negli insediamenti informali esistenti, secondo lo spirito della «transizione ecologica» invocata.

Il secondo ambito di riflessione ha interessato, invece, la rigenerazione dei paesaggi costieri fortemente urbanizzati. In particolare, è sta-

ta registrata la proposta di esperienze di ricerca riguardanti l'innovazione metodologica applicata alla redazione degli strumenti di governo del territorio sensibili ai cambiamenti climatici in corso. Il confronto tra i casi è stata un'occasione utile per riflettere sull'efficacia degli strumenti urbanistici esistenti, sulla loro armonizzazione o discordanza nei passaggi di scala, dai territori urbani a quelli regionali; sulla necessità di aggiornarli rispetto alle nuove condizioni di incertezza imposte dallo scenario ambientale in cui viviamo.

In merito a questo ambito di indagine, nelle pagine che seguono, sono presentati quattro contributi molto differenti tra loro, saggi che indagano criticamente i processi di evoluzione dell'urbanizzato costiero italiano; la gestione degli ambiti demaniali in tema di manutenzione, riuso, riciclo, bonifica e sviluppo sostenibile delle attività turistico-ricreative; metodi e processi di pianificazione sostenibile per la ricomposizione del rapporto tra città e litorali.

Nel capitolo *Time line di paesaggi costieri. Letture storico-comparative di coste in movimento*, Caterina Palestini presenta un'analisi critica storico-iconografica dell'evoluzione della costa medio adriatica. L'indagine, che si affida all'analisi comparativa di cartografie storiche e foto aeree, mette a fuoco problematiche ancora oggi non risolte lungo la fascia litoranea abruzzese, le connotazioni del sistema geo-morfologico, i meccanismi che hanno condotto alla condizione attuale, per chiarire i passaggi e le trasformazioni registrate nel corso degli anni. Quella di Caterina Palestini è un'indagine retrospettiva che se da un lato evidenzia la mutevolezza di tali paesaggi, attraverso una simbolica time line scandita dai momenti di trasformazione cruciali, dall'altro fornisce una chiave di lettura per comprendere le logiche e i processi che hanno determinato l'organizzazione, il posizionamento, la realizzazione di strutture e sistemi di avvistamento, approdo e labile difesa litoranea. «La ricerca attraverso le immagini ha messo in relazione le diverse realtà epocali per percepirne gli scenari, individuare le valenze, le connotazioni materiali e immateriali dei luoghi, traendo da essi gli spunti per la riqualificazione culturale e ambientale da porre in atto, per non continuare ad infierire su un patrimonio naturalistico di qualità».

La scelta di porre l'attenzione su questi paesaggi, da sempre in movimento, non è retorica ma è una lucida e cosciente presa di posizione di fronte alla necessità di dover trovare soluzioni a problemi che continuano a reiterarsi e che oggi producono danni ancor più importanti rispetto al passato; come fa notare l'autrice, sono questioni che dovremmo risolvere con le odierne tecnologie, con progetti, manutenzioni e cure che rispettino i caratteri e le fragilità ambientali, senza esasperare

rarle. Per questo, la logica dello sguardo, che per la conferenza *Coste in movimento* è stata in forme diverse strumento di lettura e di confronto interdisciplinare, ancora una volta ci consente di evidenziare prassi e abitudini deterrenti che non possiamo più accettare e consentire.

Come nel saggio presentato dai geologi Giovanni Randazzo e Stefania Lanza, contributo che consegna un'esperienza di ricerca applicata in territorio di Sicilia, per la rigenerazione del paesaggio costiero del litorale di Messina². Per buona parte sovrapposto alla propria area portuale, questo brano di paesaggio è stato profondamente modificato, e oggi si presenta come un *unicum* costruito. In origine, era composto da una moltitudine di ambiti strettamente interconnessi in cui le acque interne e marine (lo Stretto, le fiumare, i laghi) si univano con gli spazi terrestri (naturali, rurali e poi urbani e periurbani, quindi infine industriali e portuali); ma questa «evoluzione relazionale» non si è sviluppata in maniera resiliente: si è spesso operato contro natura, riducendo il verde urbano, tombando i corsi d'acqua, industrializzando aree costiere e allontanando l'affaccio sul mare, con la costruzione di un porto diffuso e di una rete ferroviaria invasiva.

Secondo gli autori, l'opportunità del Piano regolatore portuale, in concomitanza con la necessità di bonificare l'area industriale della zona Falcata, permette di immaginare una prospettiva d'uso, funzionale alla sua vocazione, rigenerando il rapporto tra città e mare: «La zona Falcata deve essere valorizzata nelle sue attività "marine", rispettando la valenza del luogo e la sua stessa vocazione naturale».

A seguire, le attiviste Alberta Franceschini, Marta Minà e Anna Giannetti consegnano il loro saggio dal titolo *Il caso Pro Infantia a Terracina: rigenerazione o degenerazione urbana?* Terracina, in provincia di Latina, con i suoi circa 50 000 abitanti, è una delle città costiere più belle del Lazio meridionale, di grande rilevanza turistica, dotata di un lungomare di circa 4 km di spiaggia con una lunga pista ciclabile, abbellito da verdi palme e tamerici, su cui affacciano diverse ville e palazzine a due piani, alternate a pensioni e alberghi; un lungomare però privo di verde pubblico attrezzato e parcheggi.

Nonostante lo sviluppo urbanistico impetuoso degli anni sessanta e settanta, Terracina è riuscita, a differenza di altre località costiere italiane, e in particolare laziali, a conservare il suo profilo paesaggistico, anche grazie ad un Piano regolatore lungimirante, redatto nel 1972. Con-

² Il contributo prende spunto dall'attività svolta dagli autori in qualità di consulenti per conto dell'Autorità di sistema portuale dello stretto (Asp) ai fini dell'omogeneizzazione del Piano regolatore portuale (Prp) alle diverse osservazioni espresse nel corso dei quasi tre lustri di iter approvativo.

dizione che rischia di capovolgersi a causa di un Piano territoriale paesistico regionale che non garantisce sufficiente tutela delle coste, neanche a 300 m dalla battigia, e una interpretazione «sui generis» della legge regionale n. 7 del 2017 sulla rigenerazione urbana, nonché l'attuazione di norme urbanistiche a livello locale che permettono, con il meccanismo della monetizzazione degli standard urbanistici, di alienare spazi verdi e parcheggi, cambiare destinazioni d'uso, demolire e ricostruire edifici anche storici, in favore di lottizzazioni impattanti: persino in pregiatissime aree fronte mare, come nel caso della «Pro Infanzia», uno degli interventi urbanistici più devastanti dagli anni settanta.

Le autrici ripercorrono le fasi di questa triste vicenda civile, urbanistica e giudiziaria, sottolineando, da un lato, l'incoerenza tra gli strumenti di governo e la tendenza alla privatizzazione, nonché monetizzazione a sfavore del paesaggio come bene comune e come testimonianza delle identità locali, e, dall'altro, la loro volontà di continuare a vigilare, perché «questa vicenda, ancora non conclusa, ci insegna che non è più possibile accettare che la tutela dei beni paesaggistici, che insieme ai nostri beni culturali sono il fondamento di uno sviluppo compatibile e armonico, come sancito dall'art. 9 della nostra Costituzione, sia considerata un ostacolo, mettendo in contrapposizione la tutela e la salvaguardia del paesaggio con gli aspetti puramente economici del rilancio edilizio».

Chiudono la serie di saggi dedicata al secondo ambito di indagine Matteo D'Ambros e Sergio Sanna, con un contributo sbilanciato verso il progetto e concentrato su tre casi studio, localizzati rispettivamente sugli arenili del Lido di Venezia (Alberoni), di San Michele al Tagliamento (Bibione) e di Palermo (Costa sud). Gli autori riflettono sulla ridefinizione del valore progettuale delle opere di manutenzione ordinaria degli spazi pubblici e in concessione; sul riuso dei materiali reperiti *in loco*, con particolare attenzione a tutti gli elementi cosiddetti assimilabili allo «spiaggiato» organico e non-organico; sullo sviluppo di metodologie di progetto operative non convenzionali; sull'organizzazione degli spazi secondo la costruzione di situazioni di allestimento temporaneo dell'ambito dell'arenile, in forma di luoghi attrezzati utili a svolgere funzioni performanti; sul supporto alla pubblica amministrazione e a operatori privati per una gestione di azioni di manutenzione degli arenili.

La metodologia proposta da D'Ambros e Sanna individua la condizione *site-specific* come risorsa e ispirazione: propone una riflessione sui meccanismi della produzione del lavoro a partire dal contenimento delle risorse economiche e ambientali, per l'ottimizzazione del tempo di esecuzione inteso come processo virtuoso di rinaturalizzazione dei luoghi.

Il terzo e ultimo ambito di indagine ha riguardato la pianificazione e gestione integrata del turismo costiero e demanio marittimo. Una ragione per lavorare in modo nuovo alla rigenerazione delle coste riguarda il profondo cambiamento che sta avvenendo nella domanda turistica a livello internazionale. Ci troviamo di fronte a fenomeni di portata davvero senza precedenti e che ci devono interessare, non solo nei numeri, ma anche nelle forme che potranno assumere rispetto ai caratteri delle aree costiere italiane e ai problemi di cui soffre l'offerta turistica, a partire dalla stagionalità. Una delle tendenze più forti e interessanti è la crescita di una domanda di qualità che non si accontenta del servizio alberghiero in prossimità del mare, ma che cerca un legame con il paesaggio, i valori patrimoniali del territorio, la natura e la gastronomia, anche attraverso forme di mobilità sostenibile (pedonali e ciclabili, spostamenti in treno e con mezzi elettrici).

Il nostro paese, proprio per le sue risorse e peculiarità, si deve attrezzare di fronte a questo scenario, interpretando i cambiamenti strutturali in corso come nuove opportunità per lo sviluppo di un turismo più equo e sostenibile.

Per questo ambito di indagine, sono stati selezionati, tra i tanti pervenuti, tre contributi che interessano la Puglia. Il primo, di Federica Montalto, è un estratto degli esiti di una ricerca condotta presso il Politecnico di Bari, mirata ad approfondire le logiche di sviluppo dei territori costieri pugliesi, a oltre cinque anni di distanza dalla data di approvazione del Piano paesaggistico territoriale (Pptr). L'indagine ha definito delle linee guida specifiche per il progetto strategico di «Valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri» (come disciplinato dall'art. 6 c. 6 delle Nta del Pptr), affinché possano essere di riferimento per la verifica e valutazione dei vincoli paesaggistici, come sancito dagli art. 44/45 delle Nta del Pptr. La Puglia è stata interessata negli ultimi anni da una fortissima attenzione turistica, pertanto la ricerca dell'autrice ha esplorato le relazioni tra aumento della domanda, le geografie della fruizione e le loro ricadute nella pianificazione e progettazione territoriale, tentando di immaginare nuovi scenari aperti a forme di «turismo sostenibile», a cui la *call for paper* ha fatto riferimento.

Il secondo contributo è scritto a più mani da Pasquale Balena, Alessandro Bonifazi, Giulia Motta Zanin e Carmelo Maria Torre. Il testo, dal titolo *La pianificazione costiera tra obiettivi di sviluppo sostenibile e conflitti multilivello*, propone un sondaggio sulle implicazioni che l'erosione costiera e le manomissioni antropiche stanno avendo nella gestione delle attività turistico-ricreative, nello spazio demaniale e nella tensione fra attività agricole e urbanizzazione lungo i bordi d'acqua. In

particolare, la riflessione interessa i territori di Rodi Garganico (in provincia di Foggia) e Margherita di Savoia (in provincia di Barletta-Andria-Trani), tratti costieri molto differenti tra loro, pur basando la propria economia sulle stesse attività turistico-balneari e agricole.

Il caso di Rodi Garganico e della formazione del Piano comunale delle coste evidenzia la complessità nella gestione delle aree demaniali marittime e la necessità di far esplorare alle amministrazioni comunali «percorsi di sussidiarietà orizzontale» attraverso il coinvolgimento di *stakeholders* rilevanti, come, per esempio, i titolari delle concessioni demaniali marittime e gli imprenditori in settori dipendenti dalle risorse costiere e marine. L'esperienza di ricerca sul territorio di Margherita di Savoia, invece, dà rilievo alla necessità di creare una base di conoscenze diverse, interdisciplinari e scientifiche, presupposti ineludibili alla pianificazione e alla gestione delle aree costiere. Come asseriscono gli autori, «la pianificazione costiera può assumere [...] un ruolo fondamentale per affrontare una sfida così complessa che non può prescindere un approccio interdisciplinare e integrato».

Restando in Puglia e procedendo verso sud, l'ultimo capitolo che chiude i contributi selezionati dall'atelier di ricerca è stato proposto da Annarita Angelini, Mariflo Magli, Francesco Maiorano e Marco Massari, membri a diverso titolo dell'Ente parco delle dune costiere della Regione Puglia. Gli autori auspicano un percorso di ricomposizione paesistica dei frammenti spaziali nel tratto costiero tra Ostuni e Carovigno, in provincia di Brindisi, che configuri un nuovo assetto territoriale, prendendo in carico i caratteri morfologici del paesaggio, le geografie sociali, le ecologie emergenti, attraverso gli «utensili» (*outillage*) propri della disciplina urbanistica.

A partire dall'esperienza maturata dalla sua istituzione sui temi della tutela e valorizzazione dell'area protetta e dei territori contermini, il Parco delle dune costiere propone un Contratto di costa mutuando la normativa dell'art. 23 del Pptr, nel tratto compreso tra Torre San Leonardo e Torre Guaceto, tramite l'attivazione di un tavolo partecipato interdisciplinare. Questo percorso intende sperimentare un'urbanistica «operativa e creativa», in grado di stimolare una compartecipazione attiva dei privati e delle associazioni al disegno territoriale, facendo coincidere forme di utilità pubblica, di possibilità di sviluppo, di equità economica e benessere sociale. Il Contratto di costa, per dirla con le parole degli autori, «non vuol essere solo e semplicemente uno strumento tecnico amministrativo, ma un gesto di responsabilità verso il paesaggio costiero, che risvegli un sentimento di cura nei confronti della nostra casa, del luogo dove viviamo, della natura, della Terra».

1. Lesina, Torre Mileto. Un piano di recupero
per l'insediamento abusivo in uno dei paesaggi più delicati
della costa adriatica
di Domenico Potenza

L'istmo del Lago di Lesina che divide il mare dalle acque della laguna (da Torre Fortore a Torre Mileto) è uno dei paesaggi d'acqua più importanti d'Italia, sotto l'aspetto naturalistico, costituito da un susseguirsi straordinario di dune parallele alte alcuni metri; forse le poche rimaste intatte in questo lungo tratto di costa adriatica.

Tuttavia, al di là della Foce Schiapparo, che nel tempo ha fatto da argine all'antropizzazione di questo delicato equilibrio ecologico, il paesaggio muta radicalmente in una delle peggiori forme di abuso che si possano presentare lungo le coste della Puglia e, forse, dell'intero Adriatico.

È questo un problema antico: di incuria, per la pubblica amministrazione; di violenza, per i reati perpetrati nel tempo. Un problema che non trova soluzione, anche per il sovrapporsi di una vertenza mai risolta sul riconoscimento della proprietà tra privati e demanio comunale.

Eppure, un tentativo per dare soluzione, o quantomeno per cercare una strada da percorrere in questa direzione c'è stato con l'adozione di un Piano di recupero. Ad oggi, purtroppo, nonostante le buone intenzioni e la collaborazione dei privati proprietari delle aree e delle pubbliche amministrazioni, la situazione non solo permane ma si aggrava.

Cosa siamo disposti a concedere oggi, per restituire un equilibrio possibile a questo territorio? Qual è il prezzo da pagare per fermare/frenare la perpetrazione di un danno enorme che aumenta progressivamente nel tempo e nello spazio? Sono queste le questioni sulle quali provare a ragionare.

*1. L'Approvazione del Piano paesaggio della Regione Puglia.
L'introduzione dei piani di intervento per il recupero territoriale.*

Il 15 dicembre del 2000 la Regione Puglia, con delibera di Giunta regionale n. 1748, approva in via definitiva il Piano urbanistico territo-

riale tematico per il paesaggio, denominato più sinteticamente Putt/p. «Il Piano [...] disciplina i processi di trasformazione fisica e l'uso del territorio allo scopo di: tutelarne l'identità storica e culturale, rendere compatibili la qualità del paesaggio, delle sue componenti strutturanti, e il suo uso sociale, promuovere la salvaguardia e valorizzazione delle risorse territoriali»¹.

Nella ricognizione degli ambiti territoriali sul territorio regionale e in particolare lungo le aree costiere, il Piano prende atto della presenza diffusa di insediamenti abusivi, «quelli costituiti da una pluralità di costruzioni abusive comportante una continuità edificata e una rilevante modificazione dell'assetto del territorio».

Molti degli abusi riconducibili a queste specifiche caratteristiche sono quegli stessi che per varie ragioni (non ultima il mancato termine dell'iter per l'ottenimento dei condoni previsti con i provvedimenti del 1985 e del 1994) rimangono ancora oggi (a vent'anni dalla approvazione del Putt) in una sorta di sospensione temporale/legislativa la cui scadenza viene puntualmente rinnovata oltre il tempo ultimo ogni volta previsto.

L'occasione concreta per avviare possibili procedure di intervento determinate a ristabilire una forma di legalità per questi abusi (almeno per quelle situazioni di maggiore peso insediativo) viene offerta proprio dal Putt/p con l'introduzione dello strumento del Pirt (Piano di intervento per il recupero territoriale). Uno strumento utile alla determinazione di varianti, per il risanamento di quegli insediamenti che abbiano comportato una rilevante trasformazione dell'assetto paesaggistico originario.

L'introduzione del Pirt non si configura unicamente come occasione straordinaria di sanatoria ma aggiunge un'opportunità concreta di adeguamento, per quanto possibile, all'assetto urbanistico/paesaggistico regionale, avanzato proprio con l'approvazione definitiva del Putt/p. Al recupero dei manufatti edilizi (quelli più diffusamente presenti negli insediamenti abusivi) si accompagnano e si integrano strategie di recupero ambientale e di riqualificazione paesaggistica. Tra le tipologie di intervento, infatti, il Pirt prevede, al di là dell'eventuale mantenimento delle volumetrie abusive esistenti: l'infrastrutturazione del sito, la destinazione d'uso e l'eventuale edificazione di aree interstiziali e la delocalizzazione di quelle volumetrie abusive che interferiscono con la consistenza paesaggistico-ambientale presente; così come sottolineato

¹ Bollettino ufficiale della Regione Puglia – n. 8 suppl. del 17 gennaio, Assessorato urbanistica e assetto del territorio – Piano urbanistico territoriale tematico «paesaggio» – Norme tecniche di attuazione (testo modificato in accoglimento delle osservazioni).

— Lesina, Torre Mileto. Un piano di recupero per l'insediamento abusivo —

nell'articolato normativo². Uno strumento coraggioso e delicato nella sua connotazione compromissoria che, tuttavia, nonostante lo slancio ottimistico (forse anche troppo) del legislatore, non è riuscito a trovare una concreta applicazione, proprio nella direzione che lo stesso legislatore si proponeva di fare.

Quanti siano, ad oggi, i Pirt approvati, non lo sappiamo con certezza, bisognerebbe avere un'anagrafe dei piani presentati e verificare quanti di questi abbiano effettivamente completato l'iter per l'approvazione definitiva; non credo molti. Certo è che sono state tante le iniziative sollecitate, avviate e in parte avanzate dai vari territori, anche se molte di queste sono, ancora oggi (trascorsi ormai vent'anni) arenate nelle lungaggini burocratico/amministrative dei vari enti preposti al controllo e alla approvazione dei piani.

Un ulteriore conforto della bontà dello strumento, al di là dalle sue possibili occasioni di utilizzazione, è restituito dall'approvazione definitiva del Pptr (Piano paesaggistico territoriale regionale), uno strumento complesso e denso che nelle diverse fasi dell'istruttoria aveva comunque confermato (nella sostanza) i Pirt con l'obiettivo di «riqualificare i paesaggi degradati delle urbanizzazioni contemporanee»³.

Bisogna inoltre sottolineare che i Pirt si configurano come strumenti urbanistici esecutivi, promossi con iniziativa pubblica ma anche su sollecitazione dei privati. Nel caso di iniziativa privata, anche solo uno degli aventi causa può avviare le procedure e coinvolgere le amministrazioni comunali interessate le quali, laddove ne riscontrino l'interesse pubblico, provvedono ad attivarne l'iter amministrativo per l'approvazione secondo le procedure stabilite dalla legge⁴.

² «Il Pirt mira al recupero dell'edificato [...] in un quadro di valutazione della compatibilità dell'esistente in relazione alla tutela e salvaguardia del territorio interessato, come prescritto dal Putt/Pba (Ambiti territoriali estesi e Ambiti territoriali distinti), da concretizzarsi anche attraverso interventi di mitigazione e compensazione paesaggistico-ambientale».

³ Art. 107 del Titolo VIII del Pptr (Piano Paesaggistico Territoriale Regionale) nel quale si riporta come «I Piani d'intervento di recupero territoriale (Pirt) di cui al Piano urbanistico territoriale tematico per il paesaggio (Putt/p) approvato con deliberazione di Giunta regionale 15 dicembre 2000, n. 1748 sono confermati dal Pptr e sono finalizzati, in particolare, al perseguimento dell'obiettivo generale del Pptr n. 6 «Riqualificare i paesaggi degradati delle urbanizzazioni contemporanee» di cui all'elaborato 4.1 «Obiettivi generali e specifici dello Scenario strategico»».

⁴ Così come si legge nell'art. 7.08, che istituisce i Piani di intervento di recupero territoriale, «il Comune, motivando ed attestando la compatibilità degli interventi di recupero territoriale proposti con le finalità di tutela e valorizzazione delle risorse paesaggistico-ambientali del sito, può formare, anche su proposta di privati, il «Piano di intervento di recupero territoriale» (Pirt) al fine di qualificare l'area di intervento e di verificare la sanabilità di edificato abusivo non sanabile ai sensi delle leggi ll. rr. 56/80 e 30/90».

Domenico Potenza

È questo il caso dell'insediamento di Torre Mileto, in massima parte sviluppatosi su suoli del comune di Lesina, ma proposto dalla società Lesina Finanziaria s.r.l., proprietaria di una parte consistente di terreni interessati da un diffuso abusivismo edilizio con contestuale occupazione abusiva dei suoli.

2. Il caso di Torre Mileto.

L'istmo del Lago di Lesina che divide il mare dalle acque della laguna (da Torre Fortore a Torre Mileto) è uno dei paesaggi d'acqua più importanti d'Italia, costituito da un susseguirsi straordinario di *dune* parallele alte alcuni metri; forse le poche rimaste intatte in questo lungo tratto di costa adriatica. In realtà solo la sponda settentrionale, il *tombolo*, che ancora oggi separa la laguna dal mare, conserva i caratteri tipici della natura lacustre, soprattutto nel tratto compreso tra il canale Acquarotta e la Foce Schiapparo (Fig. 1)⁵.

⁵ Le immagini che corredano il saggio sono state realizzate nel 2004 da Mimmo Attademo (fotografo foggiano che ringrazio per la concessione alla pubblicazione) e riportano le condizioni del sito alla data del completamento dei sopralluoghi e delle indagini utili alla



Figura 1. Il centro abitato di Lesina in affaccio sull'omonimo lago. Fonte: foto di Mimmo Attademo (2004).

____ Lesina, Torre Mileto. Un piano di recupero per l'insediamento abusivo ____

Sul confine occidentale, all'altezza della Punta Pietre Nere, avanza inesorabile il consumo di suolo, alimentato dall'insediamento turistico di Marina di Lesina; su quello orientale invece, al di là della Foce Schiapparo, che nel tempo ha fatto da argine all'antropizzazione di questo delicato equilibrio ecologico, il paesaggio muta radicalmente in una delle peggiori forme di abuso che si possano presentare lungo le coste della Puglia e, forse, dell'intero Adriatico. Una distesa di abitazioni, più o meno regolare nella distribuzione dei manufatti, costruita lungo tutto l'affaccio a mare per una lunghezza di dieci chilometri circa. Oltre duemila costruzioni realizzate in spregio ad ogni norma e con l'aggravante della contestuale occupazione abusiva dei suoli. Case senza fondamenta, ma a pochi metri dal bagnasciuga. «Un insediamento la cui toponomastica è stata suggerita dalla fantasia e segnata con il pennarello su cartelli improvvisati, senza rete fognaria e senza allacci. Una vergogna collettiva. Una vicenda che ancora oggi, nonostante le parole e le promesse spese, non è ancora stata risolta. E questo nonostante molte di quelle case stiano letteralmente marcendo e non abbiano alcun valore di mercato, tanto che gli stessi eredi spesso non le ritengono un bene irrinunciabile. Così, ogni estate, le case di Torre Mileto tornano a ripopolarsi di vacanzieri abusivi» (Fig. 2)⁶.

È questo un problema antico: di incuria, per la pubblica amministrazione; di violenza, per i reati perpetrati nel tempo dai privati. Un problema che non trova soluzione, anche per il sovrapporsi di vertenze mai risolte sul riconoscimento della proprietà tra i privati e il demanio comunale. «Confrontarsi con il problema dell'abusivismo di Torre Mileto, o meglio della zona Schiapparo, è stata e sarà una delle sfide più complicate che si pongono ad un amministratore del Comune di Lesina – scriveva il sindaco della città nel 2004 – un crogiuolo di conflitti economico-sociali e politici dove, se le istituzioni e le forze sane rinunciano a svolgere la loro funzione vi sono tutti gli interessi perché altre

formazione del Pirt. Sono immagini aeree che testimoniano la straordinarietà del territorio e, nello stesso momento, la sua fragilità ormai irrimediabilmente compromessa dagli abusi diffusi che si presentano lungo tutta la costa che va dalla Foce Schiapparo fino alla Torre Mileto. Il volo parte con una vista del centro urbano di Lesina per poi allargarsi all'insediamento turistico della Marina di Lesina (all'altezza della Punta Pietre Nere) e prosegue lungo il tombolo che divide il mare dalla laguna, ancora intatto nel tratto che va dal canale Acquarotta fino alla Foce Schiapparo. Oltre la foce si mostra in tutta la sua estensione l'insediamento abusivo di *Torre Mileto*, visto da entrambe le prospettive, orientale e occidentale, con alcuni particolari degli aggregati residenziali presenti. Un documento puntuale e prezioso, capace di raccontare molto meglio il sito, di quanto riesca a fare qualsiasi descrizione testuale.

⁶ *Mare Monstrum*, dossier Legambiente del 17 giugno 2016, «Il villaggio di Lesina – Torre Mileto (FG)».

forze si inseriscano per soddisfare ben altri bisogni» (Ottolino - Testini 2006, p. 7).

Un tentativo per dare soluzione, o quantomeno per cercare una strada possibile da percorrere in questa direzione, c'è stato; accompagnato (almeno inizialmente) da quelle stesse istituzioni e «forze sane» cui faceva riferimento il sindaco di Lesina. Ad oggi, purtroppo, nonostante le buone intenzioni e la collaborazione dei privati proprietari e delle pubbliche amministrazioni, la situazione non solo permane ma si aggrava, consolidando quelle «forze altre» che lucrano per il soddisfacimento di «altri bisogni».

L'occasione per avviare le procedure di un intervento determinato a ristabilire una forma di legalità per questo territorio si offre agli inizi del 2000, proprio con l'istituzione normata dei Piani di intervento per il recupero territoriale, i Pirt ai quali abbiamo fatto riferimento in premessa.

Nessuno, sia i privati proprietari che la pubblica amministrazione, aveva contezza della dimensione che l'insediamento aveva assunto negli anni e tra le prime azioni da fare la principale era quella di conoscere l'entità e l'estensione degli abusi. Una estensione diffusa di oltre 2000 manufatti, priva di qualsiasi opera di urbanizzazione, nei quali, durante



Figura 2. Il controcampo verso occidente della lunga lingua di terra con in evidenza la parte dell'insediamento abusivo fino alla Foce Schiapparo, oltre la quale il tombolo recupera la sua dimensione naturale. Fonte: foto di Mimmo Attademo (2004).

____ Lesina, Torre Mileto. Un piano di recupero per l'insediamento abusivo ____

le stagioni estive, si concentrano oltre 5000 residenti, senza acqua corrente, senza energia elettrica e priva di un sistema fognario degno di chiamarsi tale.

Il gruppo Finanziario Fingen, proprietario di gran parte delle aree interessate dagli abusi, attraverso la società Lesina Finanziaria s.r.l. e in collaborazione con l'Utc di Lesina, avvia un programma di ricognizione per il censimento dei manufatti edilizi e per l'aggiornamento della cartografia, registrando la consistenza e le forme degli abusi presenti. Una situazione assolutamente non facile, per la delicatezza e la fragilità dell'intera area, interessata dalla sovrapposizione di vincoli di diversa natura, tra i quali: la perimetrazione che la colloca all'interno dell'area protetta del Parco nazionale del Gargano; la presenza del Sic It 9110015 Duna e Lago di Lesina-Foce del Fortore; la concomitanza di una Zps (Zona di protezione speciale) per la salvaguardia della fauna e dei rispettivi habitat protetti ai sensi della Direttiva 79/409 della Cee. Vincoli riconosciuti dal Piano urbanistico territoriale tematico per il paesaggio che ne distingueva tra l'altro: gli areali dell'arenile, la presenza delle dune e della vegetazione palustre, la singolarità della flora e dell'intero sistema naturalistico omogeneo diffuso in tutta l'area.

Un lavoro lungo e complesso, durato più di tre anni, necessari alla schedatura di tutti gli immobili (oltre duemila schede con o senza istanze di condono) con le varie destinazioni d'uso, le tipologie costruttive, i livelli fuori terra, i rapporti di copertura, i materiali costruttivi, le finiture esterne e quant'altro utile ad individuare le azioni di ripristino (laddove ancora possibili) per ristabilire l'originaria qualità paesaggistica dell'*istmo* di Torre Mileto.

Tutto il materiale istruito fu messo a disposizione dell'amministrazione comunale per concordare le modalità e i contenuti utili alla redazione del Piano di recupero. Una opportunità rilevante per il Comune di Lesina soprattutto in ragione della vocazione prettamente turistica dell'intero territorio.

Il Pirt fu presentato alla pubblica amministrazione, integrato in merito alla capacità di carico insediativo della zona interessata dall'insediamento abusivo e adottato nel maggio del 2004. Successivamente, conclusa l'istruttoria di rito per l'accoglienza delle osservazioni, il reperimento dei pareri per la Valutazione di incidenza ambientale da parte degli organi regionali competenti, il Pirt fu consegnato alla Regione il 3 ottobre del 2005.

«L'Amministrazione Comunale – si legge in un comunicato stampa del sindaco di Lesina – ha completato un percorso finalizzato alla raccolta e definizione degli elementi istruttori necessari per l'esame e l'ap-

provazione del Piano Particolareggiato da parte della Regione Puglia. [...] L'Amministrazione Comunale si è fatta carico altresì di individuare anche soluzioni alternative all'ipotesi di delocalizzazione dei fabbricati abusivi ricadenti nella fascia di rispetto dal mare e dal lago; ipotesi che prevedeva numerosissimi abbattimenti e che oggi invece crea spazi per soluzioni migliorative alternative. Un'ipotesi questa per la quale sono in corso verifiche di compatibilità al fine di tutelare in ogni caso il contesto naturalistico di insieme»⁷.

3. Conclusioni.

Cosa è successo in realtà dopo quella data? Le «soluzioni alternative alla delocalizzazione dei fabbricati abusivi ricadenti nella fascia di rispetto dal mare e dal lago» avanzate dall'amministrazione comunale non sono state mai accolte (giustamente) dalla Regione e dagli organi preposti alla tutela e alla salvaguardia del territorio. Nel 2009 la Regione, proprio a partire dal Piano d'intervento di recupero territoriale (Pirt), aveva di fatto approvato una delibera per l'abbattimento di quelle costruzioni abusive (circa 800) tutte ricadenti oltre i limiti di rispetto dal mare e dal lago. Tuttavia, nonostante le promesse e gli impegni assunti, dopo ripetuti incontri e conferenze di servizi con il Comune di Lesina, a Torre Mileto non è ancora successo niente di quanto programmato, se non qualche demolizione sporadica che certo incide poco sulla quantità degli abusi oltre quei limiti inderogabili della normativa. Anche l'Ente parco nazionale del Gargano aveva acquisito dalla Regione la disponibilità di un fondo per l'abbattimento di quelle stesse volumetrie, ma anche in questo caso le risorse non sono mai state utilizzate, o meglio, non sono state utilizzate per il ripristino della costa di Torre Mileto.

Ci domandiamo dunque, quale sia realmente il problema e cosa sia ancora possibile concedere per restituire un equilibrio possibile a questo territorio? Qual è il prezzo da pagare per fermare/frenare la perpetrazione di un danno enorme che aumenta progressivamente nel tempo e nello spazio?

Il problema, come al solito, è sempre quello di una incerta e altalenante volontà politica (nel senso più riduttivo del termine) ovvero di «consenso» che muta al mutare degli amministratori. E anche di fronte

⁷ Comunicato stampa del sindaco del Comune di Lesina del 4 ottobre 2005, il giorno dopo l'invio del Pirt alla Regione Puglia (tratto dagli atti dell'amministrazione comunale di Lesina).

____ Lesina, Torre Mileto. Un piano di recupero per l'insediamento abusivo ____

ad una opportunità concreta di un Piano di recupero (seppur avanzato dagli «interessi» di iniziativa privata) nulla di fatto accade. Si fa presente, tra l'altro, che l'approvazione del Pirt, oltre a perseguire l'interesse della comunità attraverso il recupero paesaggistico/ambientale, avrebbe prodotto nuove risorse per l'amministrazione comunale in quanto beneficiaria degli oneri derivanti dalle sanatorie delle opere edilizie (quelle realmente sanabili) e dalla riscossione delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria a carico dei privati. Certo la «sanatoria territoriale» del Pirt avrebbe spalancato le porte alla società privata proponente del Piano, per la realizzazione di «nuove» forme di sfruttamento turistico che, seppur legalizzato, non sarebbero state meno dannose degli abusi esistenti; soprattutto in ragione della diffusa fragilità dell'intera area. Basterebbe per questo, oltrepassare il canale Acquarotta, per vedere cosa è accaduto (negli anni) con l'insediamento turistico di Marina di Lesina, localizzato proprio all'altezza del sito di Punta Pietre Nere (monumento geologico di grande prestigio per la presenza di rocce tra le più antiche d'Italia).

Quello di Torre Mileto è un territorio che dovrebbe ritornare nella disponibilità collettiva, restituito alla comunità come patrimonio pubblico, con altre modalità di messa a reddito che non sono necessariamente quelle alimentate dal consumo di suolo e/o dalla «società del consumo», come la definiva Pier Paolo Pasolini. È questa condizione di attesa, di fermo, in cui tutto accade senza che ce ne accorgiamo; e quando talvolta abbiamo la forza per accorgercene, capiamo che forse è troppo tardi. È questa incapacità di agire nel tempo che ha favorito la distruzione di siti come questo, «e questa cosa è avvenuta talmente rapidamente che, in fondo, non ce ne siamo resi conto [...] è stato una specie di incubo, in cui abbiamo visto l'Italia intorno a noi distruggersi e sparire. Adesso, risvegliandoci, forse, da questo incubo e guardandoci intorno, ci accorgiamo che non c'è più niente da fare»⁸.

Ma siamo sicuri di essere davvero svegli?

Riferimenti bibliografici

Aa.Vv. 1999

Lagune D'Italia. Visita alle zone umide lungo le coste dei nostri mari, Touring Club, Milano.

⁸ *La forma della città* da un documentario di Pier Paolo Pasolini del 1974 (in onda per la Rai), in cui il grande regista poneva con incredibile lucidità la questione del paesaggio italiano e della sua inesorabile decadenza.

Domenico Potenza

Munafò, M. (a cura di) 2020

Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici, Sina – Sistema informatico nazionale per la protezione dell'ambiente.

Ottolino, A. - Testini, O. (a cura di) 2006

Lesina. Il recupero territoriale dell'insediamento di Torre Mileto. Da fenomeno abusivistico a risorsa ambientale sociale ed economica, Claudio Grenzi Editore, Foggia.

Pignatti, L. (a cura di) 2020

Territori fragili, Gangemi, Roma.

Settis, S. 2010

Paesaggio Costituzione Cemento, Einaudi, Torino.

Turri, E. 1990

Semiologia del paesaggio italiano, Longanesi, Milano.

II. Paesaggi costieri in dinamismo. Sistemi consolidati e scenari futuri sulla costa metropolitana di Bari

di Nicola Martinelli, Maddalena Scalera, Maria Cristina Tagarelli*

1. Premessa.

L'Iczm a partire dagli anni novanta (Alhorn 2017) strutturava una visione di governo del territorio costiero capace di operare all'interno di un'azione integrata, creando sinergie di piani settoriali all'interno di visioni strategiche di area vasta, tenendo fede al principio dell'attraversamento delle scale spaziali (transcalarità) e temporali (confronto con i tempi lunghi della dimensione strutturale del territorio e dei tempi brevi e brevissimi delle comunità). Non ultimo un tentativo di integrare azioni di tipo materiale sugli assetti della fascia costiera, e immateriali per quanto attiene alle comunità rivierasche.

Ma, probabilmente, questa ultima parte era quella che nei decenni di sviluppo e implementazione dello Iczm si era dimostrata quella meno matura. La nuova stagione della *Marine Strategy* europea, che ha fortemente caratterizzato ad esempio i Programmi transfrontalieri, ha avuto il merito di guardare al governo delle aree costiere all'interno di processi di sviluppo locale che si fondassero sulle economie del mare (pesca, filiere del *sea food*, cantieristica, diporto, turismo, sport nautici, *cultural heritage* costiero). In diversi progetti sperimentati in area mediterranea questo *mainstream* della *vision* europea si integrava spesso con esperienze di nuove forme di agricoltura, spesso costiera, che finiva per condividere obiettivi generali e specifici di sviluppo autocentrato delle comunità locali.

Si ritiene che le vicende narrate in questo contributo al seminario restituiscano un progetto di territorio e comunità che si ispira a tali nuove visioni, pur scontando decenni di ritardo della pianificazione lo-

* Sebbene il presente saggio sia frutto di una riflessione condivisa, i paragrafi 1 e 4 sono da attribuirsi a Nicola Martinelli, il paragrafo 2 a Maria Cristina Tagarelli, il paragrafo 3 a Maddalena Scalera.

____ Nicola Martinelli, Maddalena Scalera, Maria Cristina Tagarelli ____

cale che hanno portato spesso alla distruzione di habitat costieri e di conseguenza di risorse rilevanti per forme di sviluppo locale fortemente radicate ai contesti.

2. Politiche e vicende urbane di rigenerazione.

A fronte di un decennale immobilismo dato dall'inadeguatezza della strumentazione urbanistica tradizionale (Barbanente 2009), sul finire degli anni novanta il territorio di Mola di Bari, grazie a un deciso orientamento del governo locale di dotarsi di nuovi strumenti atti a governare le trasformazioni urbane in ottica di sostenibilità, è stato interessato da una serie di interventi di rigenerazione urbana che hanno aperto alla città nuovi scenari di sviluppo locale.

Filo conduttore della *vision* di questa rinnovata politica urbana è la volontà di creare un processo che fosse in grado di integrare la riqualificazione spaziale con le azioni di accompagnamento per la crescita sociale ed economica, come richiesto dalla nuova generazione di programmi europei e regionali a cui gli stessi fanno capo.

Apri-fila dei progetti realizzati lungo il waterfront cittadino è l'intervento realizzato tra il 2006 e il 2012, con le risorse del programma Pic Urban II¹ che, pur interessando l'intero territorio comunale, ha avuto come area bersaglio il tratto nord del waterfront urbano che ha potenziato il tradizionale rapporto tra la città e il mare, definendo un nuovo spazio identitario dalla forte attrattività.

Dopo alcuni anni di stasi dell'azione amministrativa, che di fatto ha interrotto quella stagione di politiche urbane, dal 2018 una nuova amministrazione, ha riavviato un'attività di progetti, studi di fattibilità e programmi che agendo in continuità con le linee di sviluppo innescate dal progetto sviluppato con Urban II, mirano alla prosecuzione dei processi di rigenerazione lungo la fascia costiera. Il progetto di sistemazione dell'area portuale e del fronte urbano a sud², arrivato alla fase di progettazione definitiva, si inserisce a pieno nella strategia descritta; attraverso i fondi provenienti dal programma di cooperazione territoriale europea Interreg «Ai Smart Adriatic Ionian Small Port Network», prevede una riqualificazione multisettoriale della parte di bacino portuale più prossima alla città, con funzioni che implementino l'occupazione, l'offerta tu-

¹ Sito ufficiale della Comunità europea, https://ec.europa.eu/regional_policy/it/atlas/programmes/2000-2006/european/urban-ii-mola-di-bari.

² Sito del Comune di Mola di Bari, <https://www.comune.moladibari.ba.it/-/il-porto-di-mola-di-bari-nella-rete-dei-porti-turistici-transfrontalieri-italia-grecia>.

_____ Sistemi consolidati e scenari futuri sulla costa metropolitana di Bari _____

ristica locale e la rigenerazione del waterfront. Il progetto sviluppato nell'ambito del Patto per lo sviluppo della città metropolitana³, invece, parte dalla rigenerazione urbana del waterfront nord per creare delle connessioni funzionali con le aree più degradate, e al contempo valorizzare le risorse culturali, storiche e morfologiche del luogo.

Lo studio di fattibilità per la sistemazione dell'area est del porto di Mola, a cura del Dipartimento di Scienze dell'ingegneria civile e dell'architettura del Politecnico di Bari, dello studio olandese Waterstudio e del Comune di Mola di Bari⁴, comprende una parte di waterfront urbano e sviluppa nuove strategie dell'abitare sull'acqua all'insegna della sostenibilità, delineando soluzioni innovative per il contesto geografico a cui appartiene la cittadina. Infatti, i progetti sinteticamente descritti si inseriscono in un insieme di piani e strategie attivi sul territorio che dipendono anche dalla particolare localizzazione di Mola di Bari nella geografia del Sud-est barese; la città si configura come anello di congiunzione tra due grandi sistemi territoriali: l'area metropolitana di Bari di cui è l'ultima città lungo la costa e il contesto territoriale che giunge alla Valle d'Itria.

La visione strategica d'insieme delineata, invece, dal Pptr⁵, congiuntamente alle azioni rivolte alla tutela e alla riqualificazione del patrimonio-storico culturale e paesaggistico, costituiscono il quadro di riferimento della riqualificazione dei territori. I cinque progetti territoriali per il paesaggio regionale, infatti, partendo dalla conoscenza approfondita del territorio, delineano obiettivi, visioni e progetti che orientano le azioni e le norme verso la realizzazione degli orizzonti strategici sul paesaggio regionale. Il breve *excursus* delle azioni in atto sul territorio costiero molese ha messo in evidenza come i territori costieri a nord-ovest e a sud-est del centro urbano non siano ad oggi interessati da alcuna azione progettuale di riqualificazione.

Se il Pcc⁶ di Mola di Bari per quello che è il suo dominio territoriale lascia di fatto irrisolta la fascia subcostiera i cui elementi patrimoniali sono un elemento importante a cui guardare, per questi territori il Progetto strategico «Valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesag-

³ Con Determina n. 104 del 17 giugno 2020 del Settore urbanistica – Lavori pubblici del Comune di Mola di Bari, si aggiudica l'appalto dei lavori alla società Mbm Arquitectes slp.

⁴ Il 22 settembre 2020 si è tenuto a Bari presso la sede dell'Arpa il convegno sulle nuove opportunità di sviluppo dell'area portuale del Comune di Mola di Bari, cfr. <https://www.snambiente.it/2020/09/24/abitare-con-lacqua/>.

⁵ Pptr – Piano paesaggistico territoriale regionale Puglia, approvato con delibera della Giunta regionale 176/2015 del 16 febbraio 2015.

⁶ Piano comunale delle coste adottato il 2 febbraio 2021, ai sensi dell'art. 4 della l.r. n. 17/15.

____ Nicola Martinelli, Maddalena Scalera, Maria Cristina Tagarelli ____

gi costieri» del Pptr prevede azioni che siano in grado di valorizzare le aree di maggior pregio naturalistico come le *lame* e il patrimonio rurale contermine alla costa; invece, il Progetto del patto città-campagna, strettamente legato agli altri 4 progetti territoriali, suggerisce la creazione di un Parco agricolo multifunzionale di riqualificazione.

A ciò si aggiunga la previsione di tipologie di mobilità dolce previste dal Pptr come il sistema dei Metrò Mare, la presenza già consolidata di percorsi ciclabili⁷, le azioni suggerite dal Pptr e la crescente richiesta di spazi pubblici che siano posti esternamente dal contesto urbano, nonché l'esigenza di salvaguardare il patrimonio che costituisce l'identità locale, che formano il quadro di riferimento strategico che questo lavoro ha utilizzato per interrogarsi su quali possano essere i tipi di *governance* in grado di generare processi rigenerativi di queste parti di territorio a sud di Bari.

3. *Armature territoriali e linee di progetto.*

Il territorio costiero di indagine è stato sottoposto ad una lettura elementarista della orditura idro-geomorfologica e storico-insediativa, che si struttura sulle giaciture del sistema idrico delle *lame* e di quello infrastrutturale di lunga durata dei *capodieci*. Il reticolo idrografico delle *lame* che fa da *trait d'union* tra l'orlo murgiano e la fascia degli orti irrigui costieri, costituisce una struttura di corridoi ecologici complessi, perpendicolari alla costa, fondamentali per lo sviluppo della qualità del paesaggio agricolo e per la conservazione della biodiversità, oltre che naturali avvallamenti che consentono il deflusso dell'acqua, sino a diventare affioranti nella parte terminale. Si definisce così un sistema unico *lama-cala* che dà profondità al suolo pianeggiante nella campagna rurale e interrompe il *continuum* della costa bassa rocciosa con *pocket beach* di sabbie alluvionali in foce. Rilevanti sono tuttavia i fenomeni di «tombamento» e stravolgimento degli invasi carsici: l'aumento di superficie messa a coltura con tecniche agricole a conduzione intensiva, unitamente ad occupazioni antropiche improprie soprattutto sulle aree di foce, hanno portato a condizioni di rischio idraulico ed ecologico, oltre che alla perdita di habitat naturale di specie vegetali e animali, con un conseguente impoverimento della biodiversità di questo paesaggio⁸.

⁷ «Rete ciclabile del Mediterraneo» – itinerari pugliesi, il progetto Cyronmed e Biciplan metropolitano.

⁸ A fronte della frammentazione della naturale continuità morfologica ed ecologica delle *lame*, il Pptr della Puglia ha inserito alcuni tratti di *lame* nell'elenco dei Beni paesaggistici

_____ Sistemi consolidati e scenari futuri sulla costa metropolitana di Bari _____

Al suddetto reticolo idrografico si sovrappone la trama di appoderamento di età angioina dei *capodieci*, un sistema di partizione agraria che ancora oggi suddivide l'orditura del mosaico di seminativi, uliveti, vigneti a tendone, con sedici fasce parallele ed equidistanti 500 m l'una dall'altra, perpendicolari alla costa. I *capodieci* attraversano il territorio rurale comunale e conducono alla linea di battaglia costituendo dei «pendoli» mare-collina importanti per l'accessibilità della costa e la creazione di pause spaziali nel *continuum* della fascia agricola costiera.

In questo disegno di «campagna costiera», tipico della colonia marittima, la continuità del sistema fatto di particelle orticole, barriere frangivento con la consociazione ulivo-fico e fico d'India al di qua dei muretti a secco e piccoli depositi agricoli, ha perso nel tempo la sua riconoscibilità, in un processo ormai avviato da tempo di progressiva perdita di presidio su questo patrimonio costiero. L'eccessivo emungimento dei pozzi un tempo eseguito con trazione animale e conseguente salinizzazione della falda superficiale, i fenomeni di diffusione di residenze stagionali e dell'annucleamento di insediamenti turistici che ostruiscono l'accesso alla costa (Martinelli 1996)⁹, episodici edifici industriali oggi dismessi e lo stazionamento improprio di autovetture, fanno della sezione di costa a sud della città di Mola di Bari un transetto territoriale che permane in forma relittuale ma dalla forte potenzialità, anche perché inserito geograficamente in due quadri territoriali oggetto di grande attenzione progettuale, i costituendi Parco Costa sud e Costa Ripagnola¹⁰.

Ripartire dal riconoscimento dei valori ecologici e culturali di questo mosaico agricolo relittuale consente di salvaguardare l'identità di una comunità che per secoli ha fondato la sua economia sull'attività agricola e su quella di pesca e cantieristica. La campagna costiera costituisce il punto privilegiato del territorio per riscoprire tale identità, muovendosi peraltro in una direzione non nostalgica di un paesaggio

(Bp): fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche (art. 142, comma 1, lett. c, del codice), vincolando invece altre parti come Ulteriore contesto paesaggistico (Ucp) reticolo idrografico di connessione. Fanno inoltre parte dello scenario strategico della rete ecologica regionale.

⁹ Si vedano, in particolare, i paragrafi «Assetti fisico-ambientali di lunga durata e attuali geografie insediative» e «Gli ambienti insediativi». La pubblicazione rappresenta i risultati del programma pluriennale di ricerca Itaten – Indagine sulle trasformazioni degli assetti del territorio nazionale, promosso dal ministero dei Lavori pubblici – Dicoter.

¹⁰ Si veda l'annullamento della Regione a procedere con il progetto turistico della società Serim che prevede case d'albergo nei trulli di Costa Ripagnola e al finanziamento di 75 milioni di euro del Recovery Plan per il Parco costiero della cultura, del turismo e dell'ambiente del Comune di Bari sui 6 km di costa sud da Torre Quetta a San Giorgio, nella sezione Piano strategico grandi attrattori culturali (04/2021).

____ Nicola Martinelli, Maddalena Scalera, Maria Cristina Tagarelli ____

rurale ormai perso, ma aprendo, piuttosto, a prospettive di rigenerazione che interpretino le trame paesaggistiche prima descritte come risorse fondamentali per dare risposte ai nuovi usi allargati del paesaggio (balneazione, pratica degli sport, pescaturismo, diporto) e alle nuove forme di turismo che si intrecciano alle produzioni agricole locali.

Le presenti riflessioni, quindi, provano a definire i presupposti per una proposta che, partendo dal ruolo di area vasta che il paesaggio costiero di Mola di Bari, tanto urbano quanto extraurbano, può avere, si orienta fortemente alla visione percettiva e integrata del «paesaggio»¹¹

¹¹ Convenzione europea del paesaggio del 20 ottobre 2000, Trattato n. 176, cap. 1, art. 1, lett. A. Il recepimento della Cep all'interno del codice dei beni culturali e del paesaggio segna in Italia l'istituzionalizzazione delle nuove modalità operative nel settore e un cambio di paradigma di riflessione e operativo sul concetto di «paesaggio» tanto in Italia che a livello internazionale.

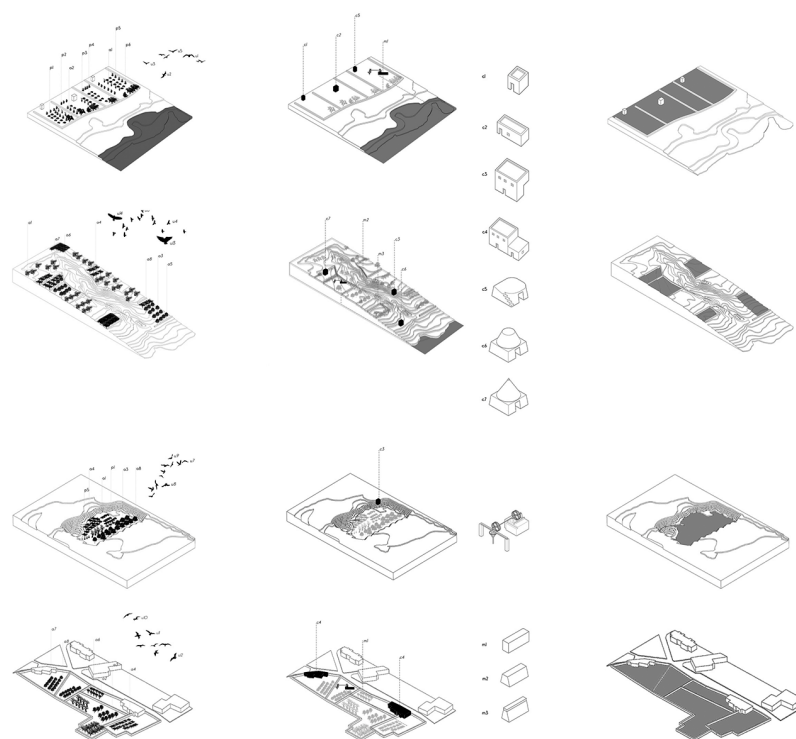


Figura 1. Ilenia Pompilio e Maddalena Scalera, *Materiali del paesaggio costiero molese*. Fonte: elaborato di tesi di laurea *Recycle Mola di Bari*, Politecnico di Bari (2019).

_____ Sistemi consolidati e scenari futuri sulla costa metropolitana di Bari _____

della Convenzione europea del paesaggio (Cep). Così, il riconoscimento del rapporto fortemente interconnesso tra abitanti e paesaggio conduce ad una estensione di senso del termine che gli strumenti di piano, nella loro accezione statutaria e strettamente vincolistica, non contemplano. È in questa dimensione paesaggistica che gli autori intendono muoversi guardando alla campagna costiera di Mola di Bari come a un sistema «agito» dai suoi abitanti, innescando forme di ascolto e coinvolgimento attivo della «comunità di patrimonio»¹² e degli *stakeholders* territoriali.

Peraltro, i caratteri identitari da assumere come «invarianti» nel progetto di rigenerazione in questo territorio, non possono che guardare al saper fare locale della pesca, della marineria, della cantieristica, delle tradizioni produttive agricole, così come prevede la *Marine Strategy Framework Directive* (Mfsd) europea, posta quale presupposto scientifico della ricerca.

Nel tentativo di dare figurabilità e concretezza a questa visione paesaggistica, il contributo fa riferimento all'esplorazione progettuale condotta durante il laboratorio di tesi *Recycle Mola di Bari*, nel quale si è guardato al paesaggio costiero molese come un luogo di relazione e interazione tra terra e mare, come luogo denso e capiente, storicamente profondo, i cui caratteri si trasmettono fortemente nell'immediata fascia subcostiera. È su questa forte interazione di *materiali vegetali*, agricoli, marini, architettonici, *saperi e usi*¹³, oggi un patrimonio ad elevata fragilità ambientale, tra la fascia costiera e quella retrostante a forte vocazione agricola, che l'esercizio progettuale ha agito, assumendo come ossatura del progetto le strutture territoriali lungamente descritte in questo contributo.

Si giunge, lungo questo percorso, al disegno di un *parco agricolo costiero multifunzionale*, in cui una nuova filiera di micro-agricoltura composta da nuovi orti irrigui che costituiscono altrettante «stanze di paesaggio», seleziona prospettive con architetture temporanee costiere, «ricicla» depositi agricoli dismessi attivando nuove economie, con la rimessa a coltura degli orti, sperimentando anche tecniche agronomiche innovative.

L'azione progettuale costiera non può che trovare il suo ritmo in corrispondenza dei *capodieci* e delle *lame* riqualificate nelle parti tom-

¹² Legge n. 133 «Ratifica ed esecuzione della Convenzione di Faro», art. 2.

¹³ Si fa riferimento ai depositi agricoli che, nelle diverse forme – monocellulare, a tholos ecc. –, punteggiano le particelle agricole costiere e quelle dell'entroterra; ai muretti a secco; ai seminativi con le norie, antichi strumenti agricoli per prelevare l'acqua di irrigazione dei campi dai pozzi scavati a mano.

____ Nicola Martinelli, Maddalena Scalera, Maria Cristina Tagarelli ____

bate più prossime alla costa, definendo la sua testata nel sistema urbano di Mola di Bari che, partendo dal *recycle*¹⁴ dell'edificio industriale dismesso ex Gaslini, può contribuire alla ridefinizione del waterfront del bacino portuale¹⁵.

L'esplorazione progettuale cerca di interpretare il valore ecologico e ambientale del contesto in esame, elaborando una proposta che recepisce le visioni regionali e comunali e le declina nel contesto di indagine con la cultura e la sensibilità del contemporaneo, per immaginare una rigenerata campagna costiera in cui si concretizza la protezione e il contemporaneo disvelamento di un territorio in grado di coniugare l'abitare con la produzione, la fruizione dei campi con quella della costa, la micro-architettura con il paesaggio.

¹⁴ Il riferimento operativo è alla ricerca nazionale Prin *Re-cycle Italy. Nuovi cicli di vita per architetture e infrastrutture di città e paesaggio*.

¹⁵ Il laboratorio di tesi approfondisce il progetto sul quadrante immediatamente a sud del centro urbano e fa dell'operazione di *recycle* dell'ex Gaslini un modello da reiterare per altri casi di dismissione sulla costa a sud.

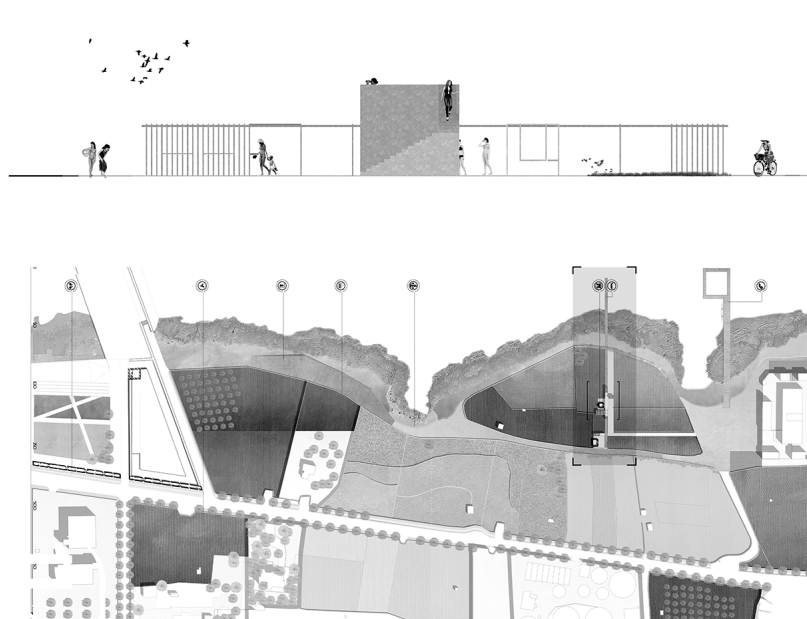


Figura 2. Maddalena Scalera, *Progetto del transetto rurale costiero*. Fonte: elaborato di tesi di laurea *Recycle Mola di Bari*, Politecnico di Bari (2019).

_____ Sistemi consolidati e scenari futuri sulla costa metropolitana di Bari _____

4. Conclusioni.

Non è ancora possibile poter fare dei bilanci di questa stagione di politiche urbane attivate nel territorio comunale di Mola di Bari, peraltro interrotte per circa un settennio, ma vi sono gli indizi di un progetto territoriale di ampio respiro che vanno consolidandosi lungo il waterfront urbano e che attendono di dispiegarsi nella campagna costiera attraverso un mix di politiche infrastrutturali, orientate alla mobilità dolce, di valorizzazione del patrimonio architettonico rurale e di rigenerazione dello spazio costiero, reimmettendo in nuovi cicli di vita anche le componenti naturali e culturali¹⁶.

La generalità delle questioni enunciate rientra a ben vedere nell'urgenza di un'Agenda urbana¹⁷ sostenibile per Mola di Bari, che si integri con quella in corso di formulazione nella città metropolitana che costruisce strategie per un patrimonio costiero complesso.

La convinzione di chi scrive è che Mola di Bari possa affrontare una nuova stagione che rimedi ai ritardi e alle gravi responsabilità della vecchia pianificazione urbanistica, giocando un ruolo nel sistema territoriale metropolitano orientato alla valorizzazione dello spazio costiero, visto come grande spazio pubblico per erogare nuovi servizi ecosistemici, creare occasioni di *loisir* e di fruizione del *cultural heritage*, quello costituito dalle stratificazioni e dai processi di lunga durata, esito del rapporto tra strutture naturali, forme insediative e rapporti della comunità costiera, per innescare un processo resiliente del patrimonio costiero che si fondi sull'identità dei luoghi (Magnaghi 2012, 2020) e per interpretarlo nel progetto contemporaneo innovando la prassi.

Riferimenti bibliografici

Alhorn, F. 2017

Integrated Coastal Zone Management. Status, Challenges and Prospects, Springer, Berlin.

¹⁶ I muretti a secco sulla costa proteggono dai venti di maestrale e tramontana e fungono, insieme a filari di fico, di fico d'india, di ulivo o alternati tra loro, da barriere frangivento per la coltivazione del seminativo consentendo la conservazione di colture proprie di questo territorio (pomodori salati); sono l'habitat di rettili e altre specie animali e vegetali selvatiche locali; sono strumento di misura della partizione agraria.

¹⁷ La sperimentazione della proposta avanzata dalla città metropolitana di Bari per la definizione dell'Agenda metropolitana costituisce un modello integrato di *governance* tra i 41 comuni che ne fanno parte. Si veda l'azione 6 «Waterfront metropolitano ed economie del mare» del Piano strategico metropolitano di Bari che risponde al goal 6, al goal 9 e all'asset 11.4 del goal 11 dell'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile sottoscritta nel settembre 2015 dai governi dei 193 paesi membri dell'Onu.

____ Nicola Martinelli, Maddalena Scalera, Maria Cristina Tagarelli _____

- Annese, M. 2020
Territori del progetto, Libria, Melfi.
- Barbanente, A. 2009
Strategie e strumenti delle politiche regionali, in *Per un atlante della città pubblica*, a cura di N. Martinelli, Adda, Bari, pp. 6-13.
- Bianchetti, C. 2002
La città medio-adriatica, in «Meridiana», 45, pp. 55-68.
- Choay, F. 1996
L'allegoria del patrimonio, Officina edizioni, Roma.
- Ciorra, P. - Marini, S. 2011
Re-cycle. Strategie per l'architettura, la città, il pianeta, Electa, Milano.
- Forman, R. T. T. - Godron, M. 1986
Landscape Ecology, John Wiley and Sons, Chichester.
- Liuzzi, C. 2009
Avifauna Molese, uccelli migratori, svernanti e nidificanti a Mola di Bari, Levante, Bari.
- Magnaghi, A. 2012
Il territorio bene comune, Firenze University Press, Firenze.
- Magnaghi, A. 2020
Il principio territoriale, Bollati Boringhieri, Torino.
- Martinelli, N. 1996
Puglia, in *Le forme del territorio italiano. Ambienti insediativi e contesti locali*, a cura di A. Clementi, G. Dematteis, P. C. Palermo, II, Laterza, Roma-Bari.
- Mininni, M. 2010
La costa obliqua. Un atlante per la Puglia, Donzelli, Roma.
- Price, L. L. - Narchi, N. E. (a cura di) 2018
Coastal Heritage and Cultural Resilience, Springer, Cham.
- Rotondo, F. e altri 2016
Cultural Territorial Systems. Landscape and Cultural Heritage as a Key to Sustainable and Local Development in Eastern Europe, Springer, Berlin.
- Ruta, R. 1990
Une centuration anormale dans la Ile région de l'Italie antique (Apulie et Calabre): le case de Mola di Bari, in «Bulletin de la Société Nationale des Antiquaires de France», pp. 308-20.
- Rykwert, J. 2010
Il patrimonio è ciò entro cui siamo, in *Il patrimonio e l'abitare*, a cura di C. Andriani, Donzelli, Roma, pp. X-XII.

III. Paesaggi fantasma. Degrado e vulnerabilità ambientale: il caso studio di Alcamo Marina di Lia Fedele e Amedeo Minischetti*

1. *Valori paesaggistici minacciati dai disordini dell'azione antropica.*

Il problema del corretto utilizzo delle risorse ambientali è stato a lungo sottovalutato. Secondo l'*European Environmental Agency* (Eea)¹ il bacino del Mar Mediterraneo si distingue come una risorsa importante di grande potenziale, in termini di biodiversità, ricchezza di biotopi costieri e mitezza delle condizioni climatiche. Al tempo stesso, però, se ne riconosce l'estrema vulnerabilità legata principalmente alla rilevante azione di degrado sui paesaggi costieri a causa delle massicce opere di urbanizzazione lungo i litorali. Il tasso di impermeabilizzazione dei suoli compromette la funzionalità della costa nel suo ruolo di fascia di transizione tra l'ecosistema urbano e quello marino.

La visione antropocentrica ha determinato in Italia un quadro di riferimento paradossale, all'interno del quale siti contaminati, riconosciuti a livello nazionale, e le aree densamente urbanizzate, sono a ridosso di territori marini protetti (Ancarola, Bertini, Cuturi 2020). In alcuni casi il tessuto edificato ha trasformato il territorio costiero in modo definitivo e permanente affinché fossero resi disponibili alloggi e servizi per utenti, dapprima temporanei, per via della stagionalità, e in un secondo momento del tutto assenti, a causa del mutare delle esigenze di differenti generazioni.

Il fenomeno dell'abbandono non ha riguardato solo i centri urbani, ma anche aree naturali potenzialmente di grande interesse che hanno assunto la connotazione di «paesaggi fantasma», in parte martoriati dalla pressione dell'uomo e in parte tagliati fuori dal patrimonio imma-

* Sebbene il presente saggio sia frutto di una riflessione condivisa, il paragrafo 1 è da attribuirsi a Lia Fedele, il paragrafo 2 ad entrambi gli autori, il paragrafo 3 ad Amedeo Minischetti.

¹ European Environmental Agency, *State and pressures of the marine and coastal Mediterranean environment*, Copenhagen 1999.

teriale delle comunità per inadeguate strategie di fruizione, conoscenza e valorizzazione.

Il tema della rigenerazione dei paesaggi costieri naturali e le modificazioni che le azioni antropiche imprimono su di essi suggeriscono una visione di natura sistemica del problema, al fine di proporre adeguate strategie e buone pratiche di intervento. L'Unione internazionale per la conservazione della natura (Iucn)² nella definizione dei criteri di valutazione del rischio di collasso degli ecosistemi mette in risalto l'importanza del degrado dell'ambiente abiotico, ossia tutto ciò che non è vivo, il luogo fisico e il clima. Esso rappresenta uno dei fattori costitutivi dell'ecosistema, al pari dei componenti viventi che lo caratterizzano, le interazioni tra gli stessi e lo spazio in cui avvengono. In questa prospettiva, e dal momento che «gli ecosistemi non scompaiono ma si trasformano in nuovi ecosistemi secondo una transizione graduale ma anche improvvisa» (Gemenne - Rankovic 2021, p. 53), le azioni dell'uomo risultano determinanti nella definizione di nuovi equilibri per la ripresa di paesaggi in stato di abbandono o di degrado, alla luce delle loro enormi potenzialità.

Il quadro normativo di riferimento, in particolare europeo e nazionale, pone le basi per politiche e azioni di rispetto dei siti di valore paesaggistico e ne portano traccia il recepimento di direttive europee come la Direttiva 92/34/Cee («Habitat»)³, l'istituzione delle aree marine protette e lo stesso codice dei beni culturali e del paesaggio (d.lgs. 42/2004, art. 142) con l'individuazione di aree tutelate per legge. Tuttavia, ciò che riguarda la protezione delle aree costiere in Italia è alquanto complesso. Le norme per la gestione del demanio marittimo, la presenza sia di un codice civile che di navigazione, le concessioni balneari, molteplici livelli di pianificazione territoriale, si sovrappongono nel proteggere le aree costiere e regolamentare le attività antropiche (Falco 2017). Queste variabili, al contrario di rafforzare il regime di tutela e vincolistico, hanno delineato una visione frammentata, priva di coordinamento unitario, e non sono state in grado di arrestare interventi abusivi e legali sulla costa, in particolare ai fini di sviluppo residenziale per la realizzazione di seconde case nella corsa verso il mare.

² L'Iucn ad oggi è un'autorità riconosciuta a livello mondiale per quanto riguarda lo stato di salute dell'ambiente e delle risorse naturali del pianeta e le misure da adottare per preservarle. Si veda <http://www.iucn.it/> per approfondire la *mission* e le liste rosse italiane degli ecosistemi a rischio.

³ Nell'ambito della Direttiva 92/34/Cee è istituita la rete Natura 2000, per la protezione e la conservazione degli habitat e delle specie, animali e vegetali. Per approfondimenti, si consulti: ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio, *Manuale per la gestione dei Siti Natura 2000*, Roma 2002.

_____ Grado e vulnerabilità ambientale: il caso studio di Alcamo Marina _____

2. *La discesa al mare del Sud Italia. Il caso studio di Alcamo Marina.*

Il secondo dopoguerra è stato teatro di una trasformazione radicale delle gerarchie territoriali nell'Italia meridionale. I litorali costieri sia del Mezzogiorno continentale che delle isole, che sembravano esser destinati ad una condizione irreversibile di marginalità per una molteplicità di fattori, conquistano progressivamente centralità. Le opere di bonifica in pianura e l'intera configurazione dell'infrastrutturazione viaria e ferroviaria, sono solo alcuni degli aspetti che accentuano il moto in discesa dalla montagna al mare, provocando una crescente congestione dei sistemi urbani lungo le coste (Corona 2020). Fenomeni quali l'abusivismo e il disordine pianificatorio si delineano come caratteri distintivi dell'urbanizzazione delle coste del Sud Italia e suggeriscono ad oggi la necessità di avviare una riflessione sulla ricostruzione di alcuni territori fragili in termini di riqualificazione, per rispondere a criticità dovute talvolta proprio a processi di antropizzazione.

L'intento del seminario itinerante di progettazione architettonica Villard: 19 «Alcamo Marina: *Reconstructing the Coastal Landscape*» (2017-2018) era riconsiderare il rapporto tra la città costiera di Alcamo (TP) e la struttura naturale del territorio, elaborando idee di progetto all'interno di tre ambiti di intervento, tenuti insieme da un'unica visione strategica. La proposta progettuale avanzata dal gruppo di lavoro di studenti del Dipartimento di Architettura di Pescara (Università degli Studi G. d'Annunzio)⁴ è stata sviluppata secondo alcune linee guida che hanno rappresentato il quadro di riferimento per differenti progetti pilota, localizzati in aree soggette a criticità e vulnerabilità di varia natura.

La strategia progettuale è stata definita a partire da una prima lettura sistemica ambientale, infrastrutturale e morfo-tipologica del tessuto costruito. L'interpretazione critica del quadro conoscitivo ha messo in risalto principalmente la realtà frammentaria e discontinua delle reti ecologiche, l'assenza di sottoservizi e il rischio idrogeologico, in particolare lungo i riconoscibili valloni che si fanno spazio tra le aree maggiormente urbanizzate. In risposta, si avanza il progetto di un parco lineare lungo la marina, di riorganizzazione dei collegamenti lungo la costa e della fruizione della stessa, promuovendo un sistema di mobi-

⁴ Il gruppo di lavoro selezionato per il Seminario e coordinato dai docenti Matteo di Venosa, Domenico Antonio Potenza, Michele Manigrasso, è così composto: Francesco Bana, Giulia Clementi, Maura Costantino, Priscilla Destratis, Andrea Di Cinzio, Lia Fedele, Benedetta Giancola, Paola Lavorgna, Roberta Losciale, Amedeo Minischetti, Lorenzo Morelli, Ilde M. Paolucci, Rosa P. Perdonò, Diletta Villani. Il progetto è risultato vincitore di menzione d'onore.

lità lenta e sostenibile con punti di scambio intermodale. Sei approfondimenti progettuali lungo linee trasversali di azione «permettono di penetrare spazi *in-between*, risignificando e ricomponendo porzioni di tessuti intercettati» (di Venosa, Potenza, Manigrasso 2020), rivendicando una nuova trama di rapporti tra aree interne e affacci sul mare.

La strada ferrata Palermo-Trapani (1937), cesura fisica parallela alla linea di costa, rappresenta uno dei primi grandi interventi che hanno modificato pesantemente le condizioni del litorale sabbioso della fascia costiera di Alcamo. A seguire, le speculazioni edilizie protagoniste degli anni cinquanta e sessanta hanno saturato il territorio di abitazioni con notevoli danni ambientali. Le immagini satellitari storiche e la cartografia dell'Istituto geografico militare (Igm) permettono di ricostruire l'evoluzione dell'edificato sulla costa, esito di una progressiva espansione del centro di Alcamo, situato più internamente, ad una decina di chilometri a sud. A partire dagli anni cinquanta il piccolo nucleo storico originale comincia ad estendersi, perdendo la sua iniziale riconoscibilità, ma è soprattutto dagli anni ottanta che l'espansione diventa prevalente lungo la costa.

Uno dei carotaggi progettuali elaborati durante il seminario⁵ ha interessato l'area denominata zona Aleccia/Calatubo, in prossimità del confine amministrativo che ad est separa Alcamo Marina dal comune di Balestrate (Fig. 1). Qui l'edificazione abusiva costiera caratterizzata da case ad uso privato con accesso diretto sulla spiaggia si interrompe; negli anni novanta, invece, si ultima lo sviluppo di grandi lottizzazioni abusive, specialmente nel retroduna. La diffusione del tessuto edificato ha prodotto anche un'intensificazione del reticolo infrastrutturale. L'eccessivo carico urbanistico, così come l'assenza di opere di urbanizzazione e di idonei impianti fognari, con conseguente inquinamento della falda e delle acque marine, ha compromesso gli equilibri ecologici dell'area (Ferro - Sacco 2010).

La frammentazione o la totale scomparsa dei sistemi dunali indeboliscono un sistema di protezione naturale rispetto ai problemi di erosione della linea di costa e compromettono la conservazione di un gran numero di habitat naturali particolarmente ricchi di specie. Lungo le coste mediterranee, solo il 25% delle superfici dunali originali risulta integro, registrando una forte condizione di degrado. Le dune costiere sono ambienti molto dinamici di estremo valore geomorfologico, eco-

⁵ Approfondimento progettuale «Rigenerazione del fiume Calatubo: sistemi di palafitte e alloggi speciali per i ricercatori» a cura di Giulia Clementi, Lia Fedele, Roberta Losciale, Amedeo Minischetti.

_____ Degrado e vulnerabilità ambientale: il caso studio di Alcamo Marina _____

logico e paesaggistico, e in condizioni naturali compensano le fasi «ordinarie» di apporto ed erosione della costa sabbiosa⁶. Nel tratto preso in considerazione dal caso studio, la cartografia elaborata come esito del «Progetto coste: lo stato delle coste italiane e gli ambiti costieri» e disponibile sul Geoportale nazionale⁷ (dati dal 1960 al 2012) testimonia infatti dell'arretramento della linea di costa nella fascia temporale compresa tra il 1960 e il 1994, rilevando una variazione dai 15 metri, fino ai 35 metri circa, in corrispondenza della foce Calatubo.

La proposta progettuale nell'area presa in esame riconosce tra gli obiettivi principali non solo la messa in sicurezza ambientale del territorio, in ragione del rischio idrogeologico in prossimità del torrente Calatubo⁸, ma anche e soprattutto la valorizzazione delle potenzialità paesaggistiche quali il boschetto Calatubo lungo la fascia costiera e il Castello di Calatubo, nell'area di interesse archeologico situata internamente e visibile in modo suggestivo percorrendo l'autostrada A29 Palermo-Mazara del Vallo. Sul boschetto insiste, invece, il regime di tutela legato all'individuazione di un sito di interesse comunitario – zona speciale di conservazione, di 108 ha, denominato «foce del torrente Calatubo e dune». La visione territoriale lungo l'asta fluviale in questione prevede dunque la configurazione di un percorso ciclo-pedonale che permette di raggiungere anche il Castello seguendo le tracce delle trame agricole esistenti, addentrandosi poi nel boschetto e proseguendo in direzione parallela alla costa come componente del nuovo sistema di mobilità lenta. L'impianto definito si interfaccia con il corso d'acqua declinandosi in micro-architetture sospese su palafitte che assecondano la morfologia del territorio e tendono al mare con strutture leggere e flessibili.

La cementificazione diffusa, violando non solo la tutela dei 300 metri dalla linea di costa, ma anche il vincolo di inedificabilità lungo le an-

⁶ Apat rapporti 54/2005, *Tutela della connettività ecologica degli habitat marini e costieri: una proposta per l'organizzazione e la gestione dei dati*, Roma, pp. 11-15, 35-39.

⁷ Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio, *L'erosione costiera in Italia. Le variazioni della linea di costa dal 1960 al 2012*, Roma 2017. Il «Progetto coste: lo stato delle coste italiane e gli ambiti costieri», a cura del ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare, ha messo a disposizione il bilancio delle variazioni della linea di costa a livello nazionale, ponendo a confronto le linee di riva del 1960, 1994 e del 2012. Per approfondimenti, si consulti il sito interattivo http://www.pcn.minambiente.it/viewer/index.php?services=Progetto_coste_2017.

⁸ Secondo il Piano di Gestione rischio alluvioni (Pgra), le mappe di pericolosità e rischio di alluvioni (2018) delimitano le aree interessate da possibili alluvioni, secondo gli scenari di probabilità definiti come HPH-MHP-LHP (*high, medium and low probability hazard*). Dati consultabili su http://www.pcn.minambiente.it/viewer/index.php?services=progetto_mappe_di_pericolosita_e_rischio_di_alluvioni.

se del torrente Calatubo, ha distrutto in buona parte il sistema delle dune della spiaggia, rendendo necessaria una vera e propria opera di restauro vegetazionale in termini ecologici. Ancora una volta gli studi documentano l'importanza di un approccio di carattere sistemico, prevedendo indirizzi e modalità operative che rivalutino il concetto di «rete», in questo caso ecologica. Individuare delle aree di restauro ambientale attraverso interventi di rinaturazione, in grado di completare lacune strutturali che compromettono la funzionalità della rete, risulta decisivo nei territori in cui i processi di artificializzazione e frammentazione hanno raggiunto livelli elevati⁹. Rendere gli elementi del sistema ambientale materiali del progetto permette di riattivare l'adeguato funzionamento delle componenti della rete ecologica, predisponendo le condizioni ideali per il ripristino di corridoi ecologici (Fig. 2) di collegamento fra le aree naturali esistenti e di progetto.

⁹ Apat, manuali e linee guida 26, *Gestione delle aree di collegamento ecologico funzionale. Indirizzi e modalità operative per l'adeguamento degli strumenti di pianificazione del territorio in funzione della costruzione di reti ecologiche a scala locale*, Roma 2003.



Figura 1. Tratto ferroviario che attraversa la zona Aleccia/Calatubo, Alcamo Marina (TP). Fonte: foto di Lia Fedele (2017).

_____ Degrado e vulnerabilità ambientale: il caso studio di Alcamo Marina _____

Di fronte ad un paesaggio degradato da azioni intensive che hanno completamente affrancato il regime di tutela esistente, la determinazione di nuovi processi di carattere economico-sociale attraverso dispositivi *ad hoc* che coinvolgono gli abitanti di Alcamo Marina e richiamino possibili nuovi fruitori in una città costiera fantasma diventa il filo conduttore. Le strutture modulari progettate declinano infatti la nuova realtà dell'ecoturismo, espressione che allude al comportamento dei viaggiatori che prediligono modalità sostenibili di turismo nel rispetto dell'ambiente naturale e ai fini della sua conservazione. Le piccole palafitte difendono il valore di un soggiorno turistico lento, immerso nella natura, ma anche immerso nella natura e temporaneo; pertanto, sono predisposte per adattarsi anche ad una diversa destinazione d'uso. Nelle stagioni invernali le micro-architetture diventano alloggi speciali per ricercatori universitari, attratti dal territorio alcamese grazie alla strategia di insieme che prevede il recupero di alcune aree dismesse al fine dell'apertura di un nuovo centro di ricerca sulla biodiversità siciliana.

In Sicilia una parte consistente di interventi per usi urbani, residenziali e turistici è abusiva, solo in parte oggetto di condono edilizio, e sebbene la zona Aleccia/Calatubo di Alcamo Marina rientri nella classificazione di un paesaggio costiero naturale, le ricerche condotte sul consumo di suolo a livello regionale (Zanchini - Manigrasso 2017) evidenziano la vulnerabilità legata alla vicinanza di infrastrutture stradali che rischiano di dare il via all'estensione dell'edificato. I tracciati viari hanno storicamente rappresentato il punto di partenza per la «litoralizzazione» e per il delicato fenomeno degli abusi edilizi.

Voler proporre nelle sperimentazioni progettuali interventi di demolizione controllata e una densità abitativa che assume una configurazione architettonica diversa e prende le distanze dalla concezione tradizionale dell'accesso diretto alla spiaggia rappresenta una *mission* che deve fondarsi su precondizioni specialmente immateriali.

Rimuovere le abitazioni per salvaguardare il territorio non determina nell'immediato il ritrovamento di condizioni ambientali radicalmente mutate e «la mancanza di una diretta relazione tra la demolizione della propria casa e un miglioramento delle condizioni di fruizione pubblica del lungomare non può che rendere più difficilmente accettabile quella che viene ritenuta un'ingiustizia dagli abusivi di ogni luogo» (Fera 2017). Il rischio idrogeologico che minaccia le abitazioni esistenti e chi le occupa, seppur saltuariamente, non è una motivazione sufficiente se il progetto di demolizione e decostruzione non viene gestito e progettato con la stessa attenzione che si dedica alla nuova costruzione.

Lia Fedele e Amedeo Minischetti

3. Conclusioni.

L'obiettivo che si intende raggiungere presentando il caso studio di Alcamo è proporre alla comunità un'alternativa alla mancata sicurezza del presente e al degrado ambientale, ponendo le radici nei caratteri identitari del luogo e nelle vocazioni naturalistiche e turistiche che le azioni antropiche incontrollate hanno soffocato.

Occorre riconoscere che l'acquisizione di una metodologia analitico-interpretativa, accreditata da studi che documentano gli effetti dei cambiamenti climatici e i preoccupanti fenomeni erosivi, richiede sempre la definizione di una visione progettuale correlata alle caratteristiche del contesto locale. Un territorio costiero che, in ragione di fattori di rischio ambientale, disservizi e penalizzanti processi di stagionalizzazione, è relegato a vivere paradossalmente una condizione di «retro», ha la possibilità di rigenerarsi a partire dalla valorizzazione delle risorse naturali, non solo fisica, ma anche intangibile, rafforzando la consapevolezza di una comunità che ne riconosce le potenzialità e ha cura di difenderle.



Figura 2. Barriere frangivento per la difesa del sistema dunale costiero di Alcamo Marina (TP). Fonte: foto di Amedeo Minischetti (2017).

_____ Degrado e vulnerabilità ambientale: il caso studio di Alcamo Marina _____

Rendere i cittadini, e non solo i progettisti e i ricercatori, parte attiva di un vero e proprio cambio di paradigma può forse alleviare la gravità delle conseguenze della temporanea inefficienza di un quadro normativo troppo complesso e di un'offuscata coscienza ambientale.

Riferimenti bibliografici

- Ancarola, T., Bertini, A., Cuturi, C. 2020
Aree Marine Protette, comunità locali e valorizzazione del patrimonio ambientale, in *Il Mediterraneo come risorsa. Prospettive dall'Italia*, a cura di S. Capasso, G. Corona, W. Palmieri, il Mulino, Bologna, pp. 165-79.
- Badani, A. 2015
Alcamo. La città, il territorio, la storia. Guida agli itinerari culturali, Rubbettino, Soveria Mannelli.
- Corona, G. 2020
Dalla montagna al mare: il Sud d'Italia e la trasformazione delle coste nel ventesimo secolo, in *Il Mediterraneo come risorsa. Prospettive dall'Italia*, a cura di S. Capasso, G. Corona, W. Palmieri, il Mulino, Bologna, pp. 53-69.
- di Venosa, M., Potenza, D. A., Manigrasso, M. 2020
Telai in Between per ri-abitare la costa, in Villard. *Alcamo Marina. Ricostruire il paesaggio costiero-Reconstructing the Coastal Landscape*, a cura di F. De Maio e D. Ruggeri, Mimesis, Milano, pp. 206-11.
- Falco, E. 2017
Protection of Coastal Areas in Italy: Where do National Landscape and Urban Planning Legislation Fail?, in «Land Use Policy», 66, pp. 80-9.
- Fera, I. 2017
Complessità e contraddizioni nella demolizione. Carini (Palermo), frazione Villagrazia di Carini, in *Territori dell'abusivismo. Un progetto per uscire dall'Italia dei condoni*, a cura di F. Curci, E. Formato, F. Zanfi, Donzelli, Roma, pp. 97-111.
- Ferro, V. - Sacco, F. 2010
Analisi del sistema territoriale urbano e ambientale di Alcamo, Università degli Studi di Palermo, Facoltà di Architettura, Palermo.
- Gemenne, F. - Rankovic, A. 2021
Atlante dell'Antropocene, Mimesis, Milano, pp. 52-3, 122-3.
- Vespasiani, S. 2014
Città stagionali. Rigenerazione urbana oltre il turismo, Franco Angeli, Milano.
- Zanchini, E. - Manigrasso, M. 2017
Vista mare. La trasformazione dei paesaggi costieri italiani, Edizioni Ambiente, Milano.



IV. Time line di paesaggi costieri.
Lecture storico-comparative di coste in movimento
di Caterina Palestini

La situazione orografica dell'Abruzzo definisce lo scenario naturale, l'ambientazione fisica in cui nel corso della storia si sono realizzati collegamenti, istituiti presidi e punti di controllo, con funzioni commerciali e difensive, di scali, torri costiere e baluardi marittimi ubicati su brani della piatta distesa litoranea dell'Adriatico centrale.

La zona collinare posta ortogonalmente alla costa, serrata tra gli imponenti massicci appenninici, della Maiella, Gran Sasso, Monti della Laga, e l'Adriatico, si profila dalle montagne discendendo gradualmente verso il mare insieme ai corsi d'acqua che ne scandiscono la successione lungo le spiagge. Tra il Tronto, che segnava il confine dell'Abruzzo Ultra e del Regno di Napoli con lo Stato Pontificio, e il Trigno, posto al margine dei territori Citra con la Capitanata, confluiscono sedici corsi d'acqua a regime torrentizio.

Il fiume Pescara, uno dei maggiori per portata e importanza, attraversava un tempo l'omonima fortezza e segnava il limite interno tra le due province d'Abruzzo «Ultra» e «Citra» che si estendevano ai lati delle sue sponde.

La parte settentrionale, ulteriore, contigua alla Marca d'Ancona presidiata dall'importante baluardo difensivo di Civitella del Tronto, sfruttava, come di consueto, il termine naturale dell'omonimo corso d'acqua. Gli scambi commerciali nel golfo Adriatico con la «Serenissima» e la «Marca di Ancona» avvenivano attraverso gli storici caricatoi posti alla foce del Tronto e del Saline e, dopo la sua fondazione nel 1470, di Giulianova dotata di arsenale realizzato in sostituzione del medioevale porto di San Flaviano. In aggiunta c'erano gli scali di Atri, importante colonia romana e stato feudale, che si serviva della foce del Vomano e del torrente Cerrano e i piccoli approdi alla foce del Piomba, del Saline, nei pressi di Montesilvano.

Il corrispondente tragitto costiero, caratterizzato, allora come oggi, da un'uniforme distesa di spiagge piatte e sabbiose, non presenta baie o promontori di rilievo che permettono ripari naturali e tanto meno la costruzione di porti capaci di ospitare imbarcazioni di discreto pescaggio.

I fiumi nel suddetto scenario paesaggistico hanno assunto un'importanza strategica, i loro estuari determinavano punti di controllo e approdo in cui confluivano commerci terrestri e marittimi. Non a caso, in corrispondenza delle foci dei principali corsi d'acqua, a partire dal Tronto nel Vibrata, Salinello, Tordino, Vomano, Piomba, Salino, sorgevano torri costiere e strutture di servizio alle attività di cabotaggio che dovevano affrontare non pochi problemi determinati da bassi fondali, erosioni e insabbiamenti provocati dalle violente mareggiate e dalle piene fluviali. Anche Pescara, l'antica Ostia Aterni, nonostante il suo ruolo di piazzaforte, subiva difficoltà legate all'agibilità e alle problematiche del porto, infatti in alcuni periodi viene descritta come un luogo sicuro, in altri appare addirittura priva di porto.

Nei primi anni del Cinquecento risulta essere una città mercantile in cui proliferavano scambi marittimi con il bacino adriatico e terrestri, favoriti anche dalla navigabilità del fiume. Nel secolo successivo viene, al contrario, indicata «senza porto», la sabbia non rimossa aveva difatti ostruito la foce impedendo la navigazione fluviale e allontanando la linea di costa come riferivano le relazioni degli ingegneri militari «Pescara non ha porto, è troppo distante dalla spiaggia per impedire sbarchi e si protegge perciò con un argine di sabbia formatosi in seguito alle burrasche e non rimosso, tale accorgimento è utile, ma impedisce la navigazione fluviale per cui la città è senza porto, per più di circa vent'anni il mare si è tanto allontanato da consentire al nemico di approdare e fortificarsi»¹.

Resoconti che riletti appaiono di grande attualità, considerando che il porto canale di Pescara oggi può consentire il solo ingresso a imbarcazioni di piccolo pescaggio e gli stessi pescherecci locali hanno, in alcuni periodi, difficoltà di manovre per mancati servizi di dragaggio.

Analoghe situazioni si presentavano sul litorale della provincia cirotteriore, solcata da sette principali torrenti, a cui corrispondevano altrettante strutture costiere di avvistamento localizzate nei pressi dei corrispettivi sbocchi sull'Adriatico: nell'Alento, Foro, Moro, Feltrino, Sangro, Osento e Sinello fino al fiume Trigno. Quest'ultimo fungeva da frontiera idrografica con il Contado del Molise e proseguendo verso

¹ Si veda la relazione dell'ingegnere Carlo Antonio Biancon, *Sulle piazze di Pescara, Otranto e Gaeta*, 3 luglio 1682.

meridione, poco dopo Termoli, il fiume Biferno delineava a sua volta il confine con la Capitanata.

Numerose testimonianze ci aiutano a comprendere la situazione ambientale dell'Abruzzo marittimo e il ruolo giocato dai numerosi torrenziali corsi d'acqua, tra queste appaiono significative le relazioni prodotte nelle descrizioni effettuate per documentare e migliorare le risorse costiere, come quella di Gussone e Tenore: «In questa vasta contrada il suolo spinto essendo verso il mare più frequenti sono gli esempi delle frane [...]. Spaventevoli vestigia ne restano tuttora... L'Alento, il Foro, l'Ariello, il Moro, la Venna, il Dentola, il Foldrino ed altro lungo treno di torrenti e rigagnoli, nel ristretto spazio di circa ventisei miglia, tra il Pescara e il Sangro, per tutte le direzioni solcano e intersecano quell'argilloso suolo generandovi ad ogni passo stagni, fosse e pozze, che oltremodo stentati e disagiati rendono i traffici» (Gussone - Tenore 1835, p. 72).

Le narrazioni che si susseguono nelle diverse epoche ci permettono di discernere le condizioni geografiche, storiche ed economiche del passato e al contempo di rilevare, documentare e chiarire la situazione attuale.

Le ataviche patologie della fascia costiera si sono ulteriormente aggravate in seguito all'intensiva espansione edilizia che non ha tenuto conto delle naturali modificazioni della linea di costa, costruendo a ridosso del litorale e in alcuni casi sulla stessa battigia.

Gli interventi di irreggimentazione dei bacini fluviali con la cementificazione degli argini, come noto, hanno generato fenomeni di straripamento che risentono dei mutamenti climatici con periodi di secca alternati a violente e spesso non controllabili inondazioni.

In tal senso, risulta particolarmente esaustiva la lettura attraverso le fonti storiche che spesso risultano essere più dettagliate di quelle attuali. Appare interessante a questo proposito la descrizione orografica proposta dal Galanti: «La parte marittima dell'Abruzzo è composta di due estesissimi tratti di colline, che cominciano a' piedi dell'Appennino e terminano al mare. Le più alte sono vicino a' monti, che degradano alle volte in un piano insensibile fino al mare [...]. Sono composte queste colline di creta, di argilla, di ciottoli, [...] sì fatti materiali le rendono soggette a continue rasure [...]. Da queste colline ritraggono in maggior parte i fiumi ed i torrenti quei materiali che depositano sul lido e che respingono sempre più il mare. Tali moderne aggestioni hanno a memoria di uomini ampliato il litorale dell'Abruzzo, formandovi una lunga striscia di pianura più o meno larga, secondo che i fiumi sono più o meno frequenti, più o meno grossi, più o meno rapidi. Le torri fatte

costruire sul lido da tre secoli addietro, oggi ne sono molto lontane. Si vuol qui notare, ch'essendo la spiaggia dell'Abruzzo bassa, arenosa e soggetta a tanto interrimento, viene privata del beneficio grandissimo de' porti» (Galanti 1969, p. 467).

La puntuale descrizione inquadra le secolari problematiche che ancora oggi, insieme alle erosioni, inflettono la linea di costa, fornisce inoltre una plausibile spiegazione alla notevole distanza che in alcuni casi intercorre tra la posizione delle antiche torri costiere e il litorale o, nel caso di Pescara, dei «trabocchi» le macchine da pesca che oggi risultano insabbiate.

Proseguendo nel versante meridionale, il tragitto costiero dopo Francavilla assume una maggiore articolazione per la presenza di promontori e punte come quelle del Cavalluccio e della Penna.

Ortona era l'unico centro dotato di porto e arsenale, seguiva poi San Vito posto alla foce del Feltrino, un tempo porto della vitale fiera di Lanciano. Da questo centro si generava una fiorente attività mercantile e marinara che si estendeva su un ampio tratto di costa, da Ortona fino a Vasto, purtroppo spesso limitata a precarie operazioni di carico e scarico di merci sulle spiagge. Infatti, tutta la fascia costiera abruzzese e molisana era malauguratamente priva di opportune attrezzature portuali capaci di ospitare navi mercantili; piccole paranze assolvevano comunque alle funzioni di trasporto delle derrate, fino alle invasioni dei pirati turchi che portarono al progressivo peggioramento delle condizioni costiere del Regno (Pessolano 1993).

Per visualizzare l'aspetto originario dell'ambiente costiero e confrontarlo con quello attuale risulta interessante partire dalla puntuale ricognizione iconografica effettuata alla fine del Cinquecento da Carlo Gambacorta, marchese di Celenza² (Fig. 1).

Il manoscritto di Gambacorta riporta un censimento delle strutture costiere, quindici in Abruzzo, che descrivono l'immagine dei luoghi, cui si aggiunge un commento critico sullo stato di conservazione e osservazioni connesse ai problemi di avvistamento, manutenzione e munizioni per ognuna di esse.

Ogni foglio strutturato come una scheda analitica contiene una veduta prospettica dei luoghi vista dal mare, una sezione parallela alla costa e la relativa pianta, insieme ai già citati commenti.

Il documento di indubbio interesse fornisce una panoramica della costa adriatica, delle distese sabbiose prive di strade e di ponti, delle fo-

² Il manoscritto di Carlo Gambacorta è conservato presso la Biblioteca nazionale di Parigi. È costituito da 48 fogli numerati. Dal foglio 30 al 45 sono descritte le torri d'Abruzzo. Al foglio 38 sono aggiunti altri due dedicati alla fortezza di Pescara. Ms. Italiani 470, cfr. Scerni 1955.

Time line di paesaggi costieri. Letture storico-comparative

ci spesso insabbiate e solo in alcuni casi la presenza di barche, come nel caso di San Vito che attestano la presenza di un'attività marinara.

Le rappresentazioni, pur nella loro sinteticità e con qualche inesattezza, costituiscono un *corpus* grafico di grande interesse perché fotografano il contesto ambientale dell'epoca.

La veridicità illustrativa del Gambacorta, che fornisce le immagini in una sequenza filmica, è comprovata dai racconti di viaggiatori che percorrevano i tragitti costieri; tra questi appaiono indicativi quelli del padre agostiniano Angelo Rocca (Muratore - Munafò 1991) che raccoglie un cospicuo dossier iconografico sui centri del Meridione, e del domenicano Serafino Razzi (1969) che nei suoi andirivieni per l'Abruzzo,



Figura 1. Riconfigurazione dello scenario costiero abruzzese nel XVI secolo con posizionamento delle torri di avvistamento. Fonte: elaborazione grafica da Palestini - Basso 2018.

fornisce la descrizione dei luoghi e i disagi subiti per la mancanza di ponti e comunicazioni che lo costringevano a compiere lunghi e faticosi giri per raggiungere alcune località.

Il tragitto litoraneo ben strutturato nel sistema di viabilità primaria consolare, di dimensione sovraregionale, nei secoli successivi, come comprovato dalle testimonianze storiche, diviene precario e disagiabile. Il percorso litoraneo dal quale si staccavano impervi collegamenti con i centri collinari era accessibile solo in alcuni periodi dell'anno, quando i torrenti da superare non erano in piena e non imperversava la malaria. La situazione di isolamento rimarrà inalterata fino alla metà dell'Ottocento, quando si inizieranno a realizzare numerosi progetti e iniziative per la costruzione di strade e ponti.

1. *Mutazioni litoranee.*

Le premesse geomorfologiche e storiche indirizzano alle trasformazioni antropiche nel primo Novecento, la progressiva plusvalenza della fascia costiera è determinata dall'emergente gusto per la balneazione che ha favorito la bonifica delle spiagge, sostenendo l'avanzamento delle città verso il mare e il relativo potenziamento infrastrutturale (Palestini 2005).

Il successo insediativo delle aree a ridosso delle spiagge innesca il processo di trasformazione delle rive, prima insalubri e mal collegate, generando una vera e propria metamorfosi dei paesaggi costieri che si riempiono di viali lambenti gli arenili su cui prospettano ameni villini (Palestini 2006). Dimore marine caratterizzate dalla tipica altana, inizialmente pensate come seconde residenze popolate solo nel periodo estivo, in cui soggiornavano le famiglie borghesi dell'entroterra.

Molti agglomerati urbani hanno così avviato l'espansione edilizia nella direzione litoranea, parallelamente alla linea di costa, tra questi Giulianova e Pineto nel territorio teramano; Ortona e Vasto in ambito chietino; Pescara (Avarello 2004) e Castellamare sulle sponde dell'omonimo fiume, in seguito riunite in un'unica città (Alici 2004). Quest'ultima, in particolare, ha incrementato la sua naturale vocazione balneare attraverso la costruzione di stabilimenti idroterapici, di padiglioni marini, di strutture destinate ad accogliere le attività connesse con la villeggiatura qualificandosi, anche grazie al raggiungimento della linea ferroviaria, come una frequentata stazione balneare da cui si è poi originato il processo di crescita della città moderna (Pozzi 2003) che ha trovato i suoi spazi evolutivi nella libera e pianeggiante distesa marittima.

Le cartoline mostrano i nuovi scenari, ritraggono il litorale agli inizi del Novecento con le tipiche cabine sull'acqua, con le spiagge colonizzate dai primi bagnanti, in spazi ancora rarefatti in cui si intravedono le puntiformi architetture che definiscono l'avvio del lungo edificato sul mare.

Il lungomare degli anni trenta mostra un incremento delle trasformazioni, appare popolato di villeggianti e da un numero sempre maggiore di edifici prospicienti la riviera.

Nell'arco di un ventennio questi paesaggi si sono poi modificati in un crescendo vertiginoso che li ha indotti all'edificazione intensiva del dopoguerra, tanto da apparire irriconoscibili, lasciando la loro rarefatta immagine solo ai ricordi e alle sbiadite foto d'epoca. Le aree costiere occupate con logiche speculative hanno in questo modo alterato l'equilibrio dei rapporti precedentemente instaurati tra la città e la sua riva. Il frenetico sviluppo degli anni sessanta ha inglobato i villini superstiti nel denso tessuto edilizio, stravolgendo gli spazi verdi assorbiti dal cemento, dai ravvicinati cortili in cui si incastrano gli imponenti volumi dei condomini intensivi.

Un lungo e continuo edificato fronteggia con poche interruzioni la lineare arteria adriatica che oggi, in antitesi al passato, è una trafficata via di comunicazione che unisce i centri costieri delle tre province abruzzesi affacciate sul mare. Le città e i sobborghi distribuiti sulla riviera sono collegati da una enorme periferia che si è sviluppata, in maniera più o meno spontanea e interstiziale, sull'asse litoraneo generando per addizioni successive un fenomeno di mobilità diffusa, da molti paragonato a quello delle metropoli californiane.

Altri abusi e anomalie sono da riferirsi alla privatizzazione demaniale, come è accaduto nella zona dei grandi alberghi a Montesilvano o nella riviera di Francavilla, dove l'arenile è stato lottizzato, da un lato, con sovradimensionati hotel, e, dall'altro, con moderne villette costruite direttamente sulla battigia.

Nella parte meridionale, nei brevi tratti in cui il litorale presenta un rilievo maggiore tra i promontori di punta Ferruccio nei pressi di Ortona, San Vito e punta Penna a Vasto, alle baie ghiaiose si alternano invece le aree collinari che, distanziate dalla costa, hanno mantenuto i caratteri dell'edilizia rurale.

Il prospetto litoraneo manifesta discontinuità paesaggistiche, intermissioni ambientali in cui coesistono differenti situazioni morfologiche e tipologiche, la sua evoluzione non pianificata esprime nei differenti tratti costieri situazioni urbanistiche, più o meno spontanee, in cui l'edificato si addensa e si dirada in base alle condizioni orografiche, infrastrutturali, urbane o rurali che incontra sul tragitto litoraneo. In

Caterina Palestini

molti segmenti la linea ferroviaria è arrivata invasivamente a lambire la costa, interrompendo la continuità del percorso litoraneo e dell’abitato, in questi casi staccato dalla spiaggia.

Il contesto litoraneo non propone città con identità storiche, le poche tracce del passato sono state occultate dalle stratificazioni urbane, la stessa Pescara ha demolito l’imponente perimetro della piazzaforte collocata a cavallo del fiume, al contrario ciò che si percepisce è uno scenario anonimo in cui prevale un *continuum* di periferie che includono zone di campagna e addensamenti cittadini (Fig. 2).

In questo ambiente Pescara (Bianchetti 1997) assume una posizione prioritaria e baricentrica, ad essa si saldano i limitrofi comuni di Francavilla a sud; Montesilvano, Silvi e Pineto a nord; il fenomeno si ripete poi intervallandosi per segmenti litoranei che si interrompono nei tratti dove la costa, più rilevata, spezza la continuità del tragitto stradale, per chiudersi nei due estremi della regione con la provincia teramana (Giulianova, Tortoreto) e il litorale chietino con la città di Vasto.

2. Conclusioni.

Dalle indagini condotte derivano dei confronti visivi tra la fisionomia contemporanea del fronte costiero, le immagini d’epoca e l’icono-

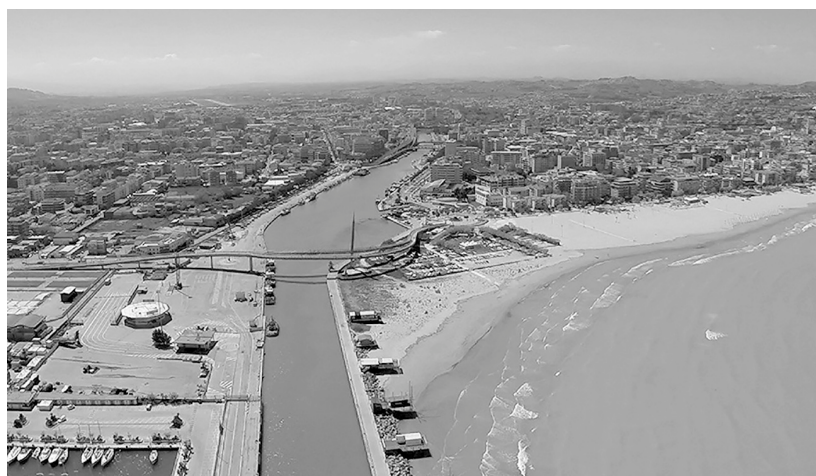


Figura 2. Vista aerea di porto canale e ponte del mare a Pescara (2016). Fonte: foto di Caterina Palestini e Matteo Spinozzi.

grafia storica, paragonate tra loro al fine di evidenziare le peculiarità assunte dai diversi segmenti litoranei.

I luoghi esaminati appaiono molto diversi da quelli originari, sono notevolmente cambiati, le comparazioni con la realtà attuale evidenziano le metamorfosi, i paesaggi sono stati trasfigurati dall'edificazione selvaggia che ha occupato ampi tratti di quelle deserte spiagge, contornate da pinete e vegetazione spontanea come illustrate dal marchese di Celenza. Rintracciare i segni della storia, nello specifico della posizione delle torri costiere (Faglia 1977) superstiti, sei delle quindici iniziali, diventa una testimonianza tangibile dei radicali cambiamenti antropici e naturali, degli stravolgimenti costieri.

Le tracce custodite nel dna dei luoghi aiutano a capire cosa è accaduto, tranne alcuni casi fortuiti come la torre di Cerrano utilizzata come centro di biologia marina e quella di Punta Penna che nonostante i discutibili restauri conservano, almeno in parte, il fascino del luogo determinato anche dalla loro posizione a ridosso del mare, mentre le altre strutture sono ormai immerse nel caos cittadino, appaiono completamente decontestualizzate, si sono trasformate in insoliti reperti, distanti dalla costa e dalle primarie funzioni di avvistamento di cui resta solo la memoria storica (Palestini - Basso 2018).

La ricerca attraverso le immagini ha messo in relazione le diverse realtà epocali per percepirne gli scenari, individuare le valenze, le connotazioni materiali e immateriali dei luoghi traendo da essi gli spunti per la riqualificazione culturale e ambientale da porre in atto per non continuare ad inferire su un patrimonio naturalistico di qualità. Si dovrebbero predisporre appropriati piani spiaggia in grado di regolamentare ciò che riguarda il patrimonio costiero, anche in merito alla costruzione o riadattamento degli stabilimenti balneari per cui non ci sono regole su forme e materiali e con i loro volumi e accessori tendono ad occultare il panorama marino.

Per concludere queste brevi note che per grandi linee hanno descritto metamorfosi e connotazioni dei paesaggi costieri abruzzesi, la comprensione visiva è lasciata alle immagini³, agli studi percettivi e alle elaborazioni grafiche che hanno consentito di rappresentare visioni identificative di particolari stadi della configurazione, permettendo di arrivare ad una lettura critica dell'aspetto contemporaneo.

³ Le immagini a corredo del testo sono dell'autore, nello specifico le foto aeree derivano da voli e riprese da drone effettuate nell'ambito di precedenti ricerche condotte sulla fascia costiera abruzzese.

La salvaguardia dei paesaggi litoranei, per loro natura in continuo movimento, richiede un'attenta anamnesi che non può prescindere dalla conoscenza oggettiva dei luoghi, da rilevamenti ambientali che attraverso adeguate strumentazioni consenta un periodico monitoraggio delle naturali o patologiche inflessioni della linea di costa, da elaborare con dati effettivi. Un'analisi idonea ad analizzare lo stato di fatto, le trasformazioni antropiche e climatiche, eseguita al fine di predisporre progetti capaci di tutelare la salute delle coste per rilanciare in modo consapevole le loro potenzialità.

Riferimenti bibliografici

- Alici, A. 2004
Le vite della città, in *Pescara. Forma identità e memoria della città fra XIX e XX secolo*, a cura di C. Pozzi, A. Alici, A. Arnone, Carsa, Pescara, pp. 23-35.
- Avarello, P. 2004
La ricostruzione di Pescara: il senso e le immagini, in *Pescara. Forma identità e memoria della città fra XIX e XX secolo*, a cura di C. Pozzi, A. Alici, A. Arnone, Carsa, Pescara, pp. 9-21.
- Bianchetti, C. 1997
Pescara. Le città nella storia d'Italia, Laterza, Roma-Bari, pp. 4-5, 61.
- Faglia, V. 1977
Visita alle torri costiere nelle province d'Abruzzo 1598-76, Istituto Italiano dei Castelli, Roma.
- Galanti, G. M. 1969
Della descrizione geografica e politica delle Sicilie, a cura di F. Assante e D. Demarco, II, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli.
- Gussone, G. - Tenore, M. 1835
Osservazioni fisico-geognostiche fatte in un viaggio per diversi luoghi delle provincie di Terra del Lavoro e di Abruzzo nella state del 1834, in «Annali civili del Regno delle due Sicilie», IX, fs. XVII.
- Muratore, N. - Munafò, P. (a cura di) 1991
Immagini di città raccolte da un frate agostiniano alla fine del XVI secolo, Istituto Poligrafico dello Stato, Roma, pp. 36-41.
- Palestini, C. 2005
Tasselli iconografici. Immagini della costa abruzzese, brani di storia e realtà contemporanee, in *La riva perduta. Piano di monitoraggio e riqualificazione delle fasce costiere italiane*, a cura di R. De Rubertis, Edizioni Officina, Roma, pp. 160-4.
- Palestini, C. 2006
Dal progetto al rilievo – indagini conoscitive su una delle ville del litorale dannunziano, in *Atti del Convegno internazionale. Residenze, ville e parchi storici – strategie per la conoscenza e per il riuso sostenibile*, Alinea, Firenze.
- Palestini, C. - Basso, A. 2018
Sistemi fortificati dell'Adriatico centrale: indagini storiche, rappresentazioni contemporanee e ricostruzioni digitali, in *Defensive Architecture of the Mediterranean*, a cura di A. Marotta e S. Spallone, IX, Politecnico di Torino, Torino, pp. 1045-52.

_____ Time line di paesaggi costieri. Letture storico-comparative _____

Pessolano, M. R. 1993

Il sistema portuale abruzzese-molisano dal Viceregno all'Unità, in *Sopra i porti di mare*, a cura di G. Simoncini, II, Olschki, Firenze, pp. 160-1.

Pozzi, C. 2003

Itinerari del Novecento, in «L'architettura cronache e storia», II, 578, pp. 914-6.

Razzi, S. 1969

Viaggi in Abruzzo (inedito del sec. XVI), a cura di B. Carderi, Japadre, L'Aquila.

Scerni, N. 1955

Sopra un manoscritto italiano esistente presso la Biblioteca Nazionale di Parigi. Visita alle Torri di Capitanata e di Abruzzo eseguita alla fine del 1500 dal marchese di Celenza, in «Bollettino dell'Istituto Storico e di Cultura dell'Arma del Genio», 52, 4.



v. Il paradigma geomorfologico a supporto
della riconversione resiliente della zona Falcata di Messina
di Giovanni Randazzo e Stefania Lanza

1. *Premessa.*

La città di Messina si sviluppa per circa 60 km, da Capo Scaletta a sud al torrente Gallo a nord, è attraversata da 63 fiumare, molte delle quali tombate e sede di assi viari; la città si affaccia sul suo Stretto, interessando il Mare Jonio e il Mare Tirreno, separati da una «sella» che va da Ganzirri in Sicilia a Punta Pezzo in Calabria. L'area portuale «urbana», su circa 12 km di centro città, dal torrente Annunziata al Portalegni, occupa 9,5 km (79%). A sud è in costruzione il nuovo porto di Tremestieri.

Zancle, la Falce, la penisola a forma d'uncino che domina il paesaggio costiero dello Stretto e protegge il porto naturale, è il punto d'origine su cui probabilmente ruota la stessa ragione d'essere della città. Non è interesse di questo lavoro redigere la storia che si è sviluppata intorno ad essa e che ha portato alla città d'oggi, però è utile comprenderne alcuni aspetti dell'evoluzione geomorfologica anche nella misura in cui l'uomo rappresenta il più straordinario agente geomorfico esistente.

Il presente lavoro prende spunto dall'attività di consulenza svolta per conto dell'Autorità di sistema portuale dello Stretto (Asps) ai fini dell'omogeneizzazione del Piano regolatore portuale (Prp) alle diverse osservazioni espresse nel corso dei quasi tre lustri di iter approvativo (Fig. 1).

Per la zona Falcata, il Prp, prevede attività destinate al recupero di funzioni urbane e del rapporto della città con il mare ma di fatto le confina in mobilità e verde connettivo, parco archeologico, polo terziario (molto limitativo a causa delle regole imposta dal Patto per la Falce, siglato in un afflato pauperista dell'amministrazione comunale messinese) e polo scientifico marino.

In quest'ottica, traendo spunto dall'analisi geomorfologica della fascia costiera della città e soprattutto, considerando la prioritaria neces-

sità della bonifica della zona Falcata, proviamo a indicare una possibilità di sviluppo che potrebbe ricucire il rapporto della città con il mare, in un contesto resiliente, funzionale al suo rilancio.

2. Il quadro geologico-geomorfologico.

L'interpretazione della geologia dello Stretto, negli ultimi centocinquanta anni, è stata oggetto di un acceso dibattito: dalla visione esclusivamente geologica di Seguenza (1880) a quelle più recenti in cui sono stati introdotti uno o più sistemi tettonici (Ogniben 1973; Selli 1979) che avrebbero dato origine a sistemi di scalini (*graben*) asincroni (Ferranti e altri 2007; Monaco, Barreca, Di Stefano 2017), che hanno definito l'attuale forma e ne influenzano i movimenti verticali (Monaco - Tortorici 2000; Catalano e altri 2008; Longhitano 2018).

La storia geomorfologica dello Stretto inizia alla fine del Wurm (20 000 anni fa), quando, dopo 300 000 anni di oscillazioni, la temperatura, in tutto il Mar Mediterraneo, iniziò ad aumentare in modo variabile per circa 8000 anni, per decrescere successivamente verso un nuo-

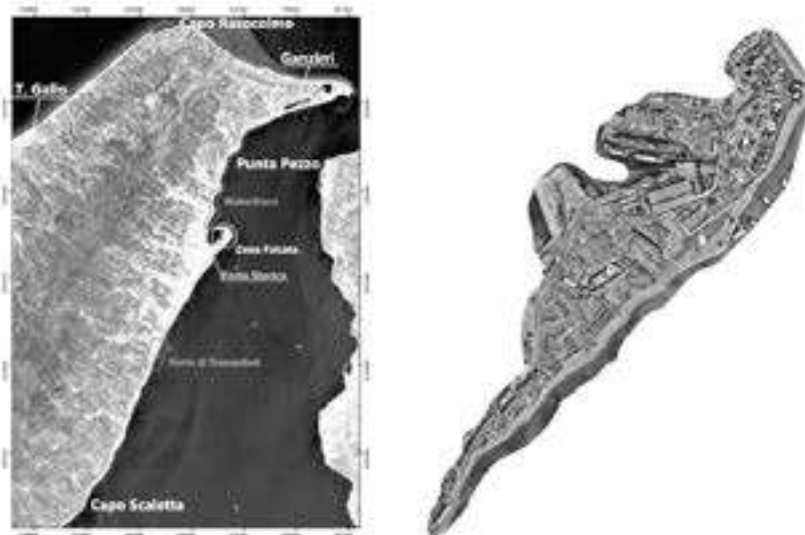


Figura 1. A sinistra, le 4 aree previste dal Prt (porto storico, la zona Falcata, il porto Tremestieri, e il waterfront); a destra, l'aerofotogrammetria da drone della zona Falcata di competenza dell'Asps, suddivisa in aree funzionali da bonificare. Fonte: elaborazione degli autori.

Il paradigma geomorfologico della zona Falcata di Messina

vo picco freddo che toccò il suo minimo in corrispondenza del Drias superiore, tra 12 500 e 11 500 anni fa. Poi la risalita fu veloce e continua e raggiunse, nel breve volgere di 3-4000 anni, la temperatura attuale.

Durante questo periodo il livello del mare, abbassatosi, in corrispondenza del picco wurmiano, raggiunse una profondità corrispondente all'attuale batimetrica di -130 m; nello Stretto, la sella Ganzirri-Punta Pezzo, dove si riscontrano le minori profondità (da -81 a -120 m) e la minore ampiezza (3150 m), emerse dando luogo all'ideale «ponte», solo per un periodo di circa 1500 anni.

In corrispondenza del successivo, brevissimo, picco freddo, il livello del Mar Mediterraneo si stabilizzò in corrispondenza dell'attuale batimetrica di -60 m, dando luogo, intorno all'area attualmente occupata dalla zona Falcata, ad un'ampia spianata, su cui la Falce si sarebbe evoluta, con l'innalzamento del mare, in concomitanza con altre due condizioni: 1) la dinamica di correnti contrastanti e 2) la disponibilità di sedimenti provenienti dallo smantellamento della catena in sollevamento.

Segre, Bagnaia e Sylos Labini (2004) affermano che la corrente litorale fredda superficiale (e non solo), fino al Pleistocene, entrava attraverso lo Stretto di Gibilterra, scorreva in senso orario lungo la costa mediterranea, fino a raggiungere lo Stretto di Messina per poi incanalarsi nuovamente verso Gibilterra, lambendo la Sicilia tirrenica. A causa del forte afflusso d'acqua continentale, la direzione della corrente cambiò e, come oggi osserviamo, da Gibilterra raggiunge la Sicilia e si divide, in corrispondenza di Capo Lilibeo a Trapani, una procede lungo la costa tirrenica in senso antiorario e l'altra, passando lungo il Canale di Sicilia, risale la costa jonica.

In questo nuovo contesto reologico, la sella tra Scilla e Cariddi, sebbene sommersa, mentre il livello del mare risaliva, non era completamente «trasparente» alle correnti provenienti da sud.

Le correnti che risalivano dallo Jonio, scorrevano lungo un margine costiero più morbido rappresentato dall'attuale isobata di -60 m; entrando nello Stretto, e all'altezza della sella, venivano parzialmente riflesse (l'altra parte probabilmente proseguiva lungo la sella e costeggia la costa calabra verso st) e, sommandosi con la marea discendente, tornavano indietro, creando i vortici e i punti di stallo che hanno provocato la perdita di energia e di carico dei due flussi, favorendo la deposizione dei sedimenti portati dai torrenti Bocchetta e Portalegni che erodevano le «colline» costituite dalla formazione delle sabbie e ghiaie di Messina che costituiscono lo «sfondo» della città. Nei successivi 3-4000 anni, la temperatura riprese a salire in modo piuttosto costante, e il livello marino attuale si raggiunse circa 8000 anni fa.

Nel corso dell'*optimum* climatico olocenico (tra 9 e 5000 anni fa), la Falce doveva essere una lingua di sedimenti grossolani, con una forma molto simile all'attuale, con bordi in forte evoluzione che formavano barre di sedimenti che emergevano e davano luogo a laghetti più o meno effimeri (come quelli di Marinello o di Ganzirri a ovest). L'instabile dinamicità dell'area è suggerita anche dalla distribuzione dei reperti neolitici (circa 6500 anni fa) rinvenuti e disseminati in città, ma non presenti sulla zona Falcata, dove i «cocci» che talvolta si rinvencono, sono probabilmente da attribuire ad alluvioni che anche allora avvenivano.

La circolazione delle acque e il loro effimero ristagno accompagnato dalle alte temperature e probabilmente da termalismi sintettonici (le terme sono diffuse un po' ovunque lungo il litorale) favorì la formazione di un livello di *beach rock* a contorno di alcune aree marginali costiere.

Nella maggior parte di esse, come nella zona Falcata, la formazione è sterile, mentre a Ganzirri, pochi chilometri a ovest, Antonioli e altri (2014), basandosi sulla datazione assoluta del guscio di un gasteropode della famiglia dei Buccinidi, la colloca 5900 anni fa.

Oggi la *beach rock* della zona Falcata non è visibile, ma ne danno testimonianza sotto il Bastione don Blasco, Riccobono (1985) e Scilla (600-700), recuperato da Di Geronimo (2014); quest'ultimo afferma che per circa tre secoli i cavatori locali hanno utilizzato questi affioramenti, evidentemente a pelo d'acqua e ancora non sommersi da sedimenti, per trarne ruote per macine.

3. *L'evoluzione storico-artistica.*

Un indubbio vantaggio ascrivibile all'interesse umano per la zona Falcata è costituito dalla ricchissima raccolta iconografica che la rappresenta.

Dalla *Crocifissione di Sibiu* di Antonello da Messina (1475) alle stampe del primo Seicento ancora prive della cittadella progettata da Grunenbergh e terminata nel 1686, la zona Falcata è lo sfondo o l'oggetto dell'attenzione della maggior parte degli artisti e dei viaggiatori che attraversano lo Stretto, disegnandola sempre e invariabilmente come una terra isolata (da qui il lazzaretto), bassa (laghetti costieri effimeri) e acquitrinosa (le saline) da cui si ergevano solo le strutture militari.

Interessanti sono i due disegni, a volo d'uccello, presi da nord-est, che fa l'architetto e artista Filippo Juvarra (1678-1736), ritraendo la zona Falcata come la vede lui, al suo tempo, e come immagina che fosse ai tempi dei Romani.

Il paradigma geomorfologico della zona Falcata di Messina

In entrambi i casi, si vede una spianata praticamente al livello del mare, dove sia all'interno che all'esterno si notano barre di sedimenti che sembrano delle perfette *barrier islands* e delle lagune costiere che avrebbero dato luogo alle saline.

L'attuale «altezza» sul livello del mare, non si deve a un'ulteriore evoluzione naturale o a un sollevamento della lingua di sedimenti, ma allo scarico di materiale di scavo e di risulta riversato in periodi successivi ai diversi terremoti e alla seconda guerra mondiale, seppellendo, almeno in parte, le stesse mura di ciò che restava della cittadella, dopo il suo sventramento operato per far posto alla stazione ferroviaria in epoca fascista.

Di fatto al di sopra del sedime naturale originale che doveva essere quasi corrispondente al livello attuale del mare, oggi abbiamo una spianata regolare di materiale di risulta alto 3 m circa sul livello del mare.

Dal punto di vista litologico, lungo la colonna stratigrafica, non si riscontra alcun cambiamento significativo, in quanto i sedimenti sottostanti sono ascrivibili all'apporto solido dei corsi d'acqua e quelli sovrastanti al materiale di risulta trasportato dai messinesi dalla città sorta sulla piana, formata dalla catena in erosione che è un *unicum* continuo di sabbie e ghiaie.

4. *Lo stato attuale.*

Dal periodo postbellico, sulla nuova spianata l'inventiva umana si sbizzarrisce e accanto ad attività lecite e talvolta meritorie si sviluppano svariate altre attività.

L'area viene occupata e progressivamente abbandonata da industrie fortemente inquinanti (stazione di degassifica, ricezione residui oleosi e bunker petroliferi), da attività di trasformazione del marmo e di prodotti agricoli, da un inceneritore, e da attività più «marine» come i diversi cantieri navali che sono gli unici attualmente ancora presenti. A queste attività lecite si aggiunge un sottobosco produttivo difficilmente inventariabile, costituito sia da officine di lattonieri, elettrauti e meccanici più o meno abusive sia da attività del tutto «sommerse», collegate alle corse clandestine dei cavalli, all'allevamento di maiali e altri animali in baracche trasformate in stalle e in abitazioni abusive.

Queste attività hanno lasciato alle spalle isolamento e inquinamento, a cui sta provando a porre fine l'Autorità portuale di Messina (Ap, oggi Asps – Autorità di sistema portuale dello Stretto) che, a partire dal

2016, ha condiviso con l'Università degli Studi di Messina un percorso comune finalizzato agli «Interventi di caratterizzazione delle aree di sedime della zona Falcata».

L'area è stata oggetto di un primo rilievo dettagliato finalizzato a definire la reale topografia dei luoghi, la volumetria degli edifici e l'influenza/presenza delle strutture industriali sepolte.

In fase preliminare sono stati eseguiti dei sondaggi, prodromici alla caratterizzazione vera e propria, che hanno evidenziato un livello di «materiale di riporto» con spessore variabile tra 2,50 e 3,40 m dal p.c., talvolta costituito da un massetto in calcestruzzo, e altre da un sottile strato di conglomerato bituminoso nero. Alla base dei materiali di riporto sono presenti depositi alluvionali, rappresentati da sabbie e ghiaie con presenza di limo, prevalentemente disposte a lenti. Il sottostante deposito alluvionale è dotato di permeabilità medio-alta, per la prevalenza dei materiali più grossolani rispetto alla componente fine. La geometria lentiforme dei corpi sedimentari assicura una buona circolazione idrica. Se in corrispondenza di una perforazione o di una sezione le diverse lenti sembrano tra loro separate, in realtà lateralmente tendono a compenetrarsi, determinando una facile circolazione idrica sia in senso verticale che orizzontale.

Questi depositi rappresentano un acquifero costiero freatico a permeabilità primaria per porosità; la falda risulta posta a una profondità variabile tra 2,60 e 2,90 m, confinata dal sovrastante massetto che impermeabilizza quasi completamente la superficie.

Il livello del mare è posto a circa 3 m dalla quota massima del piano campagna; è ragionevole quindi immaginare che il deposito alluvionale posto al di sotto di quella quota sia saturato dall'acqua marina e la piccola variazione soprastante sia legata all'alimentazione da parte delle precipitazioni che comunque riescono a infiltrarsi.

Per quanto riguarda gli inquinanti presenti, nei sedimenti la Concentrazione soglia di contaminazione (Csc) è stata superata per elementi quali: arsenico, cromo, Pcb, pirene, benzo(a)antracene, benzo(a)pirene, benzo(b)fluorantrene, benzo(g, h, i)perilene, idrocarburi con carbonio ≥ 12 , rame, di benzo(a, h)antracene, Hg, indenopirene, piombo, stagno e zinco; per quanto riguarda le acque sotterranee, persiste la contaminazione da benzo(a)pirene, benzo(g, h, i)perilene, solfato, boro, ferro e manganese.

La tipologia di inquinanti riscontrata è riconducibile alle attività industriali presenti ed è, pertanto, plausibile identificare un rapporto di causa-effetto tra queste e la contaminazione dell'area da sottoporre a bonifica.

 Il paradigma geomorfologico della zona Falcata di Messina

La litologia a permeabilità medio-alta da un lato permette di veicolare gli inquinanti nelle aree limitrofe, ma dall'altro la dimensione dei materiali ne limita la sedimentazione sulla propria superficie e la forte dinamica costiera tende a disperdere qualsiasi concentrazione.

Per questa ragione il futuro uso della zona dovrà essere necessariamente sviluppato in sinergia con l'azione di bonifica, provando a valorizzare al massimo le opportunità del sito.

5. Di conseguenza.

Ricapitolando, a partire dal Drias superiore (circa 11 000 anni), in circa 5000 anni, la Falce di Messina si è formata grazie: 1) alla concomitanza della disponibilità di una superficie ampia, 2) un gioco di correnti contrapposte e 3) una buona quantità di sedimenti portati a mare dai fiumi. La formazione di una *beach rock*, 5900 anni fa, a contorno ne ha stabilizzato l'evoluzione e definito la forma.

In epoca storica, dai Romani ai pre-contemporanei, l'area è stata utilizzata per fini militari, di difesa e per la discarica delle macerie prodotte da terremoti e guerre.

Con la rinascita postbellica, l'area, fatta eccezione per l'Istituto del Cnr che ne sfruttava l'ottimale posizione per studiare le caratteristiche dello Stretto e per la Marina militare che vi aveva il suo *locus* genetico, fu progressivamente abbandonata.

L'abbandono prima, e l'uso industriale pesante poi, che ha comunque avuto una parabola piuttosto breve, ha lasciato l'area avulsa dalla città, isolata e fortemente inquinata. Con la necessità di attuare il Piano regolatore del porto alle innumerevoli osservazioni fatte dai diversi organi competenti in quindici anni circa di iter approvativo e la ferma volontà della «nuova» Autorità di sistema portuale dello Stretto di Messina di arrivare a un conclusivo processo di bonifica dell'area, si presenta oggi l'occasione per ridisegnare l'area restituendole uno stretto rapporto con il mare che nel corso degli anni si era completamente perso.

Di fatto Zancle, la Falce è la stessa ragione d'essere della città ed è stata determinante alle sue origini, ne ha rappresentato la fortuna nel suo sviluppo e non possiamo non immaginare che possa essere il fulcro per la rinascita, nel momento in cui la comunità, parafrasando Limosani¹, ha bisogno di recuperare il senso dell'appartenenza e di condividere

¹ M. Limosani, *Messina: un'istantanea sull'economia della città*, 5 marzo 2021, in <http://parliamentwatch.it/wp-content/uploads/2021/04/Report-Limosani.pdf>.

Giovanni Randazzo e Stefania Lanza

re una meta comune, per superare una crisi profonda, per ridare, in un momento storico topico, un futuro di speranza alle nuove generazioni.

Partendo dalla zona Falcata e definendone le proprie funzionalità di prospettiva, si può ridisegnare in modo più intimo e integrato il rapporto tra la città di Messina e i suoi due mari.

La zona Falcata deve essere valorizzata nelle sue attività «marine», rispettando la valenza del luogo e la sua stessa vocazione naturale; del resto, il rettore Navarra in un'intervista del 2016 aveva disegnato per la città la necessità di uno sviluppo economico compenetrato con il «mare».

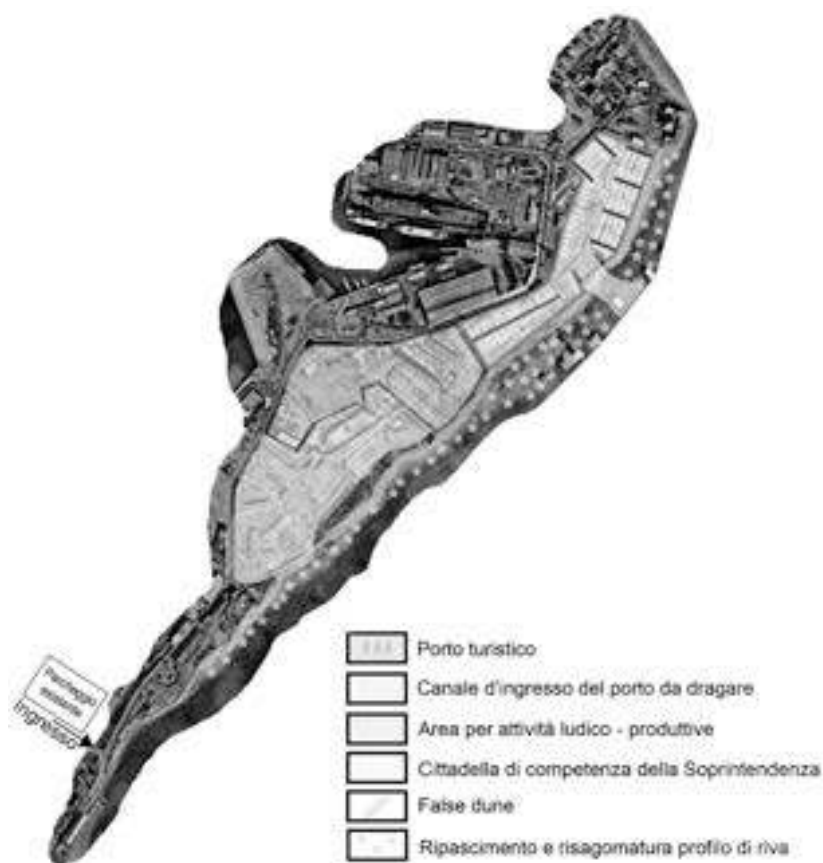


Figura 2. Sintesi di una possibile riconversione dell'area della zona Falcata di competenza dell'Asps. Fonte: elaborazione degli autori.

 Il paradigma geomorfologico della zona Falcata di Messina

Pensare di mantenere in uno dei più interessanti affacci d'Italia delle strutture industriali o commerciali è antistorico, risibile la sua potenziale lottizzazione, e destinata all'abbandono se prevalesse la scelta dello sviluppo esclusivamente verde e bucolico immaginato dal Patto per la Falce che, dal punto di vista formale, oggi probabilmente rappresenta il più forte ostacolo al suo recupero.

Per dare una giusta soluzione funzionale alla zona Falcata bisogna sfruttare al meglio la sinergia tra la condizione naturale e la necessità di bonifica. I sedimenti inquinati, sia la parte artificiale al di sopra del livello del mare sia quella satura, al di sotto del livello del mare, andrebbero rimossi, disinquinati e opportunamente abbancati; questa operazione, che dovrebbe riguardare circa 10 ha per una profondità di 6-8 m, lascerebbe un «buco» di circa 7 milioni di metri cubi.

Messina è da sempre alla ricerca di un porto turistico e quello proposto dal Prp in zona waterfront, nei fatti è stato bocciato dai diversi pareri d'approvazione, in quanto si è autorizzata la struttura, ma senza la protezione foranea. L'occasione di un «buco» e la grande disponibilità di materiale che comunque verrebbe resa disponibile dopo il disinquinamento, nonostante il patto per la Falce non l'avesse previsto e quindi in teoria lo vieterebbe, si prestano a un ridisegno che deve essere guidato nell'ambito di un Piano di indirizzo operativo (Pio), ispirato dalla natura geomorfologica del luogo, di transizione tra mare e terra, e che abbia al suo centro la realizzazione di un porto turistico che vada in diretta sinergia con la ricerca del Cnr, con i cantieri navali, avviando il riuso dell'area in funzione turistica, intervenendo sulle strutture e sulle forme topografiche che potrebbero essere modellate in modo più articolato per simulare un campo di dune artificiali, mai esistite *in loco*, per smaltire il materiale in esubero e per meglio proteggere il nuovo sistema produttivo e per dare una maggiore resilienza alla lingua di sedimenti (Fig. 2).

Riferimenti bibliografici

Antonioli, F. e altri 2014

Timing of the Emergence of the Europe-Sicily Bridge (40-17 cal ka BP) and its Implications for the Spread of Modern Humans, in *Geology and Archaeology: Submerged Landscapes of the Continental Shelf*, a cura di J. Harff, G. Bailey, F. Lueth, Geological Society, London, pp. 111-44.

Catalano, S., De Guidi, G., Monaco, C., Tortorici, G., Tortorici, L. 2008

Active Faulting and Seismicity Along the Siculo-Calabrian Rift Zone (Southern Italy), in «Tectonophysics», 453, 1-4, pp. 177-92.

- Di Geronimo, I. 2014
Agostino Scilla paleontologo. Fossili e Filosofie tra '600 e '700, Società Messinese di Storia Patria, Messina.
- Ferranti, L., Monaco, C., Antonoli, F., Maschio, L., Kershaw, S., Verrubbi, V. 2007
The Contribution of Regional Uplift and Coseismic Slip to the Vertical Crustal Motion in the Messina Straits, Southern Italy: Evidence from Raised Late Holocene Shorelines, in «Journal of Geophysical Research», 112, pp. 1-23.
- Longhitano, S. 2018
Between Scylla and Charybdis (part 1): The Sedimentary Dynamics of the Modern Messina Strait (Central Mediterranean) as Analogue to Interpret the Past, in «Earth Science Reviews», 185, pp. 259-87.
- Monaco, C., Barreca, G., Di Stefano, A. 2017
Quaternary Marine Terraces and Fault Activity in the Northern Mainland Sectors of the Messina Strait (Southern Italy), in «Italian Journal of Geosciences», 136, 3, pp. 337-46.
- Monaco, C. - Tortorici, L. 2000
Active Faulting in the Calabrian Arc and Eastern Sicily, in «Journal of Geodynamics», 29, pp. 407-24.
- Ogniben, L. 1973
Schema geologico della Calabria in base ai dati odierni, in «Geologica Romana», 12, pp. 243-585.
- Riccobono, F. 1985
Messina mercantile e le sue fiere, Ente Autonomo Fiera di Messina, Messina.
- Segre, A. G., Bagnaia, R., Sylos Labini, S. 2004
Holocene Evolution of the Pelorus Headland, Sicily, in «Quaternaria Nova», VIII, pp. 69-78.
- Seguenza, G. 1880
Le formazioni Terziarie nella Provincia di Reggio (Calabria), Salviucci, Roma.
- Selli, R. 1979
Geologia e sismotettonica dello Stretto di Messina, in Accademia Nazionale dei Lincei, *Atti del convegno. L'attraversamento dello Stretto di Messina e la sua fattibilità*, Accademia dei Licei, Roma, pp. 119-54.
- Siddall, M., Rohling, E. J., Almogi-Labin, A., Hemleben, C., Meischner, D., Schmelzer, I., Smeed, D. A. 2003
Sea-level Fluctuations during the Last Glacial Cycle, in «Nature», 423, pp. 853-8.

VI. Il caso della Pro Infanzia a Terracina:
rigenerazione o degenerazione urbana?
di Alberta Franceschini, Marta Minà, Anna Giannetti

1. *Il caso della Pro Infanzia a Terracina.*

Il viale Circe di Terracina è una zona di grandissimo pregio, con palme e tamerici, dotata di un ampio marciapiede e pista ciclabile, percorsa in estate da un intenso traffico veicolare, carente di parcheggi e, soprattutto, priva di spazi verdi. Il viale Circe di Terracina è prezioso anche per: a) la presenza dell'immobile della ex colonia marina Pro Infanzia (Fig. 1), edificio che appartiene alla memoria culturale, storica e sociale della città, purtroppo attualmente alienato a privati invece che acquisito a patrimonio pubblico, e dei suoi annessi spazi verdi, unico tratto di fascia costiera ancora libera da costruzioni; b) per la presenza di un'altra villa storica con annesso spazio verde, la Villa Adrover, edificio di proprietà comunale insieme alla Università degli Studi di Cassino, recentemente anch'esso purtroppo alienato a privati invece che acquisito a patrimonio pubblico. Oggi entrambe queste realtà storiche, sociali e naturalistiche sono in pericolo e hanno bisogno di essere salvate. L'edificio della Pro Infanzia è stato costruito negli anni trenta per scopi benefici ed è dotato di una annessa spiaggia comunale, anch'essa destinata a scopi sociali. Distrutto durante la seconda guerra mondiale e ricostruito nel 1951, è stato utilizzato fino ad un decennio fa come colonia, scuola e sede di forze dell'ordine, mantenendo la sua iniziale vocazione sociale¹. La sua ampia area verde ha continuato ad essere destinata alla collettività e ai turisti anche come parcheggio custodito fino al 2019. Tre anni fa la Regione Lazio era stata co-promotrice di un progetto di trasformazione della ex colonia marina Pro Infanzia in sede del rinomato Ips alberghiero A. Filosi con annesso albergo didattico².

¹ In <https://romatre-museodidattica.archiui.it/oggetti/1669-i-bambini-alla-colonia-estiva-di-terracina/>.

² In <https://www.latinaoggi.eu/news/attualita/52832/albergo-didattico-e-una-spiaggia-cosa-il-filosi-vuole-creare-lavoro-partendo-da-una-nuova-sede>.

Alberta Franceschini, Marta Minà, Anna Giannetti

Il progetto del privato per il lotto sito in viale Circe 92/94/96 Pro Infanzia – ricadente nell'ambito del Piano particolareggiato esecutivo della zona «B» approvato con atto consiliare n. 429 del 17 novembre 1983, con destinazione urbanistica di «sottozona B2 – verde pubblico» – (Fig. 2), e classificata, nel Piano territoriale paesistico regionale (Ptrr), come tav. A: paesaggio degli insediamenti urbani, normata dall'art. 28 delle Nta – mirava a costruire 44 appartamenti fronte mare suddivisi in due palazzi di 5 piani per un totale di circa 13 000 metri³ di cemento armato, per un valore complessivo di circa 40 milioni di euro, una delle lottizzazioni più imponenti per impatto paesaggistico e per valore immobiliare a Terracina dagli anni settanta – prevedendo la distruzione dell'attuale edificio, la monetizzazione di ben 2916 m² di standard urbanistici, su un lotto di 9470 m² (il 30% del lotto), ovvero alienazione di spazi originariamente dedicati a verde e parcheggi per soli miseri 147 000 euro³. Il progetto era stato autorizzato dal Comune di Terracina⁴ con un iter molto veloce proprio durante le feste natalizie e in una fase interpretativa molto ambigua dal punto di vista dell'applicazione

³ Si veda la deliberazione di Giunta comunale n. 184 del 17 dicembre 2020, Permesso di costruire per la costruzione di un complesso residenziale mediante un intervento di demolizione, ricostruzione e cambio di destinazione d'uso dell'esistente compendio immobiliare sito in viale Circe nn. 92/94/96, monetizzazione aree standard urbanistici, ditta: Srl Residence Circe (ex onlus «Fondazione società romana Pro Infanzia»), in http://portaledeiservizi.comune.terracina.it/openweb/albo/albo_dettagli_full.php?id=19094&CSRF=283d9f054cc103088dbdaa67ba8c5cfe.

⁴ Comune di Terracina, permesso di costruire n. 6726 del 22 dicembre 2020 relativo al lotto sito in viale Circe nn. 92/94/96 con Allegati.



Figura 1. Vista sull'area verde della Pro Infanzia a Terracina. Fonte: foto di Marta Minà (2020).

___ Il caso Pro Infanzia a Terracina: rigenerazione o degenerazione urbana? ___

delle norme di salvaguardia, visto che il Prr allora vigente era stato nel frattempo annullato con sentenza della Corte costituzionale n. 240, pubblicata in Gazzetta Ufficiale il 17 novembre 2020 in quanto non co-pianificato con il ministero della Cultura (allora Mibact)⁵.

L'unica forza di opposizione, peraltro non presente in Consiglio comunale, che si era accorta anzitempo di questo iter anomalo, era stata Europa verde Terracina, che già il 19 dicembre 2020, due giorni dopo la delibera autorizzativa del Comune, solleva il caso sulla stampa e tv locale, ancora prima della pubblicazione del permesso di costruire n. 6726 del 22 dicembre 2020⁶, peraltro completamente ignorata nella tranquillizzante risposta ufficiale a mezzo stampa del vicesindaco del 28 dicembre 2020, solo tre giorni prima del sequestro ordinato dalla Procura di Latina⁷.

Anche il circolo Legambiente «Pisco Montano» di Terracina ha svolto un ruolo chiave nella vicenda, grazie alla fattiva collaborazione con la Capitaneria di porto – Guardia costiera di Terracina, facendo luce con accesso agli atti⁸, analisi documentali e con comunicati stampa di denuncia sulla vicenda, chiedendo audizioni in Regione Lazio⁹

⁵ In <https://legal-team.it/ptpr-lazio annullato-dalla-corte-costituzionale/>.

⁶ In <https://latinatu.it/immobile-ex-onlus-pro-infanzia-a-terracina-europa-verde-bacchetta-giunta/>.

⁷ In <https://latinatu.it/terracina-ex-pro-infanzia-vicesindaco-smentisce-nessuna-societa-con-sede-in-lussemburgo/>.

⁸ In <https://www.agoraregionelazio.com/legambiente-terracina-chiesto-accesso-agli-atti-non-solo-per-la-rigenerazione-della-pro-infanzia/>.

⁹ In <https://www.h24notizie.com/2021/01/19/ex-proinfanzia-e-rigenerazione-audizione-di-legambiente-in-regione/>.



Figura 2. Scorcio artistico della facciata dell'immobile Pro Infanzia a Terracina (LT). Fonte: opera di Maria Celeste Del Monte (2021).

 Alberta Franceschini, Marta Minà, Anna Giannetti

e subendo per questo anche pesanti attacchi¹⁰. Il 31 dicembre 2020 la Guardia costiera di Terracina opera un sequestro preventivo poi confermato sia dal Gip che dal Tribunale del riesame, per una ipotesi di reato di lottizzazione abusiva. Il sospetto degli inquirenti è che con la vendita del patrimonio effettuata dalla storica istituzione romana di assistenza e beneficenza ad una società immobiliare romana, e grazie a una variante concessa poco prima di Natale dal Comune di Terracina, sia stata realizzata una colossale quanto illecita speculazione immobiliare¹¹. Attualmente è stato richiesto il rinvio a giudizio per tutti gli indagati¹².

2. Il quadro normativo della rigenerazione urbana, il Prr e i suoi impatti sulla Pro Infanzia.

Il circolo Legambiente Terracina «Pisco Montano», di concerto con il Centro di azione giuridica di Legambiente Lazio, aveva presentato una istanza di accesso alle informazioni ambientali, inviandola sia al Comune di Terracina che alla direzione competente della Regione Lazio, per acquisire e valutare il permesso di costruire, gli elaborati e tutti gli iter autorizzativi. Legambiente tutta, da sempre attiva nel contrasto all'abusivismo soprattutto costiero¹³, aveva deciso di entrare dentro «il sistema»¹⁴ che aveva reso possibile, con delibere e regolamenti comunali approvati quasi tutti all'unanimità dal Consiglio comunale e con interlocuzioni con la Regione Lazio, la monetizzazione di aree assolutamente pregiate della città da parte dei privati, con la promessa di futura edificabilità in cambio di verde pubblico e servizi, e segnatamente, con la deliberazione di Giunta comunale n. 184 del 17 dicembre 2020, la monetizzazione delle aree verdi e parcheggi del pregiato lotto fronte-mare della Pro Infanzia; il tutto in assenza di un atto di indirizzo urbanistico che garantisse la futura compensazione delle

¹⁰ In <https://www.greenreport.it/news/urbanistica-e-territorio/abusivismo-cosa-succede-a-terracina/>.

¹¹ In https://roma.repubblica.it/cronaca/2020/12/31/news/terracina_l_ombra_della_speculazione_sul_nuovo_complesso_residenziale_sequestrata_l_ex_colonia_pro_infanzia-280594735/.

¹² Si veda <https://latinatu.it/ex-pro-infanzia-procura-chiede-rinvio-a-giudizio-per-gli-indagati/>.

¹³ In <https://www.legambiente.it/comunicati-stampa/decreto-semplificazioni-legambiente-una-svolta-nella-lotta-contro-labusivismo-edilizio/>.

¹⁴ In <https://latinatu.it/dallex-pro-infanzia-a-villa-adrover-il-fil-rouge-seguito-da-legambiente/>.

Il caso Pro Infanzia a Terracina: rigenerazione o degenerazione urbana?

aree monetizzate, e volendo capire perché il Comune di Terracina era uno dei pochi Comuni del Lazio che ha reso attuabili da subito gli artt. 4 e 5 della l.r. 7/2017, ovvero quelli maggiormente utili al privato¹⁵. La preoccupazione di Legambiente era anche dovuta a quanto successo negli ultimi anni sul territorio, gravato da alcuni indicatori critici rispetto alla media delle città confrontabili. In particolare, l'estensione pro-capite di verde fruibile a Terracina che è di 4,7 m²/abitante (dato Rapporto ecosistema urbano Legambiente 2020) contro una media di città confrontabili di ben 44 m²/abitante, un valore che è addirittura sotto quello previsto dagli standard urbanistici che è di 9 m²/abitante. Oppure il consumo di suolo davvero molto alto (12,46%) con 1637 ettari di terreno consumato (dato Rapporto ecosistema urbano Legambiente 2020), che pone Terracina al terzo posto nella provincia di Latina per consumo di suolo¹⁶.

Il 25 gennaio 2021 si svolgeva la seduta straordinaria del Consiglio comunale di Terracina avente come unico punto all'ordine del giorno il caso Pro Infanzia, in diretta streaming, durante la quale la presidente del circolo Legambiente Anna Giannetti (non presente) viene attaccata pesantemente, senza ricevere la solidarietà di nessun consigliere ma incassando nei giorni successivi numerose testimonianze di sostegno da parte di cittadini, partiti e associazioni¹⁷.

Il circolo Legambiente aveva poi chiesto e ottenuto una audizione urgente in Regione Lazio¹⁸, presso la Commissione X Urbanistica, per approfondire il quadro normativo e regolamentare concordato con la Regione Lazio. Infatti, come veniva affermato ufficialmente dal Comune di Terracina, le due delibere di Consiglio comunale, la n. 53/2018¹⁹ e la n. 111/2018²⁰ inerenti l'applicazione degli artt. 4 e 5 della legge n.

¹⁵ In <https://comune.terracina.lt.it/notizie/74939/rigenerare-immobili-terracina-si-puo>.

¹⁶ In <https://www.h24notizie.com/2021/03/18/ecosistema-urbano-2020-i-dati-del-report-di-legambiente-terracina/>.

¹⁷ In <https://www.h24notizie.com/2021/02/06/intimidazioni-in-consiglio-lassociazione-antimafia-caponnetto-sul-caso-giannetti/>.

¹⁸ In <https://latinatu.it/pro-infanzia-tutte-le-questioni-sollevate-da-legambiente-in-regione-lazio/>.

¹⁹ Si veda deliberazione del Consiglio comunale n. 53 del 16 luglio 2018, legge regionale 18 luglio 2017 n.7 recante disposizioni per la rigenerazione e per il recupero edilizio. Disposizioni attuative di competenza comunale. Adozione variante alle Nta del Prg ai sensi dell'art.1, comma 3, della l.r. n. 36/1987 per l'applicazione dell'art. 4 della l.r. n. 7/2017, in http://portaledeiservizi.comune.terracina.lt.it/openweb/albo/albo_dettagli_full.php?id=10420&CSRF=283d9f054cc103088dbdaa67ba8c5cfe.

²⁰ Si veda deliberazione del Consiglio comunale n. 111 del 28 dicembre 2018, legge regionale 18 luglio 2017 n. 7 – disposizioni per la rigenerazione urbana e per il recupero edilizio – variante alle Nta del Prg ai sensi dell'art. 1, comma 3, della l.r. 36/1987 per l'applicazione dell'art. 4 della l.r. 7/2017 – d.c.c. n. 53/2018 – Esame e accoglimento osservazioni – adozione

7/2017 sulla rigenerazione urbana furono inviate alla Regione Lazio il 28 febbraio 2019 e la stessa avrebbe avuto 30 giorni per le controdeduzioni, con scadenza 30 marzo, ma la Regione Lazio riuscì ad inviarle con quasi due mesi di ritardo, con nota prot. n. 477424 del 21 giugno 2019, oltre il termine previsto dall'art. 1 comma 3 della l.r. 36/1987. Per questo nella successiva delibera del Consiglio comunale n. 38 del 25 giugno 2019²¹ si afferma testualmente che si sono valutate le indicazioni provenienti dalla Regione ma solo in parte, proprio perché il Comune non era tenuto in quanto esse erano sopraggiunte oltre i termini. Inoltre la delibera del Consiglio comunale n. 152 del 28 dicembre 2017²² consente in via eccezionale, e previa delibera di Giunta su proposta del dirigente competente, di monetizzare qualunque superficie di standard al di là dei 1000 m² consentiti dalla legge 7/2017 in chiaro e netto contrasto con il punto 7.1 della deliberazione regionale del 19 dicembre 2017, n. 867 *Approvazione circolare esplicativa: «Indirizzi e direttive per l'applicazione delle Disposizioni per la rigenerazione urbana ed il recupero edilizio»*, la quale richiede anche che l'attuazione di tali tipologie impattanti di interventi di rigenerazione debba essere preceduta da una attività pianificatoria del Consiglio comunale volta, mediante la procedura di cui all'art. 1, comma 3 della l.r. 36/1987, all'individuazione di specifici ambiti territoriali, che nel caso di Terracina non sarebbero stati identificati.

Legambiente, a valle dell'audizione, aveva deciso di richiedere all'amministrazione di Terracina il ritiro e l'annullamento in autotutela in base all'articolo 21 della legge 241/1990 di tutte le delibere relative alla rigenerazione urbana approvate dal Comune di Terracina, e in particolare la 152 del 28 dicembre 2017, la 52-53-54 del 16 luglio 2018, la 111 del 28 dicembre 2018, la 38 e 39 del 25 giugno 2019 e di tutti gli atti conseguenti inclusi i permessi a costruire rilasciati in base alle medesime delibere. Legambiente non riceve però risposta né dalla Regione Lazio né dal Comune di Terracina e addirittura il circolo Legambiente, nonostante l'importante e riconosciuto impegno nel caso Pro Infanzia,

definitiva, in http://portaledeiservizi.comune.terracina.lt.it/openweb/albo/albo_dettagli_full.php?id=12634&CSRF=283d9f054cc103088dbdaa67ba8c5cfe.

²¹ Si veda deliberazione del Consiglio comunale n. 38 del 27 giugno 2019 – legge regionale n. 7 del 18 luglio 2017 recante disposizioni per la rigenerazione urbana e per il recupero edilizio. Varianti alle Nta della vigente strumentazione urbanistica comunale per l'applicazione dell'art. 4. Disposizioni per il cambio di destinazione d'uso degli edifici – approvazione, in http://portaledeiservizi.comune.terracina.lt.it/openweb/pratiche/dett_registri.php?id=7158.

²² Si veda deliberazione del Consiglio comunale n. 152 del 28 dicembre 2017 con allegato Regolamento per la monetizzazione di aree destinate a standard urbanistici e parcheggi, in http://portaledeiservizi.comune.terracina.lt.it/openweb/pratiche/dett_registri.php?id=3585.

_____ Il caso Pro Infanzia a Terracina: rigenerazione o degenerazione urbana? _____

non viene ammesso, neanche a seguito di specifica richiesta, agli Stati generali dell'urbanistica, convocati per il 19 febbraio 2021, in diretta streaming, dal Comune di Terracina²³. Un'esclusione grave e immotivata, che non ha consentito a Legambiente di poter rispondere agli attacchi ricevuti in Consiglio comunale e le ha impedito di rappresentare in modo approfondito le proprie ragioni.

Il 21 aprile 2021 la Regione Lazio approva finalmente il nuovo Prr con 33 voti a favore e 14 contrari. Legambiente, che era stata anche parte udita in Commissione Urbanistica per il nuovo Prr, aveva proposto di limitare gli interventi invasivi di nuova costruzione e demolizione e ricostruzione nella fascia costiera dei 300 m dalla battigia come nell'intento della ormai storica legge Galasso²⁴, e di rivedere l'applicazione della legge sulla rigenerazione urbana nei pregiati ambiti costieri, ma nel nuovo Prr la fascia costiera di Terracina resta ancora classificata, in gran parte, come ambito «Paesaggio degli insediamenti urbani» e quindi non esclusa *a priori* da interventi impattanti sul paesaggio²⁵. In coda alla approvazione del nuovo Piano, il Consiglio regionale del Lazio, pressato anche dalle azioni di Legambiente e del nascente comitato cittadino Salviamo la Pro Infanzia, chiedeva all'unanimità alla Giunta regionale di accogliere l'ordine del giorno, comunque non vincolante, sottoscritto dai consiglieri regionali del M5s (proponente), Europa Verde e Pd (ma votato anche dall'opposizione)²⁶, per apporre un vincolo puntuale sul bene riconoscendo il notevole interesse storico-culturale dell'immobile.

3. Il caso giudiziario.

Il 31 dicembre 2020 la Capitaneria di porto-Guardia costiera, al comando della valentissima comandante Emilia Denaro, sequestra il cantiere Pro Infanzia, su disposizione del procuratore aggiunto Carlo Lasperanza e del sostituto procuratore della Repubblica Giuseppe Miliano. Questo sequestro viene convalidato l'8 gennaio 2020 dal Gip del Tribunale di Latina Giuseppe Molfese, e ulteriormente confermato dal Tribunale del riesame con le seguenti motivazioni, poi rese pubbli-

²³ In <https://latinatu.it/terracina-stati-general-urbanistica-legambiente-noi-esclusi/>.

²⁴ In <https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/1985/08/22/085U0431/sg>.

²⁵ In <https://latinatu.it/nuovo-ptpr-legambiente-terracina-non-tutela-coste-e-immobili-storici/>.

²⁶ In <https://latinatu.it/ex-pro-infanzia-bene-da-tutelare-odg-in-regione-lazio-approvato-anche-da-fratelli-ditalia/>.

che il successivo 4 aprile: «la nuova costruzione sovverte la natura di area di “verde pubblico e parcheggi” in un’area vincolata dove sono consentiti esclusivamente interventi di ordinaria e straordinaria manutenzione, risanamento, recupero statico ed igienico, restauro conservativo. Responsabilità dell’errore, inoltre, viene evidenziata in capo al Comune di Terracina che doveva verificare la conformità dell’intervento in riferimento alla normativa urbanistica e al Regolamento edilizio comunale, riscontrando l’invariabilità della volumetria del progetto rispetto a quella esistente, e gli standard urbanistici in termini di parcheggi e verde»²⁷.

Le motivazioni del Tribunale del riesame riaffermano la necessità di comprovare l’effettiva utilità per la collettività di monetizzare e quindi vendere di fatto al privato spazi destinati a verde e parcheggi – in una zona già molto carente di questi spazi – e si sottolinea la mancanza di un quadro urbanistico di riferimento per la fascia costiera in cui dovrebbe essere inserito ogni nuovo intervento urbanistico. Sembrano quindi ancora una volta confermate tutte le perplessità denunciate mesi prima da Legambiente, e a causa delle quali aveva ricevuto anche critiche e attacchi. La Procura di Latina (nella persona del sostituto procuratore Giuseppe Miliano) ad oggi ha ormai chiuso le indagini sulla vicenda, chiedendo il rinvio a giudizio per tutti gli indagati per l’ipotesi di reato di lottizzazione abusiva e altre correlate. Un procedimento penale per il quale Legambiente ha già depositato la nomina con l’intenzione di costituirsi parte civile.

4. *La nascita del comitato cittadino «Salviamo la Pro Infanzia».*

Il 15 marzo 2021 nasce ufficialmente, anche con la spinta di Legambiente, dopo mesi di attivismo concretizzato anche in un ricorso al Tar del Lazio per l’annullamento del permesso a costruire, il comitato cittadino Salviamo la Pro Infanzia di Terracina, presidente Edoardo Bondatti, vicepresidente Marta Minà, segretario Alberta Franceschini, grazie ad un gruppo di volenterosi cittadini, residenti e non, che già da tempo si erano riuniti nell’omonimo gruppo Facebook – Salviamo la Pro Infanzia – e che ad oggi raccoglie complessivamente circa 300 membri e 50 iscritti ufficiali²⁸.

²⁷ In <https://latinatu.it/ex-pro-infanzia-il-progetto-demolito-dal-riesame/>.

²⁸ Si veda <https://forms.gle/cRDtpZeFRrtUf9SN7>; <https://latinatu.it/terracina-nasce-il-comitato-salviamo-la-pro-infanzia/>.

___ Il caso Pro Infanzia a Terracina: rigenerazione o degenerazione urbana? ___

Il comitato cittadino Salviamo la Pro Infanzia si propone una serie di obiettivi: a) salvare dalla lottizzazione privata residenziale l'ultima area verde del lungomare di Terracina ancora non edificata; b) preservare la memoria storica e culturale, salvare dalla demolizione l'immobile della ex colonia Pro Infanzia, essendo lo stesso da sempre destinato ad usi pubblici come uffici comunali, scuole, sedi di forze dell'ordine; c) sorvegliare e intervenire su qualsiasi iniziativa volta a privatizzare la zona costiera e gli accessi al mare, nonché vigilare su ogni abuso edilizio che sia a detrimento della bellezza della zona, tutelando l'ambiente e il paesaggio dalla cementificazione, ivi incluse le spiagge e le coste – in linea con l'obiettivo 11 dell'Agenda 2030. Il comitato ha predisposto una petizione su piattaforma Change.org²⁹, per salvare dalla cementificazione la zona costiera di Terracina, affinché si impedisca la demolizione di un immobile di valore storico e sociale e la distruzione di una preziosa area verde fronte mare destinata ai cittadini. Le azioni di salvaguardia e tutela della bellezza del territorio intraprese dal comitato hanno ricevuto l'appoggio e il sostegno della prestigiosa associazione Club per l'Unesco di Terracina, al fine di continuare ad operare per la salvaguardia dell'immobile della ex colonia Pro Infanzia, che è parte integrante del tessuto storico-urbano di Terracina³⁰.

5. Conclusioni.

Questa triste vicenda civile, urbanistica e giudiziaria ancora non conclusa ci insegna che non è più possibile accettare che la tutela dei beni paesaggistici, che insieme ai nostri beni culturali sono il fondamento di uno sviluppo compatibile e armonico, come sancito dall'art. 9 della nostra Costituzione, sia considerata un ostacolo, mettendo in contrapposizione la tutela e la salvaguardia del paesaggio con gli aspetti puramente economici del rilancio edilizio. Con questo Prr da poco approvato e in assenza di una pronuncia regionale in merito all'applicazione della legge della rigenerazione urbana a Terracina e senza l'apposizione del vincolo storico al bene immobile e la riacquisizione dell'immobile da parte del Comune e/o della Regione Lazio, il rischio che paventiamo è la ripartenza dell'iter di un nuovo permesso a costruire per la Pro Infanzia. Si teme anche per il futuro di Villa Adrover e di tutto il lungomare di viale Circe a Terracina.

²⁹ In www.change.org/salviamolaproinfanzia.

³⁰ In <https://latinatu.it/terracina-pro-infanzia-la-petizione-e-le-iniziative-del-comitato-cittadino/>.

Alberta Franceschini, Marta Minà, Anna Giannetti

Riferimenti bibliografici

- Biffi, L., Fontana, E., Morabito, A., Vitiello, C. 2021
Abbatti l'abuso: I numeri delle mancate demolizioni nei Comuni Italiani, Legambiente, Roma, in <https://www.legambiente.it/wp-content/uploads/2021/06/Abbattilabuso-2021.pdf>.
- Calvino, I. 2016
La speculazione edilizia, Mondadori, Milano.
- Cannizzo, F. 2018
Briciole di bellezza. Dialoghi di speranza per il futuro del Bel Paese, Mimesis, Milano-Udine.
- Cederna, A. 1975
La distruzione della natura in Italia, Einaudi, Torino.
- Di Mario, M. 2017
Terracina – Cronache di vita amministrativa vissuta. 1960-1990, Innuendo Editore, Terracina.

VII. Ground Action. Tre interventi su arenili italiani

di Matteo D'Ambros e Sergio Sanna*

1. Premessa.

Questo scritto propone una riflessione sulle modalità di indagine e di intervento di manutenzione in luoghi degradati. È nostra convinzione che la messa in opera di azioni di manutenzione, intese come «azioni di base»¹, sia in grado di definire prestazioni più efficienti dei luoghi, per garantirne una migliore fruizione in sicurezza. Di pari passo, pensiamo che la conoscenza di spazi caratterizzati da un deficit di qualità ambientale e urbana necessiti di una consapevolezza che deve essere costruita a partire dall'esperienza diretta dei luoghi con il nostro corpo che «è uno strumento di misura dello spazio e del tempo [...] misura le proprie percezioni e le variazioni degli agenti atmosferici, utilizza il camminare per cogliere il mutare delle direzioni dei venti, delle temperature, dei suoni. Misurare significa individuare dei punti, segnarli, allinearli, circoscrivere degli spazi, intervallarli secondo un ritmo e una direzione» (Careri 2006, p. 109).

Da alcuni anni, il collettivo Ground Action² propone laboratori operativi che si occupano di trasformazioni temporanee dello spazio aperto e prende spunto da un metodo stabilito sulla base di una strategia che privilegia: il contenimento delle risorse economiche e ambientali sviluppato su processi virtuosi nel tentativo concreto di modificare

* Lo scritto è stato steso a quattro mani e gli autori ne condividono tutti i contenuti. Tuttavia è da precisare che dei 7 complessivi, i 3 paragrafi dal titolo *Principi e campi di azione; Il lido degli Alberoni a Venezia; Il faro di Bibione* sono a firma di Matteo D'Ambros, mentre il paragrafo dal titolo *La Costa sud di Palermo* è a firma di Sergio Sanna.

¹ La traduzione inglese letterale di «azione di base» è *ground action*.

² Ground Action è il nome del collettivo di azione ambientale fondato da Matteo D'Ambros, Sergio Sanna, Roberto Zancan. Attivo dal 2013, Ground Action realizza progetti e azioni *site-specific* negli ambiti del paesaggio, dell'arte e dell'architettura. Si ispira a pratiche collettive e partecipative di modificazione dello spazio. Promuove la manutenzione come forma di progetto, il recupero e il reimpiego come azioni di trasformazione. Ha come obiettivo l'esecuzione diretta e concreta di installazioni, interventi performativi, comportamenti virtuosi.

in modo positivo i meccanismi della produzione del lavoro; l'ottimizzazione del tempo e dei modi di esecuzione degli interventi secondo l'articolazione e la ripetizione di ogni singola azione; la condizione *site-specific* declinata come risorsa e ispirazione; non da ultimo, la *performance* strutturata come momento saliente di un processo di condivisione e di consapevolezza complementare alla necessità di prendersi cura dell'ambiente in cui viviamo.

Occuparsi del progetto dello spazio aperto in termini di manutenzione significa quindi riconoscere nell'organizzazione del lavoro le potenzialità di un progetto capace di mettere in sequenza le azioni necessarie per ripristinare, riordinare, risemantizzare l'ambiente entro una logica di riuso di materiali e di parti del territorio, nel rispetto e nella salvaguardia dei luoghi. L'atteggiamento che abbiamo assunto porta a definire con più consapevolezza le priorità e le urgenze dell'ambito di intervento, costringe a selezionare materiali di supporto per possibili e differenti usi degli spazi, porta a garantire un sistema aperto di fruizione dei luoghi e solo in apparenza gerarchizzato.

L'obiettivo implicito è quello di stabilire un assetto dello spazio che induca all'incontro tra la committenza, gli operatori portatori di interesse e i fruitori (persone di ogni età), tutti invitati a riconoscere in modo consapevole il valore del processo entro cui si sviluppano gli interventi. In questo senso, potremmo dire che il progetto assume un valore pedagogico. In questo senso, per Ground Action, «la manutenzione è progetto».

Affermare che «la manutenzione è progetto» per noi esplicita il termine «manutenzione» nel senso di cura costante che riproduce il valore nell'azione di trasformazione e non come semplice e banale ripristino di uno «stato originario» delle cose. Si esprime così una dimensione positiva dell'idea stessa di un progetto in divenire, che porta in sé l'idea di evoluzione. A differenza del progetto tradizionale, dove ciò che conta è il risultato, dichiarare che «la manutenzione è progetto» comporta dare valore alla messa in atto di ogni singola azione come fattore complementare di un processo articolato e complesso, costruito da una sequenza di micro-azioni entro un possibile sistema di economia circolare³.

³ Il dibattito intorno al consumo delle risorse è assai ampio e spesso difficile da circoscrivere entro un'agenda di priorità chiare e definite. Per una lettura delle problematiche ambientali in Italia, seppur in un contesto disciplinare specialistico di ambito prettamente economico, e con una chiave di lettura indirizzata a interrogarsi sulla necessità di un cambio di paradigma si vedano, ad esempio, i contributi proposti già in tempi oramai lontani da Bresso (1982, 1993).

2. *Principi e campi di azione.*

La realizzazione di tre interventi dimostrativi da parte del collettivo di azione ambientale Ground Action, spiega e illustra cosa intendiamo quando affermiamo che «la manutenzione è progetto».

Idealmente parte dello spazio urbano, i tre luoghi situati in ambiti di costa possono essere considerati a tutti gli effetti propaggine dello spazio pubblico. Sono luoghi la cui caratteristica giuridica principale è quella di essere sottoposti al vincolo demaniale⁴. Non volendo ridurre la qualifica di questo tipo di luoghi solo a questioni normative, siamo dell'opinione che debbano essere idealmente elevati a condizione di bene comune, e che necessitino di particolari attenzioni a partire da azioni che garantiscano per la loro manutenzione⁵. Inoltre, l'attenzione per lo spazio demaniale degli arenili in prossimità di centri urbani quale ambito di progetto permette di fare alcune valutazioni, caso per caso, sulle caratteristiche di naturalità intrinseche ai luoghi, e consente di introdurre un punto di vista inedito.

La nostra esperienza insegna che è possibile aumentare il valore di questo tipo di spazi, intesi come patrimonio collettivo, se si avvia una manutenzione sperimentale programmata. Adottare una metodologia utile a rimodulare, fino anche a invertire, le finalità dell'azione, porta a identificare il processo di trasformazione come un fondamentale momento di conoscenza delle necessità e delle urgenze degli ambiti di in-

⁴ È da notare che in tempi recenti è stata approvata la riforma in attuazione del federalismo fiscale che include il «federalismo demaniale», con il conseguente trasferimento a regioni, province, comuni e città metropolitane di beni dello Stato, secondo un criterio di base di valorizzazione dei beni demaniali stessi. Nel dettaglio si veda: d.lgs. 28 maggio 2010, n. 85 «Attribuzione a Comuni, Province, Città metropolitane e Regioni di un proprio patrimonio, in attuazione dell'articolo 19 della legge 5 maggio 2009, n. 42». Più in generale si veda anche il d.lgs. 28 maggio 2010, n. 85, pubblicato in Gazzetta ufficiale n. 134 dell'11 giugno 2010. Preme notare che dal punto di vista della cura, gestione e tutela del demanio restano comunque vigenti le norme civilistiche, prima fra tutte l'art. 823 c.c., a ricordare la rilevanza della dimensione di bene collettivo. Sottolineiamo inoltre la necessità che la pubblica amministrazione in tali condizioni dovrebbe dotarsi di una strategia nazionale di gestione degli ambiti demaniali a prescindere dalla loro concessione a terzi.

⁵ Molti sono gli esempi a cui possiamo riferirci per informare che negli ultimi tempi è cresciuta l'attenzione alla rilevanza dei beni comuni a cui sono collegate iniziative di carattere partecipato. Alcune di queste sono importanti occasioni di avvicinamento in senso reciproco delle istituzioni pubbliche, soprattutto le municipalità, alla società civile. In questo senso si possono ricordare, ad esempio, il «Regolamento dei beni comuni» del Comune di Bologna che propone anche alcune iniziative del tipo di «Adotta e curare un'area verde»; oppure si citi l'esperienza «Torino spazio pubblico» su iniziativa del Comune di Torino. A noi preme fare notare che la specificità del progetto dovrebbe essere condivisa in modo partecipato nella misura in cui la riconoscibilità e la legittimità nella libertà di operare così intese siano mantenute in una forma di un'autonomia decisionale e di azione da parte dei saperi esperti.

tervento. Ciò che si compie non è l'esecuzione di un disegno predeterminato, ma diventa la messa in scena di un processo di apprendimento e consapevolezza dei luoghi e delle azioni che si compiono. Le azioni che si susseguono non sono improvvisazione di gesti e di movimenti consueti. Ciò che viene sistematizzato è l'esecuzione naturale di posizioni assimilabili ad azioni coordinate di molti corpi che eseguono in modo sincronizzato necessarie lavorazioni di manutenzione.

Una delle prime azioni che solitamente vengono raccomandate ai partecipanti dei laboratori di progetto è una particolare attenzione ai luoghi a partire dall'interazione con le superfici dove ci si muove. Il suolo viene calpestato per tastare la sua consistenza e per individuare le sue fragilità. Calpestare il meno possibile gli elementi naturali presenti sulle superfici incontrate è un'esigenza di rispetto e consapevolezza. Tutti gli elementi di disturbo, come i rifiuti o i materiali esogeni che impediscono di interagire in modo diretto con il suolo, vengono rimossi e ordinati in maniera organizzata.

Far sì che il suolo rimanga il più «fertile» e permeabile possibile, che possa essere garantito come superficie continua e attiva in un intercambio costante con gli elementi naturali che lo sovrastano, è uno dei principi da considerare alla base di ogni lavoro. In questo senso tutte le azioni svolte hanno l'obiettivo di ridurre la presenza di elementi materiali nei luoghi di intervento. Il procedimento è indirizzato a educare all'azione intesa come *performance* che si trasforma in evento in grado di «attrezzare» il paesaggio dato che «ogni volta che ci muoviamo, ogni volta che aggiungiamo o disponiamo qualcosa nel territorio, ogni volta che scaviamo o lavoriamo il suolo, compiamo dei gesti che, da tempo, l'arte concettuale ha convertito in opere processuali» (Zancan 2014, p. 145). Ogni azione deve quindi essere coordinata in una sequenza. Ogni azione in sequenza deve produrre una coreografia. Ogni gesto prodotto dal nostro movimento deve comporre una scena costituita dal corpo e dall'ambiente, nell'idea che il paesaggio sia la restituzione dall'interazione di tutti gli elementi presenti.

Gli interventi di Ground Action non hanno l'ambizione di essere o imporsi come interventi di *land art*⁶. Il rigore logico nell'esecuzione oltrepassa la condizione di una rappresentazione artistica, poiché la finalità è tesa a innescare una consapevolezza ecologica più che un'esigenza estetica. Riteniamo che sia importante porre in luce che ogni

⁶ È possibile ricostruire una possibile genealogia negli interventi assimilabili ad alcuni esponenti dell'avanguardia artistica italiana di fine anni sessanta, ora bene raccontati in Acella 2016.

azione ha un impatto sull'ambiente (*environment*), sul suolo, sulla Terra. Per questo motivo ogni interazione deve garantire il consumo minimo di energia in termini di produzione di CO₂. Ogni trasformazione deve essere controllata in modo che l'impronta ecologica prodotta sia ridotta al minimo⁷.

A partire da queste considerazioni è possibile riflettere, descrivendo le modalità operative di intervento nei tre ambiti selezionati, sugli strumenti adottati. In altre parole e più in dettaglio, quali tipi di precauzioni e di intervento devono essere seguiti in presenza di materiali che non sono assimilabili a elementi naturali già presenti *in loco*? E ancora, i residui, gli scarti e gli elementi fisici depositati più o meno temporaneamente sulle spiagge, a seguito di eventi naturali o di un'azione antropica, come possono trovare spazio ed essere parte strutturante di un progetto di messa in funzione di questi «spazi urbani»?

3. *L'esperienza come campo di azione: tre interventi.*

Ognuna delle iniziative di seguito descritte si configura come un atelier di ricerca o un workshop *on site* e *open air*, volto a innescare o ad accelerare i processi di rivalutazione dei differenti territori, rivendicando il valore performativo dell'azione nel paesaggio.

Gli incontri svolti nei tre diversi ambiti sono stati ideati come momenti di formazione per architetti iscritti agli ordini professionali di Palermo e Venezia⁸. L'esperienza del workshop prevede un'attività formativa sul campo che coinvolge attivamente tutti i partecipanti in modo diretto e personale. Gli interventi sono di norma sviluppati durante alcuni giorni (minimo tre), ognuno dei quali è strutturato in due sessioni: una mattutina e una pomeridiana⁹. Solitamente il programma prevede una fase preliminare articolata in una serie di azio-

⁷ In particolare si veda G. Ricci, *C'è un vuoto nel bosco*, in «domusweb», 202, in <https://www.domusweb.it/it/architettura/gallery/2020/10/16/c-e-un-vuotonella-radura-ground-action-sulla-manutenzione-come-pratica-di-progetto.html>.

⁸ I corsi operativi sono stati svolti rispettivamente a Venezia nell'ottobre del 2014, a Palermo nell'ottobre del 2017 e a Bibione nel giugno del 2018. In ognuno dei diversi appuntamenti il numero dei professionisti coinvolti appartenenti agli ordini degli architetti paesaggisti, pianificatori e conservatori delle province di Palermo e Venezia è stato dai 30 ai 50.

⁹ Ogni workshop è articolato in due parti complementari: un seminario teorico e il laboratorio operativo. La sessione teorica prevede alcune comunicazioni per illustrare lo stato dell'arte e le tecniche innovative del progetto di paesaggio contemporaneo; le basi teoriche del workshop operativo e la metodologia pratica, con particolare interesse per la questione della documentazione e della restituzione; infine sono affrontati i temi specifici di progetto relativi alle aree e agli interventi. Ogni sessione si chiude con una discussione e un dibattito.

ni, ognuna delle quali è compiuta in sé, che si susseguono anche sovrapponendosi¹⁰.

La documentazione audiovisiva che restituisce ogni fase del lavoro costituisce un aspetto rilevante e fondamentale per lo sviluppo e la comunicazione dell'esperienza in fasi successive di prosecuzione dei progetti. È importante sottolineare l'aspetto performativo dell'esperienza poiché ha un valore in quanto «azione paesaggistica». Il metodo di lavoro presuppone di fatto che le fasi esecutive siano formalmente coordinate e messe in scena in modo da diventare esse stesse delle opere. Tali aspetti costituiscono un importante momento teorico-pratico dell'approccio metodologico suggerito dalle esperienze fatte.

4. *Il Lido degli Alberoni a Venezia.*

Nel caso dell'azione svolta al Lido di Venezia nei pressi dell'oasi degli Alberoni, ci siamo trovati in un ambito dove una porzione di duna era compromessa da un edificio abusivo. La duna era stata interrotta a causa della presenza di un percorso che consentiva a chi, per ragioni diverse, si recava sulla spiaggia. Abbiamo notato che il terreno sabbioso riportava la presenza del passaggio di automezzi utilizzati da «sportivi» che raggiungevano la battigia, ad esempio, con automezzi per scaricare moto d'acqua. Altri più rispettosi erano atleti che praticano kite surf e trasportavano le loro attrezzature a piedi o con biciclette. Sottolineare e delimitare la fragilità della duna è stata la scelta per intervenire e ripristinare la continuità ecologica della duna.

La pulizia accurata e minuziosa della spiaggia ci ha permesso di differenziare una parte consistente di materiali per lo più sintetici dal materiale naturale spiaggiato che è stato poi in gran parte ri-usato.

La ricollocazione dei materiali di recupero è stata fondamentale per la realizzazione di due differenti ambiti dell'intervento. In poco più di due giornate di lavoro, circa quaranta persone hanno costruito delle barriere frangivento disposte in senso obliquo rispetto al profilo longitudinale della duna.

¹⁰ Queste parti si possono illustrare con un elenco sintetico e ne fanno parte: la relazione introduttiva, la passeggiata esplorativa, il rilievo approfondito dei luoghi, l'individuazione dei materiali di recupero utili alla realizzazione delle opere, le operazioni di pulizia e preparazione delle aree di intervento, il recupero dei materiali *in loco*, l'organizzazione del lavoro, la scelta di eventuali luoghi d'intervento su cui concentrarsi rispetto alle quantità di tempo e di materiali a disposizione, la preparazione dei contesti di intervento, la progettazione esecutiva delle opere, la costruzione e l'allestimento coordinato delle opere, la performance e la presentazione finale delle opere eseguite.

Un secondo intervento è stato realizzato con i tronchi spiaggiati raccolti e disposti a distanza regolare in una sequenza, per formare una circonferenza di quaranta metri di diametro. Questa disposizione ha permesso di identificare idealmente l'area occupata abusivamente dalla proprietà, garantendo due varchi stretti che potessero impedire l'accesso agli automezzi, ma lasciare libero il passaggio per raggiungere la spiaggia a piedi o in bicicletta.

L'atto finale si è compiuto attraverso la *performance* di tutti i partecipanti che hanno più volte percorso una passeggiata attorno al grande cerchio. I pali posizionati verticalmente sono stati dipinti di bianco, inscenando una coreografia collettiva caratterizzata da una cadenza di gesti ritmati in modo simultaneo e coordinato.

5. *Il faro di Bibione.*

«Cladops»¹¹ è una parola onomatopeica che in lingua friulana indica il materiale che si accumula dentro il greto di un fiume a seguito di eventi meteorologici – per lo più rami e tronchi di legno – e scende alla foce fino al mare. Cladops è il titolo dell'intervento fatto sull'arenile di Bibione in prossimità del faro. Il mandato ricevuto dalla committenza¹² presupponeva l'organizzazione di uno spazio temporaneo per il gioco utilizzabile dai frequentatori dell'arenile durante la stagione estiva.

In questo caso i materiali grezzi utilizzati sono stati stoccati e preparati in modo coordinato con la collaborazione della committenza in una fase precedente la realizzazione dell'installazione.

La riflessione condivisa tra i partecipanti al workshop ha prodotto la costruzione di uno spazio permeabile aperto apparentemente privo di forma che imitasse un labirinto.

La realizzazione è avvenuta in alcune fasi principali distinte. Inizialmente l'esplorazione dell'arenile ha portato all'individuazione del luogo dove posizionare i materiali. Questa scelta è avvenuta dopo che assieme tutti i partecipanti avevano compreso le dimensioni smisurate in

¹¹ Questo materiale è denso di significato e ha un particolare portato sociologico. Testimonianze riportano che fino a pochi decenni fa, il «cladops» rappresentava un sostentamento nell'economia familiare di nuclei meno abbienti. Era la cosiddetta «legna dei poveri» che non potevano permettersi quella tagliata dai boschi per provvedere al riscaldamento delle proprie abitazioni durante i mesi più freddi.

¹² In questo caso l'ingaggio deriva dalla collaborazione tra l'ordine degli architetti Ppc della provincia di Venezia, il Comune di San Michele al Tagliamento e la società Bibione Spiaggia s.r.l. che è il consorzio concessionario responsabile di tutte le operazioni di manutenzione dell'arenile di Bibione.

 Matteo D'Ambros e Sergio Sanna

profondità e in lunghezza della spiaggia, rispetto alla presenza di una unica possibile installazione. Dove posizionarsi e quanto grande realizzare l'opera temporanea non era del tutto chiaro. Abbiamo usato i nostri corpi per misurare e segnare al suolo delle circonferenze. Successivamente, sono stati selezionati i tronchi e piantati nel terreno, entro un unico grande perimetro circolare. Coinvolgendo gli ospiti di tutte le età presenti sull'arenile abbiamo dato avvio a una *performance* durata due giorni per dipingere di bianco tutti i tronchi.

Il riscontro della presenza positiva dell'installazione è avvenuto nelle settimane successive, quando è emerso un progetto implicito di comunicazione diffuso spontaneamente sulla piattaforma social di Instagram (Fig. 1).

6. *La Costa sud di Palermo.*

L'estremo orientale del confine amministrativo di Palermo è caratterizzato da un grande parco di 10 ettari di fatto interdetto e non frui-



Figura 1. Workshop operativo Landplay, arenile di Bibione, San Michele al Tagliamento. Fonte: foto di Ground Action (2018).

bile, intitolato a Libero Grassi, imprenditore palermitano ucciso da Cosa Nostra nel 1991 dopo essersi opposto a una richiesta di «pizzo».

L'area insiste su un promontorio artificiale, una sorta di escrescenza sulla costa, che è il risultato dello sversamento indiscriminato a mare di sfabbricidi, terreni di riporto e rifiuti edili prodotti per almeno un trentennio, fra gli anni sessanta e ottanta, durante quella fase sfrenata di speculazione edilizia mafiosa comunemente denominata «sacco di Palermo».

Il cosiddetto «mammellone» è stato interessato da un intervento di bonifica iniziato nel 2005 e concluso nel 2009 che aveva lo scopo di arginare l'erosione che per anni ha inquinato i fondali impedendo la balneazione. Il progetto di ingegneria è stato accompagnato da un progetto di paesaggio: oltre agli interventi sul verde la copertura della discarica, ha preso la forma di un teatro greco orientato ad est – e per questo denominato «teatro del Sole» – che dopo l'inaugurazione non è mai stato aperto all'uso pubblico a causa di una diatriba irrisolta sulla sicurezza ambientale.

Questo caso emblematico non è però puntuale. Il fenomeno ha riguardato e compromesso l'intera costa di levante¹³, oggi un groviglio di edilizia popolare, borgate marinare, infrastrutture, campi agricoli, aree industriali, tipico dei margini e delle aree periurbane¹⁴. Abbiamo deciso così di percorrerla tutta compiendo una dimostrazione civica, una passeggiata¹⁵ di 5 km che è stata occasione di incontro con associazioni, esperti e rappresentanti delle istituzioni¹⁶ e che si è conclusa con una invasione operativa del teatro (Fig. 2).

Nel misurarne la dimensione con le azioni di pulitura, raccolta e ricomposizione di pietre e canne (*Arundo donax*) è nata l'idea di una scenografia, due cerchi fatti degli unici materiali reperibili *in loco*; nel fare, la convinzione che l'unica scelta possibile fosse quella di aprire e usare il teatro¹⁷.

¹³ La fascia litoranea è stata ribattezzata sud per via della lettura verticale della città sviluppatasi negli ultimi tre secoli lungo l'asse di via Maqueda.

¹⁴ «Le aree periurbane sono quelle parti del territorio che per molti anni abbiamo chiamato periferia, in opposizione a centro che, in Italia, è quasi sempre il centro storico» (Collovà 2012, p. 182).

¹⁵ La passeggiata di quartiere è una forma di pianificazione partecipata codificata da tempo nelle prassi della animazione sociale della cittadinanza attiva.

¹⁶ Abbiamo conversato con: Cristina Alga dell'Ecomuseo urbano mare memoria viva, Aloisa Moncada e Silvia Urbano del Fai, Silvano Riggio professore di Ecologia e Aldo Penna del comitato Parco Libero Grassi ad Acqua dei Corsari.

¹⁷ L'adattamento improvvisato del prologo de *Le Troiane* di Euripide è stato un esercizio di riscrittura del testo con l'intento di ri-contestualizzare luoghi e fatti; al contempo ha costituito il supporto dell'interazione del gruppo con il sito, perché diventasse oggetto dell'azione e non mero scenario in cui l'azione avveniva.

 Matteo D'Ambros e Sergio Sanna

La *performance*, che ha lo scopo di presentare in modo sintetico la densità di informazioni e operazioni svolte nei giorni del workshop, è in sostanza la «messa in scena» del luogo che ne incoraggia la riappropriazione, ne suggerisce l'uso, ne interpreta l'identità.

7. Conclusioni.

Cosa ci raccontano e cosa hanno in comune queste tre esperienze? Seppure possano essere individuati tre temi – agli Alberoni la fragilità, a Bibione l'aspetto *ludico* del lavoro, a Palermo la messa in scena di un luogo negato –, tutti gli interventi riconducono a forme del progetto non convenzionale. Convergono verso un modo di intendere e di praticare alternativo le forme del progetto; escludono un atteggiamento che presuppone la scelta come sintesi antagonista che esclude¹⁸.

Trasformando, semplificando, riducendo, aggiungendo si mantiene un grado di indefinizione necessario per mantenere il processo aperto.

¹⁸ Un riferimento notevole è costituito dalle posizioni di Lucius Burckhardt. In particolare si vedano alcuni suoi scritti ora raccolti in Burckhardt 2019. Inoltre, riguardo alla teoria promenadologica si vedano: Burckhardt 1997, 2011.



Figura 2. Workshop operativo Costa sud di Palermo, *walk-shop*: la passeggiata come forma di progetto. Fonte: foto di Luca Savetti (2017).

La dimensione processuale del progetto diventa l'energia in grado di attivare utilità e convenienze in una ideale redistribuzione delle risorse e delle responsabilità. Si badi bene, non pensiamo alla decrescita come modello di sviluppo.

Proponiamo queste esperienze a modello per una esemplarità da perseguire: assumere la valenza di buone pratiche che acquistano forza e diventano contagiose mano a mano che si diffondono.

Ognuno rivela un *modus operandi* entro cui l'interazione diretta con i luoghi del progetto riscrive le aspettative, e spesso ridimensiona gli slanci idealizzanti e pianificatori del progetto e dei progettisti. Si fa con quello che si ha e con ciò che si può ri-usare *in loco*. In questo senso è importante riconoscere la specificità di ogni singolo progetto, di ogni singola comunità, di ogni singolo ambito prima di avviare la progettazione¹⁹.

Assumere una centralità nella dimensione educativa del processo diventa motivo di crescita collettiva. Questo stabilisce, ad esempio, un carattere formativo per studenti che integrano il proprio curriculum, o per progettisti nella loro attività professionale quotidiana fatta di routine, o ancora per tecnici che si occupano di manutenzione all'interno delle amministrazioni; fino a interessare la costruzione di un progetto di consapevolezza di sé, del gruppo, dello spazio, del territorio quando a essere coinvolti sono giovani e bambini.

Senza retorica emerge in modo incondizionato anche la questione del consumo delle risorse ambientali e la presenza-assenza della natura come agente all'interno della compagine urbana, che deve essere messa nelle condizioni di fare il suo corso.

Uno dei principi che Ground Action pone come prioritario è quello della *auto-rinaturalizzazione* dei luoghi e del consolidamento di elementi effimeri che possono dare rifugio o spazio alla proliferazione di specie vegetali o animali, anche solo temporaneamente. Come nel caso del cerchio di pietre innanzi all'emiciclo del teatro del Sole situato sul lungomare di Costa sud, o i frangivento posti sulla duna compromessa e da ripristinare agli Alberoni.

«Per noi il progetto è lì subito, mentre lo si fa. Esso si asciuga all'istante. Non ha bisogno di disegno, non ha bisogno di intermediari. È un gioco collettivo, da fare con altri e che provoca sempre conseguenze per altri. Il “metodo” che proponiamo non è un a-priori. Esi-

¹⁹ È centrale quindi anche la comunicazione di una metodologia che possa essere condivisa e coniugata in modo paradigmatico caso per caso nello sviluppo di esperienze anche di tipo *bottom up*, in cui la conoscenza multidisciplinare che deriva da una diretta esplorazione del campo di azione, è uno degli strumenti principale di ogni progetto.

 Matteo D'Ambros e Sergio Sanna

ste nelle esperienze nei corpi e nei racconti di chi lo pratica» (Zancan 2014, p. 147).

Riferimenti bibliografici

- Acocella, A. 2016
Avanguardia diffusa. Luoghi di sperimentazione artistica in Italia 1967-1970, Quodlibet, Macerata.
- Bresso, M. 1982
Pensiero economico e ambiente, Loescher, Torino.
- Bresso, M. 1993
Per un'economia ecologica, Nis, Roma.
- Burckhardt, L. 1997
Lessico della promenadologia, Celid, Torino.
- Burckhardt, L. 2011
Spaziergangswissenschaft, in *Warum ist Landschaft schön?*, a cura di M. Ritter e M. Schmitz, Martin Schmitz Verlag, Berlin, pp. 257-300.
- Burckhardt, L. 2019
Il falso e l'autentico, Quodlibet, Macerata.
- Careri, F. 2006
Walkscapes. Camminare come pratica estetica, Einaudi, Torino.
- Collovà, R. 2012
Urbanizzare il sacco, in Id., *Piccole figure che passano*, 22publishing, Milano, pp. 146-50.
- D'Ambros, M. 2021
Geografie in movimento. Agire con il paesaggio nella Città del Sile, in *Oltre la convenzione. Pensare, studiare, costruire il paesaggio vent'anni dopo*, a cura di B. Castiglioni, M. G. Puttilli, M. Tanca, Società di Studi Geografici, Firenze, pp. 186-97.
- Sanna, S. 2016
Unfinished Sicily, in «Topos», 97, pp. 76-81.
- Sanna, S. - Zancan, R. 2015
Operative Workshops for Collective Landscapes, in *Defining Landscape Democracy*, a cura di S. Egoz, Centre for Landscape Democracy, Norwegian University of Life Sciences, Oslo.
- Zancan, R. 2014
Montevicchio's Method. Ovvero procedere lo spazio danzando, in *Territori della rigenerazione tra Europa e Italia. Il caso dell'ex caserma Romagnoli*, a cura di C. Faraone e S. Lenoci, Edizioni Turato, Padova, pp. 145-9.

VIII. Paesaggi costieri. Linee guida per la valorizzazione e riqualificazione di Federica Montalto

1. *Il turismo ieri.*

«Conquistare la prima fila. Come in una grande corsa, di famiglie e ombrelloni, case e stabilimenti, per portarsi il più vicino possibile al mare» (Zanchini - Manigrasso 2017).

Mirabile sintesi che descrive il fenomeno con cui, a partire dal Novecento, è iniziata la trasformazione dei territori costieri italiani, nei quali sono pian piano iniziate a scomparire le attività e i mestieri legati alla costa, come la pesca e l'agricoltura (Mininni 2010), assieme alle memorie collettive di storie di vita vissute sul mare e storie di vita vissute sulla terraferma: esperienze, racconti, culture a confronto (Clemente 2011).

Nasce e si diffonde, al loro posto, il «turismo», e si diffonde in maniera così estesa che la nostra diventerà a tutti gli effetti quella che Marco D'Eramo ne *Il selfe del mondo*, definisce «l'età del turismo», alla quale si associa, inevitabilmente, il «turista», figura per lo più letta in chiave negativa e distinta dalla sua speculare versione con accezione positiva, il «viaggiatore». Già nel 1871 infatti, Robert Kilvert scriveva: «Se c'è una cosa più odiosa di ogni altra, è sentirsi dire cosa ammirare e farselo indicare con la bacchetta. Di tutti gli animali nocivi, il più nocivo è il turista».

Questo perché quello che si diffonde nel Novecento non è più il turismo prerogativa del ceto sociale più abbiente¹, ma un turismo popolare e per questo di «massa», accessibile a tutti (D'Eramo 2017).

Diretta conseguenza dell'accesso universale alla vacanza è che la popolazione inizia una migrazione sempre più spinta verso il mare: case, alberghi, residence, campeggi e località estive dagli «stili architettonici balneari», mutano per sempre l'immagine della costa italiana.

¹ Si fa riferimento al *Grand Tour*, viaggio di piacere e di formazione che veniva prescritto ai rampolli della nobiltà di fine Cinquecento.

Inoltre, in Italia, il boom economico ha consentito in questi anni di ampliare le dimensioni e i numeri dei porti presenti e ha portato alla creazione di poli siderurgici collocati nei golfi più belli e strategici d'Italia, come Taranto, Venezia e Bagnoli (Fig. 1) (Zanchini - Manigrasso 2017).

2. *Il turismo oggi.*

È più recente, invece, lo sviluppo di un fenomeno in controtendenza con quanto appena descritto. Potremmo sostenere infatti che il turismo sia articolato sostanzialmente in due principali macro-categorie, la prima (nella quale rientra il turismo popolare del Novecento), è quella del «turismo organizzato», in cerca di artificio, di ciò che non è reale, di immagini da raccogliere come «*sign*», testimonianza, del viaggio (D'Eramo 2017; Urry 1995); alla seconda corrisponde un sistema più articolato e complesso, a partire dalla figura del «turista-viaggiatore», che ricerca invece autenticità, tradizioni, e che assume la tendenza a diventare abitante temporaneo del luogo visitato sino a trasformarsi nella figura ibrida del «turista residente» (di Campli 2019). In questa seconda categoria rientrano anche le tipologie di viaggiatori che si muovono ai margini dei percorsi consueti e più conosciuti alla ricerca di dimensioni più periferiche, somigliando in questi comportamenti più a dei cittadini temporanei che non a veri turisti.

Il prodotto di questa inversione di tendenza è un'idea di turismo emergente, ma sempre più forte e radicata nell'immaginario collettivo, alla quale si accompagnano curiosità e rispetto per i luoghi visitati. Un turismo che vuole vivere, che vuole scoprire e che, forse permeato da una rinnovata sensibilità, comprende e difende i territori più fragili, come il mare e i lembi di terra che vi si affacciano.

Sono sempre più diffusi, infatti, usi ricreativo-balneari che «sembrano stare sul mare in punta di piedi» (Mininni 2010): alle vecchie di-



Figura 1. Quartiere Bagnoli, Napoli. Fonte: foto di Federica Montalto (2019).

_____ Paesaggi costieri. Linee guida per la valorizzazione e riqualificazione _____

stese di spiagge private, che viste dal mare offrivano solo uno straziante occultamento della costa, si sostituiscono oggi sempre più spiagge che offrono accesso libero al pubblico e servizi, sperimentando l'uso di strutture amovibili. Si fa riferimento a pedane, passerelle, cabine ecc., realizzate in maniera tale da consentirne lo smontaggio e la rimozione a fine stagione, che preservano la costa dall'azione erosiva dei bagnanti e che, sempre più spesso, agevolano la frequentazione e la discesa a mare per le persone affette da disabilità. Alla mutazione delle spiagge corrisponde anche una mutazione dei loro fruitori, non più solo famiglie o gruppi di giovani interessati al relax sotto l'ombrellone vista mare, ma anche nuove figure emergenti, come i *birdwatchers* o gli sportivi del mare, che, nomadi, si spostano di spiaggia in spiaggia seguendo il vento e le onde: *surf*, *windsurf*, *kitesurf*, *wakeboard*, canottaggio fino al Sup, *Stand Up Paddleboarding* (la «moda» nata nell'estate 2018, ma che ancora domina i nostri mari) (*ibid.*).

Questo tipo di turismo predilige i territori meglio tutelati, come le riserve marine e i parchi protetti o quelle aree che sono riuscite a riemergere da condizioni disastrose e a recuperare le proprie peculiarità identitarie: Lampedusa è uno di questi luoghi, dove la famosa «spiaggia dei Conigli» non è più un deposito di rifiuti a cui si accede con le auto da parcheggiare sulla sabbia, ma un suggestivo percorso pedonale che porta ad una rinnovata spiaggia popolata dalle tartarughe caretta caretta.

3. Progetto di riferimento.

Queste consapevolezze sono state alla base del lavoro svolto per un assegno di ricerca dal titolo «Costruzione di linee guida per il progetto strategico del Pptr valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri della Puglia» sviluppato in sinergia tra il Dipartimento di Ingegneria civile e architettura del Politecnico di Bari e la sezione Tutela e valorizzazione del paesaggio della Regione Puglia (responsabili scientifici: professore Nicola Martinelli e ingegnere Barbara Loconsole), che ha indagato lo sviluppo dei territori costieri, a oltre cinque anni di distanza dalla data di approvazione del Piano paesaggistico territoriale della Regione Puglia (Pptr), definendo delle specifiche linee guida per il Progetto strategico di valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri (come disciplinato dall'art. 6 c. 6 delle Nta del Pptr), affinché possano essere di riferimento per la verifica e valutazione dei vincoli paesaggistici dei territori costieri come sancito dagli art. 44/45 delle Nta del Pptr.

Partendo dal contesto europeo e nazionale offerto dal dibattito sulle politiche transfrontaliere per l'ambiente marino, fino al quadro offerto dal locale Piano paesaggistico e territoriale della Regione Puglia, si è poi analizzato un abaco di casi studio, secondo degli indicatori utili a valutarne la qualità in termini di sostenibilità ambientale, innovazione, avanzamento tecnologico ecc.

Sono stati individuati i seguenti indicatori di valutazione positiva:

- qualità;
- identità;
- connettività;
- accessibilità;
- fruibilità;
- reversibilità;
- recupero dell'edilizia rurale;
- utilizzo di materiali locali;
- rimozione dei detrattori;
- permeabilità.

4. *Il contesto europeo.*

La legislazione europea per proteggere l'ecosistema marino è stata progressivamente implementata sotto molti, rilevanti aspetti: primo fra tutti la regolamentazione della pesca attraverso la *Common Fisheries Policy* (Cfp), ma anche il controllo delle sostanze chimiche e nutritive introdotte nell'ambiente marino grazie alla *Water Framework Directive* (Wfd). Tuttavia, sebbene queste risultino essere azioni legislative cruciali e complementari alla protezione delle acque marine, contribuiscono alla protezione dei mari in maniera frammentata e settoriale. Questo è il motivo per cui l'Unione europea ha adottato due strumenti:

– *Eu Recommendation on Integrated Coastal Zone Management* (2002);

– *Marine Strategy Framework Directive* (2008);

che offrono un approccio comprensivo e integrato alla protezione di tutte le coste europee e delle loro acque marine (Barbanti e altri 2015).

La Gestione integrata delle zone costiere (*Integrated Coastal Zone Management* – Iczm) mira all'applicazione coordinata delle diverse politiche che interessano le aree costiere e le attività ad esse connesse².

² Quali salvaguardia della natura, acquacoltura, pesca, agricoltura, industria, energia eolica off-shore, trasporto marittimo, turismo, sviluppo di infrastrutture, mitigazione e adattamento al cambiamento climatico.

_____ Paesaggi costieri. Linee guida per la valorizzazione e riqualificazione _____

Si tratta di uno strumento pratico che contribuisce allo sviluppo sostenibile delle zone costiere mediante l'applicazione di un approccio rispettoso dei limiti delle risorse naturali disponibili e degli ecosistemi, configurandosi, per l'appunto, come un «approccio basato sull'ecosistema». Copre l'intero ciclo di raccolta delle informazioni, della pianificazione e della gestione e monitoraggio dell'espletamento e proprio per questo motivo è fondamentale coinvolgere tutte le parti interessate nei diversi settori per garantire un ampio sostegno all'attuazione delle strategie integrate di gestione.

Al fine di promuovere ulteriormente lo sviluppo sostenibile delle zone costiere, il 12 marzo 2013 la Commissione europea ha adottato una bozza di proposta per una Direttiva che istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo e per la Gestione integrata delle zone costiere. Essa richiede agli Stati membri di stabilire strategie di gestione delle coste che si basino sui principi e sugli elementi stabiliti nelle raccomandazioni del Consiglio sulla Gestione integrata delle zone costiere del 2002 e nel protocollo della Convenzione di Barcellona, ratificato dall'Ue nel 2010³.

Lo scopo perseguito, inoltre, dalla *Marine Strategy Framework Directive* (2008/56/Ce) dell'Unione europea è di fornire una protezione più efficace agli ecosistemi marini europei. La Commissione europea ha prodotto una serie di dettagliati criteri e standard metodologici per aiutare gli Stati membri ad implementare nei loro governi tale direttiva.

La MsfD mirava a raggiungere il *Good Environmental Status* (Ges) delle acque marine europee entro il 2020 e a proteggere le risorse in esse contenute, dalle quali dipendono numerose attività antropiche, economiche e sociali, legate al mare. Si tratta del primo strumento legislativo europeo legato alla protezione della biodiversità marina.

La direttiva sancisce in un quadro legislativo l'approccio ecosistemico alla gestione delle attività umane che hanno un impatto sull'ambiente marino, integrando i concetti di protezione ambientale e di uso sostenibile. Per raggiungere tali obiettivi, la Direttiva ha stabilito delle regioni e sotto regioni marine europee sulla base di criteri geografici e ambientali. Le regioni marine europee sono quattro: Mar Baltico, Oceano Atlantico nord-orientale, Mar Mediterraneo e Mar Nero. Per raggiungere il Ges entro il 2020, a ciascuno Stato membro è stato richiesto di sviluppare una strategia per le proprie acque marine (*Marine Strategy* per l'appunto), che, dato l'approccio

³ Cfr. <https://ec.europa.eu>; https://ec.europa.eu/environment/iczm/index_en.htm.

gestionale «adattivo» che la Direttiva segue, va aggiornata e rivista ogni 6 anni.

Ad oggi, però, questo obiettivo è stato raggiunto solo parzialmente, per cui la Commissione ha pubblicato una tabella di marcia (per la revisione della Direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino, per esaminarne i risultati e le carenze, esplorare le opzioni di miglioramento e proporre eventuali modifiche). La revisione, prevista per la metà del 2023, si baserà sulla relazione di attuazione adottata nel giugno 2020 che ha fatto il punto sui principali risultati e sulle principali sfide del primo ciclo di attuazione. La valutazione della Direttiva esaminerà in modo più approfondito come la Mdfd si è comportata finora e valuterà la rilevanza di questo strumento nel contesto del Green Deal europeo, in particolare in relazione alla nuova Strategia sulla biodiversità e al prossimo Piano d'azione zero pollution e Strategia di adattamento al clima.

La Commissione – Dg ambiente ha anche aperto un nuovo bando, a valere sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca (Feamp) al fine di sostenere la preparazione del prossimo ciclo di attuazione della Mdfd attraverso le strategie marine, che dovrà prevedere, tra le altre cose, l'aggiornamento del Ges e la relativa valutazione; la realizzazione di analisi economiche e sociali dell'uso delle acque marine e dei costi del degrado ambientale marino; l'analisi e il contrasto delle pressioni subite dalle acque marine e la definizione dei target ambientali da comunicare alla Commissione entro il 2024⁴.

5. *Il contesto locale.*

«La Repubblica promuove lo sviluppo e la ricerca scientifica e tecnica. Tutela il paesaggio e il patrimonio storico e artistico della Nazione». Queste le parole riportate nell'art. 9 della Costituzione italiana, la cosiddetta «Costituzione culturale», uno spunto certamente eccezionale e innovativo rispetto alle altre costituzioni mondiali, derivato dal pensiero di Benedetto Croce che, agli inizi del Novecento, portò ad un ampliamento del concetto di tutela.

Da allora, attraverso diverse leggi⁵, la tutela del paesaggio e del patrimonio storico-artistico italiano è giunta alla celebre legge Ga-

⁴ In <https://www.europafacile.net/Scheda/Bando/34646>.

⁵ Tra cui si citano la l. 441/1905, per la tutela della pineta di Ravenna; la l. 364/1909, che stabiliva le norme per l'inalienabilità delle antichità e delle belle arti; la l. 778/1922, che tutelava le bellezze naturali e gli immobili di particolare interesse storico; la cosiddetta legge Bottai: l. 1089/1939 per la tutela delle cose di interesse storico-artistico e l. 1947/1939 per la protezione delle bellezze naturali.

_____ Paesaggi costieri. Linee guida per la valorizzazione e riqualificazione _____

lasso (l. 431/1985), con la quale il valore estetico-percettivo di custodia lascia il posto ad una concezione geometrica e oggettiva. In ottemperanza alla legge n. 431/1985, la Regione Puglia adotta (1994) e poi approva (2000) il Piano urbanistico territoriale tematico (Putt)⁶: si tratta di un piano ricognitivo e prescrittivo, riferito solo ad alcune aree del territorio regionale che presentavano emergenze paesaggistiche.

Come per molte altre regioni italiane, il Putt/Pba della Puglia vede la luce dopo ben 15 anni dalla promulgazione della legge Galasso (che imponeva invece l'elaborazione dei Pp nei dodici mesi successivi all'emanazione della legge). Questo forte ritardo rivela la difficoltà delle amministrazioni locali di fondere i caratteri identitari dei territori con i vincoli categorizzati su scale analitiche. Il piano, inoltre, presenta cartografia carente, errata e mal georeferenziata.

Queste, e tante altre lacune, portano all'approvazione, nel 2015, di nuovo Piano paesaggistico territoriale regionale (Pptr)⁷, finalizzato alla tutela e alla conservazione dei valori ambientali e dell'identità sociale e culturale e allo sviluppo sostenibile del territorio regionale. Il nuovo piano è descrittivo, prescrittivo e propositivo, caratteri che si rispecchiano nella sua organizzazione tripartita:

- al carattere descrittivo corrisponde il «quadro conoscitivo» che si esplica nell'Atlante del patrimonio (descrizioni analitiche, descrizioni strutturali di sintesi, interpretazioni statuarie di sintesi);

- al carattere prescrittivo corrisponde il «sistema delle tutele» che si esplica nella definizione dei beni e degli ulteriori contesti paesaggistici (divisi in struttura idrogeomorfologica, ecosistemica ambientale, antropica e storico-culturale);

- al carattere propositivo corrisponde il «progetto di territorio» che si esplica nella definizione dello scenario strategico (articolato in obiettivi generali e specifici, progetti territoriali per il paesaggio regionale⁸, linee guida, progetti pilota sperimentali).

⁶ Il Putt della Regione Puglia fu adottato con delibera di g.r. n. 880 del 25 luglio 1994 e in seguito approvato con d.g.r. n. 1748 del 15 dicembre 2000. Oggi non è più vigente, sostituito dal Piano paesaggistico territoriale regionale (Pptr), approvato con d.g.r. n. 176/2015.

⁷ Approvato con d.g.r. n. 176 del 16 febbraio 2015, pubblicato sul «Burp» n. 40 del 23 marzo 2015.

⁸ I progetti territoriali per il paesaggio regionale sono cinque: Rete ecologica regionale; Patto città-campagna; Sistema infrastrutturale per la mobilità dolce; Sistemi territoriali per la fruizione dei beni patrimoniali; Valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri.

Federica Montalto

6. *Esiti della ricerca.*

L'approccio del Pptr, in linea con gli orientamenti comunitari, i precetti della Landscape Ecology e le pratiche dell'Integrated Coastal Zone Management (Iczm), guarda a questi territori con uno sguardo «profondo», attento alle relazioni tra mare, costa ed entroterra e ben più profondo dei limitanti 300 m dalla linea di costa stabiliti dalla legge Galasso (Mininni 2010). Tale profondità, in Puglia, è molto incostante e legata all'interazione tra i caratteri insediativi e quelli ambientali ed è perimetrata dal Piano sulla base dei caratteri strutturali, sui valori e sulle potenzialità e criticità dei singoli territori, ma, quando possibile, anche sui contorni individuati dai vincoli paesaggistici (ex l. 1947/1939; d.m. 21 settembre 1984; l. 431/1985). Il territorio costiero, in questa accezione, non è inteso come territorio geometricamente stabilito, quanto più come un ambito di dialogo tra mare ed entroterra a larghezze e profondità variabili in funzione dei caratteri ambientali, geomorfologici, antropologici e insediativi.

Esito della citata ricerca è stata la definizione di 11 azioni guida, con l'obiettivo di coadiuvare i progettisti e i pianificatori durante la loro attività sui territori costieri. Le azioni sono divise in tre macro-categorie, come illustrato di seguito.

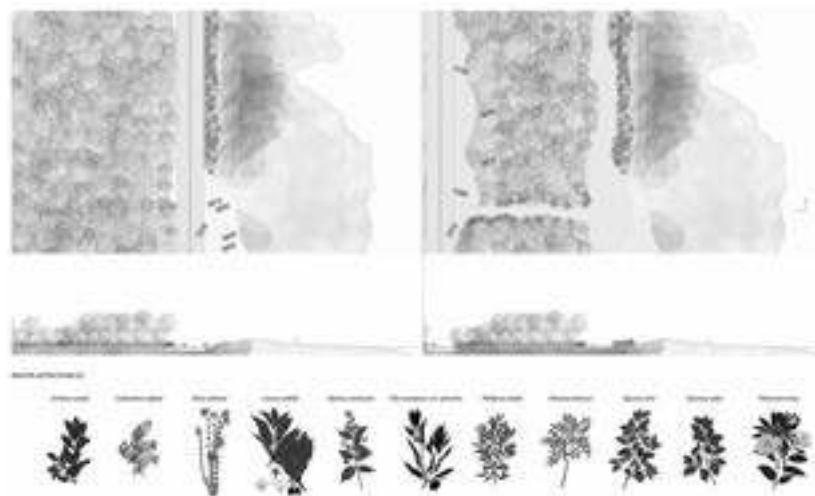


Figura 2. Azioni guida per il Progetto strategico valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri. Fonte: elaborazione di Federica Montalto (2021).

_____ Paesaggi costieri. Linee guida per la valorizzazione e riqualificazione _____

Recupero e ripristino della naturalità:

- creare e/o favorire le connessioni ecologiche e i corridoi ecologici per le specie vegetali e animali;
- realizzare interventi volti a favorire la sosta e la nidificazione della fauna e dell'avifauna;
- piantumare essenze fito-depuranti sui bordi dei bacini idrici;
- ripristinare e salvaguardare i sistemi dunari costieri;
- sostituire le specie vegetali alloctone con specie autoctone.

Rimozione dei detrattori:

- delocalizzare a monte (ove possibile) le strade litoranee, al fine di allontanare la circolazione automobilistica e il parcheggio dalle zone costiere dunari, prevedere modalità di trasporto pubblico sostenibile per lo spostamento dei fruitori dalle zone di sosta auto all'area costiera (Fig. 2);
- rimuovere i detrattori e le strutture non idonee al contesto paesaggistico e re-cycle delle strutture esistenti idonee;
- ridurre le aree impermeabili a favore di quelle permeabili (Fig. 2).

Progettazione:

- realizzare strutture leggere e amovibili, preferendo per la loro realizzazione, l'utilizzo di materiali locali e idonei al contesto nel quale verranno inseriti, per l'accesso e la fruizione degli spazi costieri (ad esempio passerelle, zone d'ombra, sedute/aree di sosta ecc);
- realizzare percorsi ciclopeditoni per l'accesso e la fruizione degli spazi costieri (Fig. 2);
- realizzare idonea cartellonistica informativa per educare e sensibilizzare i fruitori al corretto utilizzo dei paesaggi costieri nei quali si trovano.

Lo scopo del progetto è quindi di contrastare l'attuale tendenza alla linearizzazione e cementificazione della costa, tempestate di residenze e piattaforme turistiche (poi disabitate per la maggior parte dell'anno), così come la destagionalizzazione e la diversificazione del turismo che interessa questi territori, obiettivi che sono raggiungibili solo con la costruzione di strategie più virtuose e ampie.

Riferimenti bibliografici

- Barbanti, A., Campostrini, P., Musco, F., Sarretta, A., Gissi, E. 2015
Conclusioni e raccomandazioni del Progetto Adriplan. Un manuale breve per la Pianificazione dello Spazio Marittimo nella Regione Adriatico-Ionica, Cnr-Isma, Venezia.
- Clemente, M. 2011
Città dal mare. L'arte di navigare e l'arte di costruire le città, Cangianno Grafica, Napoli.

Federica Montalto

D'Eramo, M. 2017

Il selfie del mondo. Indagine sull'età del turismo, Feltrinelli, Milano.

di Campli, A. 2019

Abitare la differenza. Il turista e il migrante, Donzelli, Roma.

Mininni, M. 2010

La costa obliqua. Un atlante per la Puglia, Donzelli, Roma.

Urry, J. 1995

Consuming Places, Routledge, London-New York.

Zanchini, E. - Manigrasso, M. 2017

Vista Mare. La trasformazione dei paesaggi costieri italiani, Edizioni Ambiente, Milano.

IX. La pianificazione costiera tra obiettivi di sviluppo sostenibile e conflitti multilivello

di Pasquale Balena, Alessandro Bonifazi,
Giulia Motta Zanin, Carmelo Maria Torre

1. *La dinamicità delle coste e la loro pianificazione.*

Le aree costiere sono sistemi naturalmente dinamici, soggetti a modifiche di forme e processi a diverse scale temporali e spaziali a causa di fattori geomorfologici e marini e mutano costantemente in risposta a venti, onde e maree (Mustelin e altri 2010).

Sono anche luoghi elettivi per l'urbanizzazione (Masselink - Gehrels 2014): più della metà della popolazione mondiale vive, infatti, entro 100 chilometri dalla linea di costa e la densità di popolazione è maggiore della media con proiezioni di crescita futura tra le più alte al mondo (*ibid.*).

Soprattutto la rapida crescita della popolazione lungo le aree costiere ha portato a una diffusa conversione dei paesaggi naturali costieri a usi principalmente residenziali, turistici e industriali (Barragán - de Andrés 2015). Un fenomeno aumentato vistosamente nel XX secolo, che ha visto le attività socio-economiche nelle aree costiere aumentare drasticamente, portando ad un incremento delle pressioni sui sistemi di risorse costiere e a un loro sovrasfruttamento (Usaid 2009).

Come evidenziato da Masselink e Gehrels (2014), queste trasformazioni repentine hanno causato un inevitabile aumento della vulnerabilità costiera che vede nell'erosione e nelle inondazioni i principali rischi ad essa associati e che possono avere origine dall'azione di onde e correnti o da processi di dilavamento su pendii e subsidenza (Woolfe 2017); essere associato a eventi meteorologici estremi, come tempeste e inondazioni; o in particolare a processi di trasformazione di origine antropica (Douglas - Crowell 2000; Woolfe 2017; Sowmya e altri 2019; Francis, Kim, Pant 2019), come: la rimozione dei sedimenti attraverso il dragaggio e l'estrazione della sabbia, la costruzione di sistemi di difesa costiera, lo sbarramento dei fiumi e i cambiamenti nell'uso del suolo.

L'intreccio tra questi processi ha generato dei sistemi complessi, alterando gli equilibri ambientali, paesaggistici e socio-economici e gene-

__Pasquale Balena, Alessandro Bonifazi, Giulia Motta Zanin, Carmelo Maria Torre__

rando insidie e conflitti di non facile soluzione che si riflettono in particolar modo sia nella gestione delle attività turistico-ricreative dello spazio demaniale, sia nella tensione fra attività agricole e urbanizzazione nelle fasce costiere (Manigrasso 2017).

La pianificazione costiera può assumere, pertanto, un ruolo fondamentale per affrontare una sfida così complessa che non può non prescindere da un approccio interdisciplinare e integrato (Salomons e altri 1999).

È necessario, quindi, da un lato approfondire al meglio la complessità dei legami tra l'evoluzione delle coste e la società, migliorando una comprensione basata sulla storia delle interconnessioni tra le città e i loro ambienti e in particolare tra la città e il mare (Mosley 2014), dall'altro comprendere al meglio le cause indotte dall'uomo e i *drivers* sociali dei cambiamenti ambientali e il modo in cui i comportamenti individuali potrebbero armonizzarsi con le priorità ambientali e sociali (Weinstein e altri 2007).

La produzione di conoscenze condivise su fenomeni, processi e rischi correlati aiuterebbe a definire forme appropriate di pianificazione e gestione delle coste e in particolare la conoscenza esperienziale degli amministratori pubblici, degli *stakeholders* e delle comunità locali gioca un ruolo cruciale nella costruzione di processi decisionali di pianificazione inclusivi e reattivi.

2. La pianificazione costiera in Puglia.

Nonostante un'evidente esigenza di integrare saperi, conoscenze e informazioni, l'Italia, ad oggi, non si è dotata di una strategia nazionale per la gestione integrata della sua costa. Una mancanza probabilmente legata alla difficoltà di tenere insieme esigenze ambientali ed economiche che per lungo tempo hanno avuto «visioni» diametralmente opposte, e che l'Unione europea con la Direttiva sulla strategia per l'ambiente marino (2008/56/Ce) e la Direttiva per la pianificazione dello spazio marittimo (2014/89/UE), sta cercando di far convergere, invitando gli Stati membri ad operare in tal senso.

Seguendo una traiettoria coerente con le tendenze registrate a livello nazionale (Falco - Barbanente 2021), la gestione integrata delle zone costiere ha trovato in Puglia un primo assetto con l'entrata in vigore della legge regionale n. 17/2006 che, nel demandare le funzioni amministrative in materia di concessioni turistico-balneari ai comuni, introduceva un doppio livello di pianificazione. Il Piano regionale delle coste (Prc, approvato definitivamente nel 2011) opera una classificazione

dell'intero demanio marittimo secondo i due criteri della criticità all'erosione e della sensibilità ambientale (valutata in una fascia più ampia che sottende la linea di costa), e detta le regole per l'approvazione dei Piani comunali delle coste (Pcc). Questi, nel promuovere usi sostenibili dei territori costieri e un'equa distribuzione dei vantaggi connessi alle attività economiche, sono chiamati ad assicurare il rispetto della capacità rigenerativa degli ecosistemi marino-costieri e il riequilibrio morfodinamico della fascia costiera, rendendo effettiva la libera partecipazione dei cittadini agli usi pubblici del mare. A titolo di esempio delle scelte strategiche compiute a livello regionale, la legge regionale 17/2015 (che ha sostituito la l.r. 17/2006 conservandone l'impianto) riserva il 60% del demanio marittimo all'uso pubblico e alla libera balneazione, pur consentendo che nel 40% di questa spiaggia libera siano rilasciate concessioni per servizi legati alla balneazione (art. 14). Per confronto, si consideri che l'analoga soglia di riferimento (con lievi differenze) in Veneto e nell'Emilia-Romagna è stata fissata al 20%.

Ai comuni pugliesi sono di conseguenza demandate complesse operazioni tecnico-amministrative – che possono essere riassunte nella trasposizione di dettaglio dei vincoli alla concedibilità del demanio (in corrispondenza, ad esempio, di falesie, foci di fiumi, cordoni dunari, o in presenza di divieti di balneazione) e nella definizione di un layout territoriale che tenga conto dei numerosi parametri progettuali introdotti dal Prc (limiti all'ampiezza del fronte mare, organizzazione dell'area concessa in tre fasce parallele alla linea di costa con funzioni differenti, apertura di varchi trasversali con passo regolare, criteri qualitativi di localizzazione delle spiagge libere).

Gli sforzi compiuti dall'amministrazione regionale nell'indicare i passaggi procedurali necessari e nel fornire un supporto tecnico hanno tuttavia incontrato forti attriti, determinati dal carattere inevitabilmente dirompente dei nuovi Pcc sulla distribuzione e sulla consistenza delle concessioni esistenti, provocando uno stallo perdurante (ad oggi, risultano definitivamente approvati solo cinque piani comunali) e l'attivazione dei previsti poteri sostitutivi, con la nomina da parte della Giunta regionale di commissari *ad acta* per la redazione dei piani comunali.

3. Due esempi significativi in Puglia.

La Puglia presenta l'estensione costiera maggiore nell'Italia peninsulare, circa 975 km, caratterizzata da diverse caratteristiche topografiche, geologiche e morfologiche. Il litorale regionale è pesantemente

__Pasquale Balena, Alessandro Bonifazi, Giulia Motta Zanin, Carmelo Maria Torre__

colpito dall'erosione costiera e dalle inondazioni, con enormi impatti economici sulle attività marittime tradizionali e su altri settori, in particolare il turismo balneare e l'agricoltura.

Alla luce di quanto descritto in precedenza, in questo paragrafo verranno presentati due esempi significativi sulla pianificazione e sulla gestione delle aree costiere di due comuni pugliesi (Rodi Garganico in provincia di Foggia e Margherita di Savoia in provincia di Barletta-Andria-Trani), entrambi caratterizzati da limiti amministrativi che si sviluppano quasi esclusivamente lungo la costa spingendosi solo per pochi km nell'entroterra (tra i 2 e 3 km). Due lingue di terra che hanno uno strettissimo rapporto con il mare e che presentano caratteristiche ambientali, paesaggistiche ed ecosistemiche molto differenti tra loro, pur basando la propria economia sulle stesse attività, turistico-balneari e agricole, a cui si aggiunge la produzione di sale marino svolta nella vasta distesa di acque calme di Margherita di Savoia.

L'esperienza di Rodi Garganico si iscrive nel solco descritto alla fine del paragrafo precedente e rappresenta il primo caso di applicazione del modello sussidiario di pianificazione costiera in Puglia, nel quale il commissario *ad acta* nominato dall'amministrazione regionale si è avvalso del supporto scientifico del Politecnico di Bari.

Rodi Garganico si estende per circa 9,9 km lungo la costa nord-garganica e contava al 31 dicembre 2019 circa 3500 abitanti (fonte Istat). Il territorio è caratterizzato da alcune particolarità geografiche che hanno funto nel medesimo tempo da vincolo e stimolo al suo sviluppo economico. Di fatto il territorio comunale è costituito da una porzione della costa garganica settentrionale, connessa ad un retroterra di limitata profondità verso l'interno, che si allunga in parallelo alla costa stessa. Il suo perimetro visto in mappa ricorda un trapezio rovesciato, il cui lato settentrionale rappresenta la linea di costa, e quelli a sud il protrarsi verso l'interno. Il centro abitato di Rodi, situato a 46 m sul livello del mare, divide il territorio comunale in due parti, con caratteristiche morfologiche diverse tra loro: la riviera di Levante, impervia e caratterizzata da distese agrumicole, e quella di Ponente, più pianeggiante e con colture ad olivo e seminativo.

La dinamica costiera è generalmente caratterizzata dalle naturali fasi di avanzamento e arretramento della costa dovute alle azioni meteomarine di deposito ed erosione. Sulla costa di Rodi Garganico questa dinamica è fortemente condizionata dalla presenza del bacino portuale e dalle connesse operazioni di gestione.

Margherita di Savoia è una piccola città che contava 11 404 abitanti al 31 dicembre 2019 (fonte Istat), affacciata sul Golfo di Manfredonia

ed è caratterizzata da una particolare conformazione urbana: è una stretta striscia di terra lunga 18 km, racchiusa tra il mare e 4500 ettari di saline. Il paesaggio costiero, un tempo caratterizzato da ampie pianure paludose, è stato profondamente trasformato da opere di bonifica e dalla coltivazione dei laghi Salso e Salpi, iniziate alla fine dell'Ottocento e poi realizzate a partire dagli anni trenta dal Consorzio di bonifica della Capitanata, le cui acque sono state utilizzate anche per ampliare le saline. Negli ultimi settant'anni, questa zona costiera ha visto un notevole aumento dell'urbanizzazione e un'intensificazione dell'uso del suolo. La sua storia è strettamente legata alle saline e al loro utilizzo e ancora oggi è forte il rapporto tra gli abitanti e le attività economiche legate al mare (ad esempio, attività portuali, saline, turismo balneare) ma è anche conosciuta a livello nazionale e all'estero come luogo di origine di prodotti agricoli di alta qualità, coltivati sugli arenili (Russo 2020).

Inoltre, è riconosciuta a livello nazionale come uno dei territori più colpiti dall'erosione costiera e dalle inondazioni (Bruno e altri 2020) e proprio per questa ragione è stata oggetto di sperimentazioni sviluppate nell'ambito della ricerca Stimare – Strategie innovative per il monitoraggio e l'analisi del rischio erosione¹. Tra queste vi era quella di analizzare gli indicatori «esperienziali» ottenuti mediante il coinvolgimento diretto di diversi attori, al fine di intraprendere un programma di monitoraggio partecipato e di pianificazione condivisa che valorizzi la fruibilità turistica del territorio (Motta Zanin, Bruno, Saponieri 2021).

La formazione del nuovo Piano comunale delle coste a Rodi Garganico

Le dinamiche costiere che interessano il territorio comunale di Rodi Garganico, accentuatesi e divenute più complesse negli ultimi anni, in seguito alla realizzazione della nuova infrastruttura portuale, si accompagnano all'alternarsi di fenomeni di avanzamento e di erosione anche imponenti. Tale condizione ha comportato per l'attività di formazione del nuovo Pcc la necessità di sviluppare strumenti di analisi, di progettazione e di gestione delle attività turistico-ricreative al tempo stesso particolarmente flessibili e abbastanza robusti da assicurare la conservazione dei paesaggi costieri e l'equità nella regolazione degli usi dei beni demaniali in concessione.

¹ Stimare – Strategie innovative per il monitoraggio e l'analisi del rischio erosione, progetto dell'Università di Bologna e del Politecnico di Bari, finanziato dal Mattm (biennio 2018-2020), con l'obiettivo di definire strategie ottimali di intervento e gestione delle coste al fine di mitigare il rischio di erosione e di valorizzare il territorio.

— Pasquale Balena, Alessandro Bonifazi, Giulia Motta Zanin, Carmelo Maria Torre —

Svolgendo una funzione di supporto scientifico a favore dell'amministrazione comunale – rappresentata dal commissario *ad acta* responsabile dell'elaborazione del Pcc – il gruppo di lavoro del Politecnico di Bari ha applicato una sequenza di operazioni tecniche che può essere riassunta richiamando:

- l'analisi dei fenomeni di avanzamento ed erosione della costa;
- la conseguente proposta di riclassificazione normativa della criticità all'erosione, come definita nel Piano regionale delle coste (Prc);
- la valutazione delle interferenze con lo stato giuridico del demanio marittimo nel regime transitorio del Pcc;
- la definizione di un metodo di gestione dinamica delle concessioni per usi turistico-ricreativi nello scenario prefigurato dal Pcc.

L'evoluzione recente del litorale è stata analizzata sulla base della stessa metodologia utilizzata negli studi condotti per la redazione del Prc, attualizzando il confronto fra le linee di costa al periodo intercorso fra il 2005 e il 2017, laddove il piano regionale aveva assunto come dato di base il 1992 e come situazione intermedia e finale, rispettivamente, il 2000 e lo stesso 2005. Le aree che, nel periodo considerato, sono risultate in avanzamento o in erosione sono state rappresentate evidenziando solo quei poligoni racchiusi fra due punti di intersezione successivi fra le linee di costa al 2005 e al 2017, a condizione che contenessero almeno un punto la cui distanza (in valore assoluto) fosse maggiore o uguale a 10 m. Tutti gli altri tratti di costa sono stati classificati come stabili. Aggiornando l'indicatore pertinente all'evoluzione recente del litorale, si è poi ricavata una proposta di riclassificazione normativa (ai sensi dell'art. 7 delle Nta del Prc).

Sullo sfondo di questa marcata variabilità, che incide in modo significativo sulla consistenza del demanio marittimo, la delicata attività amministrativa comunale si confronta con le aspettative radicate degli imprenditori (in particolare, di quelli del settore balneare) – alimentate a lungo dai bassi importi dei canoni concessori e dal riconoscimento di una preferenza per il soggetto già titolare di una concessione (il «diritto di insistenza» previsto fino al 2010 dall'art. 37 del codice della navigazione) – in un contesto reso esplosivo dagli effetti giuridici e politici dell'attuazione della Direttiva 2006/123/Ce che impone la liberalizzazione dei servizi nel mercato interno, limitando a 6 anni la durata massima delle nuove concessioni e prevedendo il ricorso a bandi ad evidenza pubblica (Squaratti 2017).

A Rodi Garganico, la valutazione delle interferenze fra il complesso di vincoli e condizioni territoriali e gli usi del demanio marittimo, finalizzato a definirne lo stato giuridico nel regime transitorio del Pcc, ha

riguardato anche i fenomeni erosivi, come evidenziato nella Carta delle interferenze con le concessioni esistenti. In particolare, la compatibilità delle concessioni per stabilimenti balneari esistenti con il Pcc, alla luce delle relazioni spaziali con i diversi fattori di interferenza individuati dal Prc (condizioni che rendono la costa non fruibile, divieti assoluti di concessione, tratti in cui la profondità della spiaggia è inferiore a 15 m dal limite interno della battigia, nonché l'unico vincolo progettuale previsto all'art. 8.1 delle Nta del Prc la cui verifica non richieda scelte tecnico-amministrative discrezionali – ovvero il superamento della soglia di 150 m nell'estensione del fronte mare). Il grado di compatibilità è stato poi rappresentato per l'intera concessione, indicandone lo stato di compatibilità, contrasto parziale o contrasto totale – in questi ultimi due casi, a seconda che solo una porzione o l'intera superficie interessata dalla concessione non siano confermabili in seguito all'entrata in vigore del Pcc.

La seconda serie di tavole inclusa nella Carta delle interferenze esplicita con maggiore dettaglio tali situazioni, evidenziando le specifiche porzioni della superficie soggetta a concessione che risultano in contrasto con le previsioni del Pcc (perimetrazione che, per la quota eccedente i 150 m di fronte mare, è operata adeguando tendenzialmente lo stato di fatto all'assetto prefigurato nello scenario futuro rappresentato nell'Atlante B.1.3). La simbologia utilizzata consente di associare a ciascuna delle aree non compatibili con il Pcc il relativo fattore di interferenza.

È interessante notare che la Carta delle interferenze restituisce anche gli esiti dell'applicazione delle deroghe (laddove consentite) all'insufficiente profondità della spiaggia, come disposto dall'ultimo paragrafo dell'art. 5.2 delle Nta del Prc. Pur non potendo riprodurvi la complessa simbologia adottata nella Carta, nel dettaglio riportato in Figura 1 si è ritenuto di includere almeno l'evoluzione recente della costa (con la raffigurazione dei tratti, rispettivamente, in avanzamento o in erosione), poiché è stato assunto come criterio chiave nella valutazione della concedibilità dei beni del demanio marittimo in deroga ai limiti minimi di profondità della spiaggia.

La condizione di quei tratti della costa che presentino un'insufficiente profondità della spiaggia occupa infatti un posto peculiare nel quadro dei divieti assoluti di concedibilità. Più in generale, tale condizione rientra nell'insieme di vincoli che la l.r. 17/2015, prima, e il principale atto di programmazione della tutela e dell'uso della costa di livello regionale (il Prc), poi, hanno imposto alla discrezionalità tecnico-amministrativa che i Comuni possono esercitare con i Pcc.

— Pasquale Balena, Alessandro Bonifazi, Giulia Motta Zanin, Carmelo Maria Torre —

Tuttavia, pur trattandosi di una limitazione potenzialmente incisiva – che nel territorio di Rodi interessa il 45% circa della linea di costa – l'insufficiente profondità della spiaggia è l'unico divieto assoluto fra quelli elencati all'art. 5.2 delle Nta del Prc a non comportare l'esclusione delle aree del demanio marittimo che ne risultano interessate dalla costa utile (prescrivendosi invece la sola destinazione obbligatoria a spiaggia libera), ed essendo inoltre ammesse delle deroghe per «particolari morfologie costiere riferibili alla ubicazione, all'accessibilità nonché alla tipologia».

A partire dagli orientamenti forniti dal Prc, il Pcc di Rodi Garganico ha dunque elaborato un metodo per l'individuazione delle condizioni per la deroga all'insufficiente profondità della spiaggia, basato su tre punti chiave:

- 1) l'individuazione delle quattro morfologie costiere (ad esempio, «costa sabbiosa soggiacente le falesie»);
- 2) la subordinazione a condizioni via via più stringenti dell'applicabilità della deroga, in presenza di profondità decrescenti;
- 3) una misurazione della profondità lorda della spiaggia (inclusendo la battigia) che tenga conto dello stato di fatto nei diversi ambiti territoriali.

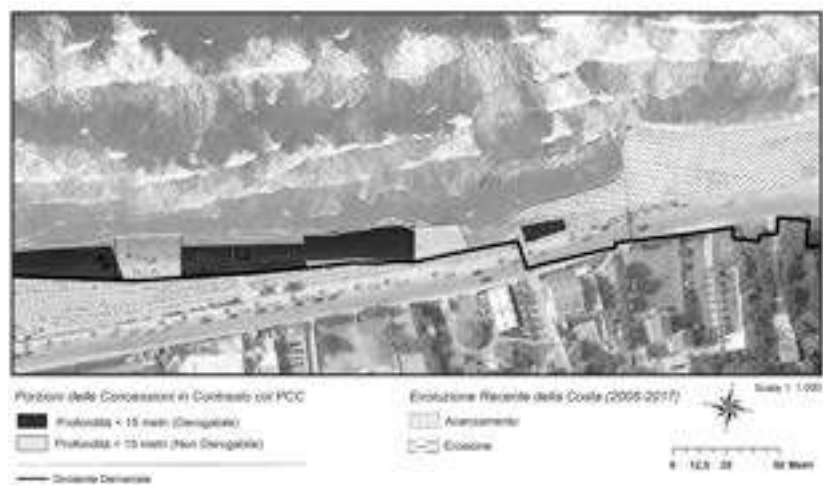


Figura 1. Regime transitorio applicabile alle concessioni vigenti, in seguito alla considerazione delle possibili deroghe all'insufficiente profondità della spiaggia. Fonte: elaborazione degli autori sulla base dei documenti del Piano comunale delle coste di Rodi Garganico (Atlante B.3.1-II «Regime transitorio delle concessioni per stabilimenti balneari»).

Le altre condizioni cui è soggetta la deroga appaiono ulteriormente cautelative, focalizzandosi sul fenomeno dell'erosione costiera: l'evoluzione recente della costa (con la raffigurazione dei tratti, rispettivamente, in avanzamento o in erosione) e la classificazione normativa della costa – limitatamente alla criticità all'erosione – come proposte dal Pcc stesso sulla base dell'aggiornamento per il periodo 2005-2017 degli indicatori utilizzati nel Prc.

In sintesi, il Pcc introduce un totale di sedici casi in cui la deroga all'inconcedibilità per insufficiente profondità della spiaggia è ammessa: i casi sono individuati come combinazioni fra quattro morfologie costiere e altrettanti intervalli di profondità, e ognuno è subordinato al rispetto di ulteriori condizioni relative alle dinamiche costiere osservate *in loco* (Balena, Bonifazi, Torre 2021).

L'analisi della conoscenza esperienziale di Margherita di Savoia e della sua costa

In seguito alla riduzione della quantità di sedimenti dal fiume Ofanto causata dalla costruzione di una serie di dighe, tra il 1960 e il 2017 si sono verificati fino a 600 metri di arretramento della linea di riva lungo il delta (Armenio e altri 2019; De Santis e altri 2018). Inoltre, nello stesso periodo, la perdita di sedimenti fluviali insieme alla costruzione dei moli del porto ha innescato una grave erosione della linea di costa settentrionale. Per contrastare l'erosione costiera lungo la linea di costa nel Golfo di Manfredonia sono stati costruiti più di quattrocento pennelli, che hanno solo spostato il processo erosivo verso la linea di costa a ovest senza alcun miglioramento (Bruno e altri 2020). Oggi l'erosione si sta leggermente spostando dalla foce dell'Ofanto verso nord e anche nelle spiagge più settentrionali protette da pennelli, la linea di riva si è ritirata. Al contrario, nella parte orientale del porto, un'ampia spiaggia si è formata dopo la costruzione dei moli del porto con conseguente intenso sfruttamento turistico della spiaggia. L'entrata del porto è anche interessata da un significativo deposito di sedimenti e dalla necessità di attività di dragaggio di manutenzione.

In effetti, tali fenomeni aumentano i rischi e i danni correlati che hanno un impatto sulle attività economiche e sull'uso dell'area costiera, in particolare sul turismo balneare e l'agricoltura.

Come già anticipato in precedenza, la produzione di conoscenze condivise su fenomeni, processi e rischi correlati svolge un ruolo molto importante nella definizione di forme appropriate di pianificazione e gestione delle coste ed è per questo che a Margherita di Savoia, all'interno della ricerca Stimare, è stata investigata la conoscenza esperien-

__Pasquale Balena, Alessandro Bonifazi, Giulia Motta Zanin, Carmelo Maria Torre__

ziale di alcuni attori locali (decisori politici e *stakeholders*) attraverso il metodo «scenario workshop» (Motta Zanin 2020), adattato all'approccio *future workshop* (Jungk - Müllert 1987).

Il *future workshop* è un approccio che mira a cambiare o trasformare la situazione attuale di un sistema attraverso tre fasi principali, una fase critica, una fase di fantasia e una di implementazione. Partendo da una comprensione critica dei problemi attuali e seguendo diverse fasi di riflessione individuale e interazione di gruppo, i partecipanti indicano visioni future desiderabili condivise e modi per passare dalla situazione attuale a una preferibile.

Lo scenario workshop a Margherita di Savoia è stato progettato per comprendere le percezioni che i decisori politici e gli *stakeholders* hanno sui problemi relativi all'area costiera di Margherita di Savoia e i loro punti di vista sulla possibilità di superare tali problemi e di immaginare scenari futuri per l'area entro il 2040.

I partecipanti sono stati selezionati secondo il criterio della più ampia rappresentazione degli interessi coinvolti. Si è deciso di coinvolgere diversi attori, dai rappresentanti dei decisori politici, ai tecnici di tutti i livelli (da quello locale a quello nazionale), così come i rappresentanti del tessuto economico e delle associazioni ambientali locali (Tabella 1).

Tabella 1. Attori coinvolti nello Scenario Workshop.

Comune di Margherita di Savoia – sindaco
Comune di Margherita di Savoia – ufficio tecnico (urbanistica)
Comune di Margherita di Savoia – ufficio tecnico (patrimonio e ambiente)
Comune di Margherita di Savoia – ufficio turistico
Acquedotto pugliese (Aqp)
Autorità portuale
Autorità di bacino
Provincia di Barletta-Andria-Trani – settore pianificazione urbanistica
Regione Puglia – tutela e valorizzazione del paesaggio
Ufficio informazioni e accoglienza turistica (Iat)
Associazione stabilimenti balneari Margherita di Savoia (Asba)
Produttori locali – Associazione Torre Pietra
Cooperativa agricola La Nuova Arenaiola
Associazione Fare Natura Pro Natura
Legambiente

Come mostrato nella Figura 2, il workshop è stato concepito e strutturato in tre fasi: 1) identificazione dei problemi e delle risorse; 2) visione; e 3) costruzione e implementazione degli scenari.

Ciò che è emerso dall'intero processo è che i partecipanti riconoscono l'erosione costiera e l'inefficacia delle opere di mitigazione esistenti come i problemi più significativi per Margherita di Savoia. Inoltre, hanno percepito come un problema anche l'eccessivo sfruttamento delle spiagge, in particolare per le difficoltà legate all'accesso alla spiaggia. Tuttavia, nonostante esista il problema delle inondazioni con un impatto negativo soprattutto per il settore agricolo, gli attori coinvolti non lo hanno riconosciuto.

Gli attori hanno identificato alcuni ostacoli e azioni necessarie per superare i problemi evidenziati e per permettere una gestione efficace della zona costiera. In particolare, hanno riconosciuto la complessità e la frammentazione della *governance* multilivello e multisettoriale che caratterizza le aree costiere e per risolvere questo aspetto credono ci sia

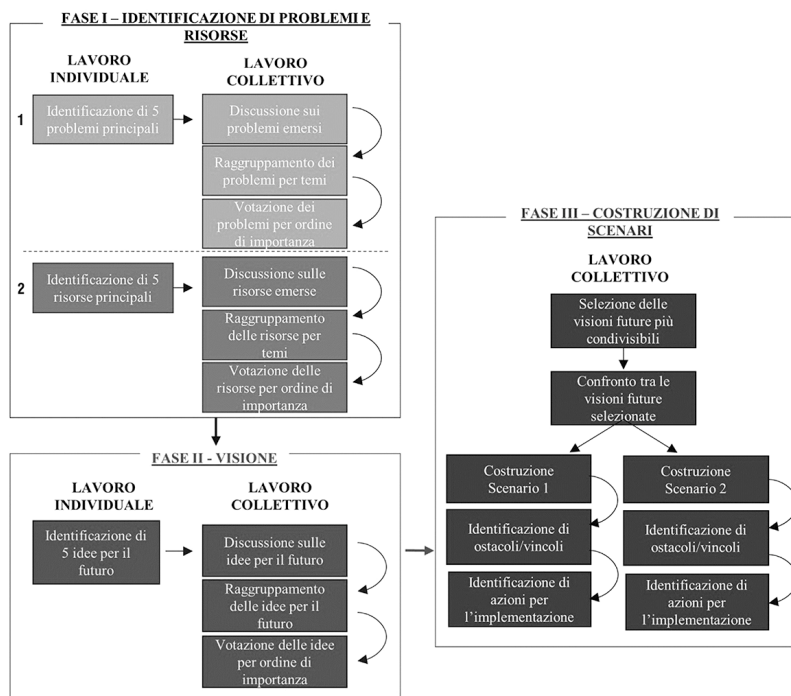


Figura 2. Struttura dello scenario workshop. Fonte: elaborazione degli autori.

__Pasquale Balena, Alessandro Bonifazi, Giulia Motta Zanin, Carmelo Maria Torre__

la necessità di promuovere una maggiore cooperazione tra i diversi attori istituzionali a diverse scale e di attivare strategie di pianificazione partecipata.

4. *Riflessioni conclusive.*

La presentazione dei due esempi pugliesi ha permesso di comprendere il ruolo fondamentale che la pianificazione costiera può assumere al fine di affrontare la sfida della complessità degli ambienti costieri attraverso un approccio interdisciplinare e integrato e l'importanza della produzione di conoscenze condivise su fenomeni, processi e rischi correlati al fine di definire forme appropriate di pianificazione e di gestione delle coste.

Da un lato, il caso di Rodi Garganico e della formazione del Piano comunale delle coste ha fatto comprendere quanto sia complessa la gestione delle aree demaniali marittime e ha messo in rilievo la necessità di far esplorare alle amministrazioni comunali percorsi di sussidiarietà orizzontale con il coinvolgimento di *stakeholders* rilevanti come i titolari delle concessioni demaniali marittime e gli imprenditori in settori dipendenti dalle risorse costiere e marine. Dall'altro, l'esempio di Margherita di Savoia ha messo in evidenza la necessità di creare una base di conoscenze diverse, interdisciplinari e scientifiche al fine di analizzare, pianificare e gestire le aree costiere, grazie al coinvolgimento attivo di una pluralità di attori con diversi background.

Riferimenti bibliografici

- Armenio, E., Serio, F. D., Mossa, M., Petrillo, A. F. 2019
Coastline Evolution Based on Statistical Analysis and Modeling, in «Natural Hazards and Earth System Sciences», 19, pp. 1937-53.
- Balena, P., Bonifazi, A., Torre, C. M. 2021
Dati territoriali e metodi di governance digitale in un'esperienza di pianificazione costiera comunale, in «GEOmedia», 24, 5, pp. 12-7.
- Barragán, J. M. - de Andrés, M. 2015
Analysis and Trends of the World's Coastal Cities and Agglomerations, in «Ocean and Coastal Management», 114, pp. 11-20.
- Bruno, M. F., Saponieri, A., Molfetta, M. G., Damiani, L. 2020
The Dpsir Approach for Coastal Risk Assessment under Climate Change at Regional Scale: The Case of Apulian Coast (Italy), in «Journal of Marine Science and Engineering», 8, 7, pp. 1-18.

- De Santis, V., Caldara, M., Marsico, A., Capolongo, D., Pennetta, L. 2018
Evolution of the Ofanto River Delta from the «Little Ice Age» to Modern Times: Implications of Large-Scale Synoptic patterns, in «The Holocene», 28, pp. 1948-67.
- Douglas, B. C. - Crowell, M. 2000
Long-Term Shoreline Position Prediction and Error Propagation, in «Journal of Coastal Research», 16, 1, pp. 145-52.
- Falco, E. - Barbanente, A. 2021
Italy, in *Regulating Coastal Zones. International Perspectives on Land Management Instruments*, a cura di R. Alterman e C. Pellach, Routledge, London, pp. 190-219.
- Francis, O. P., Kim, K., Pant, P. 2019
Stakeholder Assessment of Coastal Risks and Mitigation Strategies, in «Ocean and Coastal Management», 179.
- Jungk, R. - Müller, N. 1987
Future Workshops: How to Create Desirable Futures, Institute of Social Inventions, London.
- Manigrasso, M. 2017
Il consumo di suolo lungo le coste italiane, in E. Zanchini - M. Manigrasso, *Vista mare. La trasformazione dei territori costieri italiani*, Edizioni Ambiente, Milano.
- Masselink, G. - Gehrels, R. (a cura di) 2014
Coastal Environments and Global Change, Wiley, Chichester.
- Mosley, S. 2014
Coastal Cities and Environmental Change, in «Environment and History», 20, 4, pp. 517-33.
- Motta Zanin, G. 2020
The Role of Experiential Knowledge in Risk Management of Coastal Landscapes. A Case Study in the Mediterranean Basin, in «Sustainable Mediterranean Construction», 4, pp. 20-3.
- Motta Zanin, G., Bruno, M. F., Saponieri, A. 2021
Understanding the Importance of Risk Perception in Coastal Socio-Ecological Systems Management: A Case Study in Southern Italy, in *Innovation in Urban and Regional Planning*, a cura di D. La Rosa e R. Privitera, Springer Nature, Cham, pp. 235-43.
- Mustelin, J., Klein, R. G., Assaid, B., Sitari, T., Khamis, M., Mzee, A., Haji, T. 2010
Understanding Current and Future Vulnerability in Coastal Settings: Community Perceptions and Preferences for Adaptation in Zanzibar, Tanzania, in «Population and Environment», 31, 5, pp. 371-98.
- Russo, S. 2020
Margherita di Savoia. Storia di una comunità nella prima metà del Novecento, Claudio Grenzi Editore, Foggia.
- Salomons, W., Turner, R. K., de Lacerda, L. D., Ramachandran, S. (a cura di) 1999
Perspectives on Integrated Coastal Zone Management, Springer, Berlin.
- Sowmya, K., Dhivya Sri, M., Bhaskar A. S., Jayappa K. S. 2019
Long-Term Coastal Erosion Assessment Along the Coast of Karnataka, West Coast of India, in «International Journal of Sediment Research», 34, 4, pp. 335-44.
- Squaratti, V. 2017
L'accesso al mercato delle concessioni delle aree demaniali delle coste marittime e lacustri tra tutela dell'investimento ed interesse transfrontaliero certo, in «European Papers», 2, 2, pp. 767-77.

_ Pasquale Balena, Alessandro Bonifazi, Giulia Motta Zanin, Carmelo Maria Torre _

Usaid 2009

Adapting to Coastal Climate Change: A guidebook for Development Planners, US Agency for International Development, Washington, in https://pdf.usaid.gov/pdf_docs/pnado614.pdf.

Weinstein, M. P., Baird, R. C., Conover, D. O., Gross, M., Keulartz J., Loomis, D. K., Van der Windt, H. J. 2007

Managing Coastal Resources in the 21st Century, in «Frontiers in Ecology and the Environment», 5, 1, pp. 43-8.

Woolfe, M. 2017

Coastal Erosion Hazard and Risk Assessment, in Unisdr, *National Disaster Risk Assessment*, pp. 70-82.

x. Outillage eclettico: comporre frammenti di paesaggio costiero tra Ostuni e Carovigno

di Annarita Angelini, Mariflo Magli, Francesco Maiorano, Marco Massari

1. Premessa: la ricerca di una metodologia.

Da circa vent'anni, il Parco regionale delle dune costiere, di concerto con i Comuni, è impegnato in azioni di recupero e tutela del litorale costiero come della salvaguardia e valorizzazione della piana olivetata, culminate con la menzione speciale del Premio nazionale del paesaggio 2019 del Consiglio d'Europa. In questi anni è maturata la consapevolezza che, per raggiungere obiettivi di riqualificazione paesaggistica del territorio a diverse scale, bisogna superare i *limites* amministrativi e perseguire obiettivi di conservazione diffusa del sistema ambientale, come indicato dalla Convenzione europea del paesaggio.

Il presente lavoro intende proporre un progetto di ricomposizione paesistica dei frammenti spaziali che configuri un diverso assetto territoriale nel tratto di costa tra Ostuni e Carovigno, in provincia di Brindisi, principalmente con l'utilizzo di *outillage* (utensili) della disciplina urbanistica avente quale principio ordinatore il modello della rete ecologica. Una connessione verde, che investa non solo le aree naturali e seminaturali, ma anche i sistemi insediativi e infrastrutturali. Un'opera di ricostruzione eclettica delle trame territoriali, dei legami fisici del suolo, delle composizioni naturali della terra che dia forza all'azione rigeneratrice dello spazio vissuto, oltre l'Antropocene. La nostra esperienza, che assomma diversi interventi sul litorale e sul sistema dunale, come nell'ultimo progetto di potenziamento della Rete ecologica regionale redatto in partenariato con il Comune di Ostuni, porta a considerare che intervenire sulle aree costiere implica una paziente opera di cucitura territoriale che richiede una profondità epistemologica della conoscenza e un'analisi preliminare dello «sguardo», strumento in grado di saper cogliere le trame visibili e invisibili di un insieme paesaggistico di elementi eterogenei in relazione fra loro, con alla base un qua-

— Annarita Angelini, Mariflo Magli, Francesco Maiorano, Marco Massari —

dro complessivo condiviso di lunga durata. Un Piano d'ambito di rigenerazione territoriale di carattere relazionale, che coinvolga e richiami gli attori locali ad un'etica della responsabilità, un piano «puzzle» di carattere sistemico che ha fondamento nelle politiche europee per lo sviluppo sostenibile.

2. *Un territorio liquido, una storia erosa dalla modernità.*

Il tratto di costa tra Ostuni e Carovigno è una zona ambita dal turismo balneare, costellata da molteplici forme di abitare e di *users*. Un territorio di grande fascino della costa pugliese, ricco di beni storici, risorse naturali e siti geomorfologici, un serbatoio di biodiversità. Luoghi caratterizzati da una geomorfologia con diversi tipi di rocce affioranti a prevalenza di «calcarenite di Gravina» che si alternano a vari cordoni dunari di antica formazione. La natura calcarea delle rocce ha dato origine a particolari forme del paesaggio, legate all'azione del carsismo, con diverse cavità costiere e il substrato ricoperto da prati litoranei, da garighe e da distese macchiose che si alternano a stagni retrodunali. L'ambito costiero è solcato in direzione perpendicolare dal sistema delle «lame», incisioni vallive che hanno origine alla base della scarpata murgiana. *Genius loci* occupato da migliaia di anni da insediamenti di antiche popolazioni che traevano dal mare fonti di sostegno e



Figura 1. Torre San Leonardo, Ostuni, spiaggia del Pilone, con lo sfondo la spiaggia e il villaggio di Rosa Marina. Fonte: foto di Andrea Martucci (2019).

 Outillage eclettico: comporre frammenti di paesaggio costiero

ricchezza. Lungo questo tratto costiero sono ancora riconoscibili l'antica strada del Procaccia, l'Appia traiana, recentemente riconosciuta quale tratto del cammino della via Francigena. Nel tardo medioevo l'entroterra costiero si è coperto da distese di oliveti con diverse masserie; veri e propri luoghi di manifattura di olio. La costa è andata così a configurarsi come uno dei paesaggi unici e inestimabili per la maggiore presenza di oliveti millenari in Europa. La crescita economica e le esigenze di un turismo balneare crescente ne hanno modificato in modo significativo l'immagine secolarizzata. Il tratto costiero tra Ostuni e Carovigno è oggi un mosaico di tipologie costruttive, pianificate e non, che si sono sovrapposte senza soluzione di continuità, attorno ai nuclei originari di Torre Canne, Villanova, Torre Santa Sabina. Costruito (Fig. 1) e natura (Fig. 2) si alternano come «pezzi a sé», brani paesistici senza più un'identità storica, geografica, in una combinazione liquida che non trova raffigurazione, efficienza funzionale, sostenibilità. Alla frammentazione dell'ambiente costiero e alla bellezza struggente del paesaggio olivetato, colpito al cuore dal batterio della *xylella fastidiosa*, si associa la rottura dell'ecosistema costa-piana olivetata. La superstrada 379, da Bari a Brindisi, un'infrastruttura opportuna, ha contribuito a



Figura 2. Torre Pozzelle, Ostuni. La foto illustra un tratto del sito di interesse regionale di Gorgognolo-Torre Pozzelle con lo sfondo del territorio di Carovigno. Fonte: foto di Roberto Greco (2020).

— Annarita Angelini, Mariflo Magli, Francesco Maiorano, Marco Massari —

tagliare la geomorfologia strutturante questi luoghi: la lenta inclinazione naturale dalle Murge verso l'Adriatico, con diverse problematiche aggiuntive di carattere ambientale, che si accentuano in occasione di eventi alluvionali. Da diversi anni, una maggior attenzione da parte delle amministrazioni locali ai temi della Terra, una pervasiva consapevolezza ambientale, ha portato a diverse forme di protezione delle impronte naturali, delle memorie antropologiche, delle tracce della storia umana: la riserva naturale Torre Guaceto, il Parco regionale delle dune costiere, sono diventati una realtà emergente, esempi di buone prassi non solo in Italia. L'iscrizione del paesaggio della Piana degli oliveti monumentali al registro nazionale dei paesaggi rurali tradizionali ha rappresentato un «atto d'amore» della comunità verso questi luoghi¹. Il nuovo Piano paesaggistico territoriale (Pptr) ha espresso una chiara inversione di tendenza. Nonostante, l'arretratezza tecnica e culturale dell'urbanistica vigente, la difficoltà della gestione amministrativa multipla che si interseca e si sovrappone, il carico di volumetrie ancora esistenti, che fanno gola, oppongono una barriera all'avvio di un processo di piano in grado di rispondere ad un leggero, ma efficace governo condiviso del territorio: dove la terra è la terra.

3. *Il governo del territorio costiero.*

In Puglia, è stato rinnovato il supporto normativo del governo del territorio, come sono stati approvati i piani territoriali che interessano il paesaggio e il sistema costiero. Strumenti di governo del territorio che, spesso, tra di loro a livello locale non interagiscono; il caso del Piano comunale delle coste o del Piano di gestione delle aree di Rete natura 2000, con la strumentazione urbanistica. Con la l.r. n. 20 «Norme generali di governo e uso del territorio» del 2001 viene aggiornata la precedente l.r. n. 56 del 1980. La nuova legge introduce il doppio livello di pianificazione e la perequazione urbanistica. Con la l.r. n. 17 del 2006, viene approvato il Piano regionale delle coste (Prc), quale strumento che disciplina l'utilizzo delle aree del demanio marittimo, con le finalità di garantire il corretto equilibrio fra la salvaguardia degli aspetti ambientali e paesaggistici del litorale pugliese, la libera fruizione e lo sviluppo delle attività turistico-ricreative. Successivamente, con l.r. n.

¹ G. Ciola, F. Maiorano, M. Massari, *Dossier di candidatura. Il paesaggio della Piana degli oliveti monumentali di Puglia*, per il registro nazionale dei paesaggi rurali storici del ministero delle Politiche agricole, Parco delle dune costiere, Ostuni 2017.

17 del 2015 viene approvata la «disciplina della tutela e dell'uso della costa», finalizzata all'esercizio delle funzioni amministrative connesse alla esclusiva gestione del demanio marittimo e delle zone del mare territoriale, nell'ambito di una gestione integrata della costa.

Con la delibera di g.r. n. 176 del 2015, viene approvato il Pptr che prevede cinque progetti a scala regionale che disegnano nel loro insieme una visione strategica della futura organizzazione territoriale volta a elevare la qualità e la fruibilità sociale dei paesaggi della regione, fornendo risposte ai principali problemi sollevati dagli obiettivi generali del Piano, tra questi: la valorizzazione integrata dei paesaggi costieri e la rete ecologica regionale. Il Pptr introduce uno strumento di *governance* territoriale: il Contratto di fiume, art. 23 della Nta e con delibera di g.r. n. 1788 del 2019 viene costituito il Tavolo tecnico regionale permanente di coordinamento dei Contratti di fiume nel territorio della Regione Puglia. Il Comune di Ostuni ha un Prg vigente in adeguamento alla l.r. 56/80 approvato dalla Giunta regionale con delibera n. 3121 del 9 agosto 1993. Mentre il Piano comunale delle coste è in fase di completamento con l'assoggettamento alla procedura di Vas. Il Comune di Carovigno è dotato, quale strumento urbanistico vigente, di un Piano di fabbricazione approvato nel 1973 e con delibere di Consiglio comunale n. 44, 45, 46 e 47 del 27 ottobre 2012 ha adottato il nuovo Pug. La Provincia di Brindisi ha adottato ai sensi e per gli effetti della l.r. 20 del 2001 art. 7 comma 6 il Ptcp con deliberazione del commissario straordinario con poteri del Consiglio n. 2 del 6 febbraio 2013.

L'Ente parco regionale delle dune costiere ha adottato il suo Piano territoriale di coordinamento nel 2013 che è ancora in fase di approvazione. La Riserva naturale statale di Torre Guaceto e il Parco naturale regionale delle dune costiere sono interessate da due siti della Rete natura 2000, il Sic «litorale brindisino» e il Sic-Zps «Torre Guaceto e Macchia S. Giovanni», mentre l'area intermedia di Torre Pozzelle-Gorgognolo è interessata da un sito di importanza regionale. Con d.g.r. n. 2436 del 2009 è stato approvato il Piano di gestione del Sic «litorale brindisino», mentre, con decreto 28 gennaio 2013, n. 107, è stato approvato il Piano di gestione e il relativo regolamento attuativo della Riserva naturale statale di Torre Guaceto, che ha anche valenza di Piano di gestione per la rispettiva area Sic. È in corso su Torre Guaceto il Contratto di fiume per il canale Reale che sfocia nell'area della riserva. Sull'area costiera hanno competenze l'Autorità di bacino con il Piano di assetto idrogeologico (Pai), la Regione Puglia attraverso il Piano di tutela delle acque (Pta). Si segnalano inoltre le competenze del ministero dei Beni culturali attraverso la Sovrintendenza regionale, la Capita-

— Annarita Angelini, Mariflo Magli, Francesco Maiorano, Marco Massari —

neria di porto sull'area demaniale marittima e l'arma dei carabinieri forestali sulle aree boschive e sui siti di interesse comunitario.

4. *Outillage eclettici per il paesaggio costiero tra Ostuni e Carovigno.*

Ricomporre frammenti è la ricerca di un percorso condiviso con i vari soggetti istituzionali e non, con competenze diverse, in grado di ricostituire un nuovo assetto paesaggistico, che non può più essere il simulacro del precedente, ma che deve conservare, tutelare e valorizzare le sue tracce, le sue memorie, la sua forza compositiva. È il tentativo di ricostruire una nuova identità al paesaggio costiero con pezzi di naturalità per realizzare una connessione verde lungo la costa integrata con il sistema geomorfologico delle lame; ipotesi già prevista nel Piano territoriale provinciale.

Il Pptr individua il sistema costiero tra Ostuni e Carovigno nell'ambito paesaggistico n. 7 Murgia dei trulli e nella figura territoriale 7.2 «La piana degli uliveti secolari»; per essa, le direttive per la riproducibilità dei beni indicano, oltre ad un ripristino attento dei sistemi dunari, delle aree umide costiere, della rinaturalizzazione degli sbocchi delle lame, del contenimento delle forme di erosione costiera, una ricomposizione ambientale della figura territoriale basata sulla ricostruzione della rete ecologica e sul potenziamento della mobilità lenta. Trasformare le direttive regionali in azioni operative comunali, all'interno di un quadro coerente, individuare utensili disciplinari adatti allo scopo impiegando la copiosa normativa regionale sulla sostenibilità ambientale è lasciarsi alle spalle una urbanistica ancora vigente, redatta su blocchi di zone omogenee e di aree a *standard* come «tigri di carta».

La ricomposizione dei frammenti richiede una urbanistica diversa, post vincolistica che dovrà esprimersi attraverso schemi operativi (schede norma, distretti perequativi, ambiti di compensazione, progetti tattici d'area, interventi di rigenerazione, usucapione amministrativo, incentivi fiscali, premialità e crediti edilizi, patti di collaborazione, accordi di programma ecc.) tesi a stimolare una compartecipazione attiva dei privati e delle associazioni al disegno territoriale. Facendo coincidere forme di utilità pubblica, di possibilità di sviluppo, di equità economica e benessere sociale. Una urbanistica sostenibile con l'obiettivo di guardare il territorio in modo più continuo e meno differenziato: introdursi nel paesaggio, più che estraniarsi, cooperare con la natura, più che opporsi. Una urbanistica guidata da processi circolari adattivi e incrementali, più legata alla comprensione della storia dei luoghi e della

 Outillage eclettico: comporre frammenti di paesaggio costiero

sua geografia economica che riproduca identità, attività, coesione. Quindi un progetto che, reinterpretato a partire dalla direttive del Pptr, vada ad affrontare: a) la creazione di una connessione verde-naturale continua da Torre San Leonardo a Torre Guaceto, con il recupero funzionale delle aree marginali, la riforestazione «perequata» di aree private, l'aumento della permeabilità ecologica in aree pubbliche e nei lotti privati; b) il ripristino della connessione «lame e costa», attraverso la deframmentazione della rete ecologica, mediante la realizzazione di passaggi faunistici e di interventi di aumento delle superfici di transito delle acque piovane e di rinaturalizzazione di sponde cementate; c) la rifunzionalizzazione e il potenziamento dei bacini lacustri e delle zone umide, prevedendo l'allontanamento compensato di immobili posti nelle vicinanze; d) la rifunzionalizzazione dei «centroidi» a valenza urbana, attraverso il riuso anche in senso di residenzialità permanente dei borghi marinari e la conseguente riduzione del consumo di suolo; e) un'accessibilità alla linea di costa più regolamentata, evitandone l'accesso indiscriminato, mantenendo la permeabilità dei tracciati storici, valorizzando la strada del Procaccia, la via Francigena e altri percorsi a valenza culturale e naturalistica, aumentando la quantità di spazi pedonali e a traffico zero, potenziando la rete della mobilità dolce; f) una rete viaria in grado di creare spazi senza barriere e accessibili a tutti, luoghi per la condivisione e l'innovazione sociale, potenziando i sistemi tecnologici per la sicurezza; g) la creazione di comunità energetiche locali, aumentando le possibilità del capitale sociale di potenziare l'economia del quotidiano, esplorando le possibilità offerte dalla *green e blue economy*.

5. Conclusioni: verso un contratto di costa.

In un recente saggio Giancarlo Paba concludeva: «La consapevolezza che la felicità urbana e il benessere collettivo dipendono da molti fattori soggettivi, imprevedibili, non pianificabili, ma che le politiche urbanistiche e territoriali, quando assumano il contesto di vita degli abitanti come un articolato bene comune, possono creare le basi di una vita decente»². Il benessere collettivo e la tutela dell'ambiente naturale e antropico sono l'essenza di un programma articolato di condivisione

² G. Paba, *Sulla felicità pubblica (e anche un po' privata), sul benessere collettivo e sulla qualità della vita nella città e nel territorio*, relazione per il Congresso fondativo della Sdt del 25 novembre 2011, p. 13, in http://www.societadeiterritorialisti.it/wp-content/uploads/2011/10/111125_gpaba.felicit%20pubblica.pdf.

— Annarita Angelini, Mariflo Magli, Francesco Maiorano, Marco Massari —

di azioni territoriali, sono il fine di un lavoro di caratura tecnica scientifica. Ricostruire un corridoio verde, per dar corpo ad un servizio ecosistemico, attraverso la ricomposizione dei frammenti di territorio, è la ricerca possibile dell'incrocio tra identità sociale e identità spaziale per elevare la qualità della vita che richiama ad una consapevolezza diffusa della comunità e ad una condivisione di responsabilità degli attori in campo. Ovvero, ad un'intensa opera di progettazione partecipata del paesaggio costiero quale bene comune, che crea coesione e porta a condividere obiettivi generali e specifici, tale da definire un «Contratto di costa». Esso dovrà concludersi tra soggetti pubblici e privati, associazioni e altri enti di interesse economico e sociale nella forma dell'accordo di programma di cui all'art. 12, comma 8) l.r. 16 novembre 2001, n. 28 in coerenza dall'art 23 del Pptr.

I Contratti di costa, pur applicati a livello globale in numero ancora limitato, offrono un modello possibile di implementazione a scala locale dell'*Integrated Coastal Management* (Icm) e delle politiche di gestione integrata delle zone costiere ad esso ispirate, come quelle che possono derivare dal recepimento della Direttiva 2014/89/UE, sull'istituzione di un quadro di riferimento per la pianificazione dello spazio marittimo, già sperimentati con buoni risultati in Francia. Nonostante ciò, essi necessitano di strumenti urbanistici attuativi agili per generare azioni e interventi di medio e lungo termine e di strumenti volontari di innovazione sociale per supportare l'integrazione tra i diversi livelli istituzionali competenti e il coinvolgimento attivo dei portatori di interesse. L'Ente parco, sin dalla sua istituzione, opera, non solo nel perimetro del contesto assegnato, ma anche per la promozione della tutela dei territori adiacenti.

Il Contratto di costa che si intende sperimentare, di concerto con altri Enti, non vuol essere solo e semplicemente uno strumento tecnico amministrativo, ma un gesto di responsabilità verso il paesaggio costiero, che risvegli un sentimento di cura nei confronti della nostra casa, del luogo dove viviamo, della natura, della nostra Terra, sempre più afflitta dalle conseguenze dei cambiamenti climatici. Se il paradigma della cura si articola in: complessità, flessibilità, gestione dell'imprevisto, capacità di ascolto e di adattamento al contesto, valorizzazione della relazione, autorevolezza, senso della misura, ricomporre i frammenti di territorio, ricucire le toppe e le smagliature del paesaggio, lo si può fare con più efficacia, assumendo la cura come matrice dell'agire dell'azione collettiva. Un paradigma che si può rilevare decisivo nella gestione della complessità e nelle strategie di governo dell'ambiente costiero tra Ostuni e Carovigno.

_____ Outillage eclettico: comporre frammenti di paesaggio costiero _____

Riferimenti bibliografici

Calame, P. 1994

Un territoire pour l'homme, Éditions de l'Aube, Paris.

Jonas, H. 1990

Il principio di responsabilità. Un'etica per la civiltà tecnologica, Einaudi, Torino.

Matvejevic, P. 2020

Breviario mediterraneo, Garzanti, Milano.

McHarg, I. L. 1989

Progettare con la natura, Franco Muzzio Editore, Padova.

Palermo, P. C. 2009

I limiti del possibile. Governo del territorio e qualità dello sviluppo, Donzelli, Roma.

Scaduto, M. L. 2015

Il contratto di costa: un trait d'union tra gestione integrata della costa e pianificazione territoriale?, in «Reticula», 10, pp. 10-7.

Secchi, B. 2000

Prima lezione di urbanistica, Laterza, Roma-Bari.

Tarpino, A. 2008

Geografie della memoria, Einaudi, Torino.

Tintori, S. 1988

Il Piano Regolatore: alla ricerca della libertà e dell'organizzazione nel governo del territorio, in Aa.Vv., Lumezzane. *Officina che cambia*, Grafo, Brescia, pp. 9-28.



Note a margine di un atelier.
Le coste italiane. Un territorio da riscrivere
di Romeo Farinella

I casi presentati in questa sezione evidenziano un quadro problematico che, se da un lato ci ricorda la varietà delle situazioni e dei problemi che riguardano le coste del nostro paese, dall'altro conferma la persistenza di problemi noti da tempo. Affrontando le problematiche costiere emerge una ricchezza di significati e una varietà geografico-insediativa che ci consente di misurare la complessità del tema oggetto di questo libro. Si rimane stupiti dalla molteplicità di definizioni che si celano dietro le problematiche della geomorfologia costiera e fluviale o che si possono associare ai paesaggi di un bacino idrografico o di una costa e agli elementi che lo compongono. Alvei, fiumane, reticoli, pianure alluvionali, conoidi, meandri, foci, estuari, delta, e spiagge emerse e sommerse, ripascimenti, dune, boschi, canneti, lagune, barene ecc.: una lista di definizioni che potrebbe continuare divenendo di per se stessa un testo, come esprime Plinio nella sua *Historia naturalis*. Certamente il paesaggio costiero, sia naturale che rurale, nasce dall'intreccio dinamico tra queste strutture e le trasformazioni insediative generate dall'uomo e sfociate nelle urbanizzazioni senza regola che connotano i territori costieri contemporanei. Occorre misurarsi con tale polisemia di significati quando si affrontano i problemi ambientali e urbanistici delle coste. I casi presentati vanno in questa direzione; attraverso approcci multiscalari, si interrogano sulle problematicità, sulle sofferenze e sul degrado dei paesaggi litoranei definendo quindi una mappa delle contraddizioni che ancora oggi caratterizzano lo sviluppo territoriale del nostro paese. Vi ritroviamo espresse però anche delle potenzialità che rendono esplicite delle aspettative che solo un intreccio virtuoso di risorse, buon governo, strategie e progettualità può affrontare, cercando di rispondere alle sfide climatiche e ambientali che abbiamo di fronte.

Queste riflessioni sulle coste nascono in un momento che ha visto una pandemia mettere in ginocchio l'economia del mondo e che ha sol-

lecitato finanziamenti pubblici straordinari e non solo in Europa. Per decenni ci è stato detto che l'intervento pubblico non era più sostenibile e che occorreva lavorare sulla sinergia pubblico-privato e oggi ne paghiamo le conseguenze nella sanità, nella precarizzazione del lavoro, nella gestione del territorio e delle nostre città nelle quali le grandi operazioni di rigenerazione urbana sono sempre più appannaggio di grandi società di *real estate* a scapito dell'interesse pubblico. I segnali e gli avvertimenti di tale crisi ambientale erano noti da diversi decenni e i temi che oggi inquadrriamo nel Pnrr sono questioni che una corretta pianificazione urbana, territoriale e infrastrutturale avrebbe dovuto affrontare decenni fa. Questo significa pianificare, quindi essere in grado di prevedere e inquadrare le problematiche attraverso strumenti di analisi e diagnostica, definire delle strategie di azione e di conseguenza progettare, ma in Italia la storia recente ci insegna che l'azione spesso è generata dalle emergenze; quindi, da fenomeni e processi che vengono affrontati quando non è più possibile farne a meno perché divenuti rischi. La situazione delle nostre coste costituisce un caso emblematico di questa nostra attitudine all'azione quando il latte è versato.

L'Italia ha circa 7600 km di coste con situazioni tra di loro molto diverse per quanto riguarda i caratteri del paesaggio, i processi di urbanizzazione, il patrimonio storico-insediativo, l'infrastrutturazione portuale e militare, le aree di valore ambientale. Il punto di svolta nella trasformazione e artificializzazione di questi territori sensibili lo possiamo collocare nei decenni della ripresa del paese, nel secondo dopoguerra, quando si spezza l'equilibrio che per secoli si era mantenuto tra gli insediamenti storici e il paesaggio rurale. Un paesaggio che, riferendoci alle parole di Giuseppe Barbera utilizzate per descrivere la Conca d'oro palermitana (Barbera 2012), potremmo definire un «laboratorio di diversità» naturale e culturale, nato dall'intreccio di pratiche agricole, natura, storia e mito. Questa complessità, prodotta dall'incontro e dalla stratificazione di diverse culture che si sono vicendevolmente alimentate nel corso della storia, l'abbiamo in gran parte persa se guardiamo le trasformazioni dei nostri territori in una prospettiva storica. Le tappe di questa radicale modificazione le possiamo certamente individuare nei processi di infrastrutturazione e urbanizzazione avviati con l'Unità d'Italia e, in seguito, come già rammentato, con la crescita vertiginosa del paese conseguente al boom economico del secondo dopoguerra.

Le modalità della devastazione delle nostre coste sono note e sono state oggetto di numerosi studi, ricerche e racconti, quindi non andremo oltre nella descrizione. Se però nei dibattiti riguardanti tali processi, nei decenni scorsi, emergevano come centrali i processi di urbanizza-

— Note a margine di un atelier. Le coste italiane. Un territorio da riscrivere —

zione diffusa o abusiva, l'impatto industriale devastante, rappresentato dai grossi stabilimenti chimico-siderurgici cresciuti in alcune delle zone costiere più delicate del paese, come la laguna di Venezia, il Ravennate, l'area urbana di Taranto o il Golfo di Augusta, o ancora il turismo che ha riempito le sottili strisce di sabbia e dune delle nostre coste con edilizia di pessima qualità, oggi a questi temi si aggiungono, ad aggravare uno scenario già compromesso, i problemi generati dai fenomeni dell'erosione costiera che, associata all'aumento del livello dei mari, alla riduzione dei sedimenti trasportati dai fiumi, alla sparizione delle dune e dei boschi, costituisce lo scenario, presente e futuro, sul quale interrogarci per predisporre quelle strategie e azioni necessarie per ridisegnare il nostro territorio. Pier Paolo Pasolini nel suo periplo lungo l'Italia costiera, riferendosi al Delta del Po, scrisse che l'uomo pare aver vinto (Pasolini 2017, p. 93), ma è una vittoria stentata la sua, precaria ed effimera. I casi studio presentati ci mostrano che, se i problemi sono comuni, diversi sono i contesti fisico-geografici, insediativi e culturali, e questa multiformità deve costituire il punto di forza di un approccio al progetto orientato verso strategie e azioni in grado di interagire con gli strumenti di pianificazione, favorendo processi multi-attoriali.

Il mondo intero condivide oggi i problemi derivanti dalla crisi ambientale, mentre le istituzioni preposte al governo globale da anni forniscono strumenti di indirizzo che sono patrimonio comune per tutta l'umanità eppure ampiamente disattesi. Possiamo citare a tale riguardo l'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile, o i vari accordi relativi ai cambiamenti climatici, o ancora la Convenzione europea del paesaggio che sta per essere estesa anche a livello internazionale. Si tratta di finalità che pongono delle questioni ben precise alle politiche urbane e territoriali e ai progetti necessari per governare le trasformazioni in atto e che necessitano di essere rideclinate alla scala locale, superando le facili generalizzazioni. Nel 1985 la promulgazione della «legge Galasso» ha posto la questione della tutela paesaggistica come tema strutturale per il paese. Per i fiumi e per le coste si sono definite delle fasce di rispetto mentre alle Regioni è stato chiesto di elaborare dei piani paesaggistici territoriali, riprendendo i dettami del codice dei beni culturali e del paesaggio del 2004, ma questo sforzo elaborativo e di assunzione di responsabilità ha visto comunque la reazione di poche Regioni e non ha impedito che continuasse la cementificazione del territorio che ormai riguarda, con differente intensità e diffusione, più del 50% delle coste. La pianificazione costiera è da tempo un tema che impegna l'Unione europea, e le strategie comunitarie e transfrontaliere per la salvaguardia delle coste e dell'ambiente marino sono ormai un patrimonio condivi-

so da numerosi paesi e certamente nel bacino Adriatico se pensiamo a programmi di cooperazione come «Adrion», ma la situazione dei nostri mari non migliora e l'erosione interessa ormai quasi la metà delle spiagge italiane. Il Pnrr non sembra particolarmente attento alle problematiche costiere mentre continuano le estenuanti provocazioni su progetti del tutto inutili e pericolosi come il ponte sullo Stretto di Messina e nelle misure che riguardano la «rinaturazione del Po», o i 55 milioni destinati al Delta: leggendo gli atti e documenti disponibili, i problemi strutturali delle nostre coste non emergono come rilevanti o quanto meno vengono inquadrati in vecchie logiche settoriali e non di sistema e al di fuori di qualunque visione di territorio. Nel caso dell'Emilia-Romagna, 61 milioni saranno destinati alla sicurezza idrogeologica di fiumi, versanti franosi e costa ma non vi è nessun riferimento al problema dell'assetto urbanistico complessivo delle coste. Sembra reiterarsi l'incapacità di elaborare per tempo delle strategie e visioni di territorio al cui interno collocare gli interventi settoriali.

Del resto, non possiamo affrontare il problema delle coste senza affrontare quello dei fiumi che al mare affluiscono. I motivi sono vari e noti da tempo. Innanzitutto, dai fiumi arrivano i sedimenti che alimentano di sabbia le coste e se questi vengono artificializzati o bacinizzati questo importante afflusso si interrompe. I geologi ci insegnano che le dinamiche costiere vanno valutate anche alla scala del bacino idrografico potremmo, a tale proposito, affermare che la costa nasce in montagna. È qui che si determinano le condizioni scatenanti le frane e le alluvioni che, interagendo con la portata dei fiumi, con le dimensioni dell'alveo e le sue caratteristiche naturali e con le dinamiche che si determinano alla confluenza in mare, producono quelle situazioni di rischio sempre più ricorrenti per le urbanizzazioni costiere e dei fondovalle fluviali. La situazione del Po da questo punto di vista è emblematica. Fino agli anni settanta l'intensa escavazione del letto del fiume ha messo in crisi il suo equilibrio idrogeologico, riducendo la consistenza dei suoi habitat naturali e non ricevendo più sabbia, il sistema deltizio è entrato in grande difficoltà rafforzando i fenomeni erosivi della costa. La riduzione degli apporti solidi fluviali è certamente una delle cause dell'erosione costiera e le cause sono molteplici: dall'asportazione degli inerti fluviali, alla costruzione di casse di colmata dove si accumula il carico solido fluviale, all'uso della risorsa idrica per giungere agli interventi di difesa idrogeologica e alle opere di difesa delle sponde.

Attraverso quali progetti e interventi sarà dunque possibile intervenire sulla gestione di rischi idrogeologici e di alluvioni senza erodere ulteriormente le nostre coste? Affrontare tali problemi con un approc-

___ Note a margine di un atelier. Le coste italiane. Un territorio da riscrivere ___

cio complesso e orientato verso la transdisciplinarietà significa anche essere consapevoli che a volte le buone intenzioni che possono animare un progetto o un'azione (la forestazione fluviale che, se eccessiva, ostacola il trasporto dei sedimenti alla costa, la difesa idraulica e il suo impatto con le aree urbanizzate, il miglioramento della mobilità che può ostacolare le dinamiche naturali di un corso d'acqua o di una costa ecc.) possono in un bilancio complessivo rivelarsi negative per il tratto finale costiero. Dobbiamo partire dalla consapevolezza che la costa è un ambiente dinamico e i nostri interventi dovrebbero accompagnare le modificazioni naturali, dovrebbero innescare dinamiche co-evolutive, ma questo si scontra con le parti «dure» rappresentate dalle urbanizzazioni che, con tutte le declinazioni possibili che ad esse possiamo associare (storiche, edilizie, infrastrutturali), costituiscono il banco di prova di una prospettiva resiliente di rigenerazione urbana. Il problema non è cosmetico, come si potrebbe evincere delle retoriche ecologiche che di questi tempi accompagnano mediaticamente il dibattito sul futuro delle nostre urbanizzazioni e delle nostre coste (ad esempio le città galleggianti). In molti dei nostri territori costieri è probabilmente arrivato il momento di programmare lo spostamento di attività e urbanizzazioni sempre più a rischio attraverso una riflessione sulla rigenerazione di estesi ambiti territoriali. Quando si parla di promuovere la produzione di energie rinnovabili, o di riforestazione, di miglioramento delle connessioni infrastrutturali, di promozione di un turismo sostenibile, si pongono delle questioni certamente indispensabili per l'economia del paese ma bisogna essere consapevoli delle ricadute possibili di certe trasformazioni su altre parti del territorio, pertanto, una strategia complessa e resiliente deve tenere conto delle possibili ricadute negative e delle azioni positive e deve lavorare sulla prevenzione, cercando di superare la sindrome da «rischio» che caratterizza un paese come l'Italia.

Bisognerà certamente iniziare a definire delle strategie che tengono conto anche dei conflitti tra diversi portatori di interessi, per questo sarà utile lavorare alla scala dei bacini idrografici tenendo conto delle esigenze di chi vive nelle aree interne e in quelle di costa. Riflettere sulla transizione ecologica o ambientale delle aree di coste significa agire non solo in maniera sostenibile sui contesti insediati esistenti ma anche riflettere su parole chiave quali decostruzione, arretramento, delocalizzazione degli insediamenti. In alcuni paesi europei come la Francia e l'Olanda si sono valutati e avviati «arretramenti» necessari alla messa in sicurezza della popolazione insediata, ovviamente anche in questa prospettiva la conoscenza dei contesti locali appare necessaria per evitare di generalizzare soluzioni non esportabili ovunque. Le coste dovranno certamente

essere liberate da questo eccesso di insediamenti definendo nuovi quadri ambientali e nuovi paesaggi, riprendendo le suggestioni e le indicazioni del *design with nature*, consapevoli che stiamo parlando di territori dinamici e che richiedono una grande elasticità e capacità di adattamento ad un ambiente mutevole. Ciò prelude anche a nuove modalità di uso turistico del mare. Certamente il blocco del consumo di suolo, se è importante ovunque, nei territori costieri è sicuramente vitale.

I casi studio di questa sezione dimostrano, se mai non fosse chiaro, l'importanza di promuovere il confronto tra diverse esperienze, tradizioni, metodi e strumenti riguardanti le politiche costiere e i progetti di rigenerazione urbana e paesaggistica, partendo dai punti di forza sia naturali che patrimoniali ma senza dimenticare le tante situazioni problematiche e conflittuali che interessano tali territori. Consapevoli dei problemi posti dai cambiamenti climatici e dalle problematiche del rischio, la finalità di tali lavori è di contribuire alla diffusione di riflessioni ed esperienze in grado di associare le problematiche del rischio idraulico con la conservazione e progettazione di nuovi paesaggi costieri, consapevoli che si sta lavorando su di un sistema complesso, un vero e proprio palinsesto territoriale e culturale in gran parte già scritto ma con ampie possibilità di riscrittura, a condizione che siano chiare le argomentazioni orientate verso un nuovo modello di sviluppo sostenibile e resiliente, in grado di trasformare le dichiarazioni che da anni ci accompagnano in pratiche concrete.

Solamente attraverso il confronto di esperienze nazionali e internazionali, si potrà favorire una sperimentazione progettuale interdisciplinare, considerata anche come processo di conoscenza delle trasformazioni storiche del territorio; offrendo strumenti di conoscenza, lettura e interpretazione dei fenomeni paesaggistici ad amministratori pubblici, professionisti/i, studentesse e studenti universitari, dirigenti e tecnici di enti pubblici e agenzie di servizi; diffondendo un approccio al progetto complesso e globale; consolidando una cultura del paesaggio attraverso differenti attività dedicate alle comunità locali e promuovendo processi di identificazione di tali comunità con i propri territori, come del resto stabilisce la Convenzione europea sul paesaggio.

Riferimenti bibliografici

- Barbera, G. 2012
Conca d'oro, Sellerio, Palermo.
Pasolini, P. P. 2017
La lunga strada di sabbia, Guanda, Milano.

Conclusioni. Suoli e patrimoni costieri

di Matteo di Venosa

I saggi raccolti in questo volume restituiscono la multidimensionalità dell'oggetto di studio (le coste) e i contenuti d'interesse di alcune ricerche e sperimentazioni progettuali collocate per lo più nell'Italia litoranea meridionale¹.

Ne emerge un quadro articolato in relazione all'interdisciplinarietà dei profili culturali degli autori e alla specificità dei contesti analizzati, dove particolarmente rilevanti appaiono le frizioni tra geografie territoriali, condizioni di vulnerabilità, economie e morfologie sociali².

Numerosi studi e rapporti, richiamati in questo volume (Enea, Ipcc, Ispra, Legambiente, Wwf), rilevano il progressivo peggioramento dello stato di salute delle nostre coste, in relazione ad una serie di fattori concomitanti come: l'intensità dei processi di consumo di suolo, la diffusione dei fenomeni d'ingressione marina e di salinizzazione dei territori, l'instabilità idro-geologica dei versanti, le dinamiche erosive di origine antropica, l'arretramento della linea di riva e la perdita di superfici marino-costiere, il degrado dei sistemi insediativi costieri, molto spesso realizzati in assenza di titoli abilitativi.

Tali criticità incidono negativamente sul funzionamento delle matrici ambientali e, in particolare, sulla qualità dei servizi eco-sistemici tradizionalmente associati alle aree d'interfaccia terra-mare.

Com'è noto, i cambiamenti climatici hanno contribuito ad incrementare i gradi di vulnerabilità strutturale delle coste, mettendo in serio pericolo la sopravvivenza di interi territori e di numerose specie viventi³.

La rilevanza che le problematiche appena accennate rivestono, va letta in relazione all'evoluzione delle dinamiche demografiche. Lungo

¹ Si rimanda ai casi di studio raccolti nella Parte quinta di questo volume: «Coste in movimento: atelier di ricerca», pp. 211-317.

² Michelangelo Savino, *Frizioni territoriali*, pp. 63-73.

³ Edoardo Zanchini, *Le trasformazioni dei paesaggi costieri italiani al tempo del climate change*, pp. 129-36.

la costa vive circa il 50% della popolazione europea; in Italia oltre il 30% di popolazione è insediata stabilmente nei 646 comuni costieri che occupano un territorio pari al 13% di quello nazionale⁴. Va ricordato a riguardo che le città rappresentano circa il 70% di emissioni di gas clima alteranti; sono, inoltre, responsabili di oltre il 60% dell'uso delle risorse e producono il 50% dei rifiuti globali⁵.

Sulle coste si scaricano quindi gli effetti di un modello di sviluppo energivoro e incurante degli equilibri geo-ambientali.

Le previsioni demografiche al 2030 e al 2050 non lasciano ben sperare; al contrario, suggeriscono, a tutti i livelli di governo, l'adozione di politiche e azioni radicali in grado di prefigurare scenari di sviluppo alternativi, più adattivi e sostenibili.

Gli orientamenti culturali consolidati a livello internazionale (direttive, indirizzi e buone pratiche) sottolineano l'efficacia dell'approccio strategico e integrato alla pianificazione e gestione degli ambiti costieri. Questi ultimi, in quanto zone di transizione tra aree interne e marine, sono sede di complesse dinamiche geomorfologiche e idrogeologiche che misurano i processi di lunga durata correlati alle loro mutevoli geografie⁶.

Le aree di interfaccia terra-acqua, anche quelle più compromesse dall'urbanizzazione selvaggia degli ultimi decenni, sono spazi ecotonali (Forman 1995) il cui equilibrio, necessariamente dinamico e precario, reclama approcci orientati all'interscalarità delle politiche e dei livelli di azione, alla flessibilità delle soluzioni d'intervento e all'integrazione degli strumenti e dei saperi disciplinari.

Una prospettiva, quella dell'integrazione e dell'interscalarità, ostacolata (soprattutto nel nostro paese) dalla sostanziale inefficacia dei quadri normativi a scala regionale e locale che, in assenza di un indirizzo legislativo coordinato di livello nazionale, si presentano spesso frammentari e contraddittori.

Lo sguardo ecologico e relazionale, a cui più volte si è fatto riferimento in questo libro, richiede, al contrario, una inedita capacità descrittiva e argomentativa in grado di cogliere la complessità delle geografie territoriali costiere e le potenzialità dei contesti locali di guidare

⁴ Si rimanda ai dati raccolti nel Report n. 8 (2019) redatto dal Sistema nazionale per la protezione dell'ambiente (Snpa), *Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi eco-sistemici*, in <https://www.snambiente.it/2019/09/17/consumo-di-suolo-dinamiche-territoriali-e-servizi-ecosistemici-edizione-2019/>.

⁵ Fondazione Enel, Arup, *Città circolari. Decarbonizzazioni e altri benefici*, quarta edizione (2022), in https://www.enel.com/content/dam/enel-com/documenti/azienda/storie/circular-cities_jan2022.pdf

⁶ Stefano Margiotta, *Percorsi di condivisione sulla dinamicità del paesaggio costiero: il caso di Lecce*, pp. 163-70.

percorsi di sviluppo più equi e sostenibili⁷. Si tratta di riconoscere il valore connettivo e multiscalare dei sistemi costieri: le relazioni strategiche con le aree interne e interstiziali, per la promozione di nuove forme di turismo sostenibile che faccia leva sui patrimoni contestuali e sulle loro reciproche interazioni⁸.

Tale ultima considerazione tenta di tenere insieme processi naturali e dinamiche territoriali, economie e società, livelli di *governance* e strumenti normativi che lungo il margine d'acqua trovano un ineludibile spazio di conflitto ma, anche, un potenziale ambito di mediazione e di cooperazione⁹.

All'interno di questo ampio quadro di riferimento culturale, andrebbe tematizzato il dibattito nazionale – ingombrante e riduttivo – sul destino delle concessioni marittime turistico-ricreative a cui questo libro dedica attenzione con riferimento sia ai risvolti giuridico-amministrativi¹⁰, sia ad alcune *governance* di successo che, a diversi livelli istituzionali, hanno tentato di affermare un modello di utilizzo condiviso degli arenili, confermandone l'accezione di spazi pubblici e beni comuni¹¹.

Adottare uno sguardo ecologico significa, inoltre, ripensare la rigenerazione dei territori costieri investendo sui loro metabolismi: selezionando, cioè, programmi e progetti in grado di operare un riequilibrio tra uso, consumo e riciclo delle risorse e degli scarti¹².

Quest'ultima considerazione richiama l'importanza del suolo e delle reti della sostenibilità (acqua, mobilità, energia, rifiuti, verde) nei processi di resilienza e di rigenerazione dei territori costieri.

A questo tema sono dedicate alcune riflessioni conclusive di questo volume.

⁷ Si rimanda ai contributi di: Romeo Farinella, *Sedimentare la qualità. Riflessioni e proposte per la costa del Delta del Po emiliano-romagnolo* (pp. 85-94); Federico Zanfi, *I territori costieri nel progetto di transizione* (pp. 95-103); Mattias Guaglio, *Il ruolo dell'ecologia nella gestione degli ambienti costieri* (pp. 105-12).

⁸ Michele Manigrasso, *Il futuro passa per le città. Una riflessione sull'adattamento dei centri costieri italiani*, pp. 39-59.

⁹ Si vedano i contributi di: Angela Barbanente, *Approcci e strumenti per una governance integrata e partecipativa delle aree costiere*, pp. 137-44; Nicola Martinelli, *Progetto Puglia. Note a margine di una tavola rotonda*, pp. 171-78; Mariella Annesse, *Governance, politiche, azioni e pratiche per un territorio costiero nella transizione ecologica*, pp. 179-87).

¹⁰ Morena Luchetti, *Demanio marittimo e concessioni*, pp. 113-25.

¹¹ Rita Miglietta, *L'esperienza del Piano delle coste di Lecce, un nuovo immaginario e una diversa governance per il mare di tutti*, pp. 155-62; Luigi Guastamacchia, *Il progetto territoriale strategico dei paesaggi costieri in Puglia tra sperimentazione e attuazione del Pptr*, pp. 145-54.

¹² Marica Castigliano e Michelangelo Russo, *Paesaggi potenziali. Principi di economia circolare per la rigenerazione della costa e del territorio*, pp. 75-84.

Il suolo rappresenta il nucleo operativo delle politiche pubbliche e dei progetti, a tutte le scale d'intervento; affermarne la centralità significa provare a costruirne una relazione di senso con le discontinuità epocali che stiamo vivendo (non solo ambientali e sanitarie).

L'emergenza ambientale e i problemi associati ai cambiamenti climatici chiedono particolare attenzione ai valori eco-sistemici dei suoli e alle *governance* in grado di preservarne la qualità complessiva e l'erogazione.

La nozione di suolo va assunta in tutta la sua articolazione concettuale e operativa. Evidentemente, il suolo non può essere ricondotto all'entità numerica riportata nelle statistiche, sempre più astratte, sul consumo di suolo; non coincide (solo) con le classi e le granulometrie della materia analizzata dai chimici e dai geomorfologi; non è lo spazio *in between* al centro della riflessione progettuale che ha connotato il pensiero culturalista del secolo scorso (da Raymond Unwin a Kevin Lynch); non è neanche riconducibile alla superficie naturale rappresentata nelle accattivanti modellazioni della *landscape architecture and urbanism*.

Il suolo è il corpo della natura (Logan 2011): possiede una propria conformazione genetica, uno spessore che chiede di essere riconosciuto, preservato, rigenerato e tramandato alle future generazioni.

Il suolo è un grande dispositivo (Bianchi 2014), un'infrastruttura di supporto per i processi vitali legati ai principali cicli biogeochimici del carbonio, dell'acqua e dell'azoto.

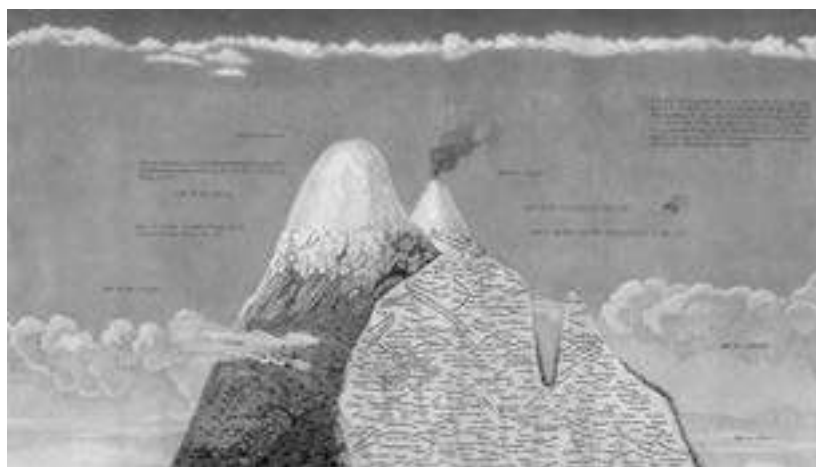


Figura 1. Alexander von Humboldt, Vulcano di Chimborazo (1807).

 Conclusioni. Suoli e patrimoni costieri

Una rappresentazione pionieristica del suolo come rete interconnessa è opera del geografo von Humboldt che, tra il 1799 e il 1804, durante il suo viaggio descrive il contesto del vulcano di Chimborazo in Ecuador (Fig. 1).

L'immagine – e l'infografica che l'accompagna – annulla ogni contrapposizione tra natura e cultura, selvaggio e domestico, umano e non umano.

L'attenzione al suolo e alle sue qualità eco-sistemiche fa parte delle strategie del Green Deal europeo¹³.

L'antropologo e filosofo francese, Bruno Latour invita a considerare il suolo come una «zona critica» e dinamica; uno spazio a quattro dimensioni che narra l'evolversi del tempo profondo entro cui si intrecciano i sistemi naturali: dal clima alle vite degli umani e non umani (Latour, Arenes, Gaillardet 2018).

Il suolo è uno strato a sezione variabile dove si svolgono le complesse interrelazioni tra i differenti orizzonti che connettono il sotto-suolo alla biosfera.

Carla Benedetti (critica letteraria) sottolinea la dimensione antropologica del suolo: essere terrestri esprime innanzitutto il nostro legame intimo con il suolo; «la nostra vita è legata al suolo, alla crosta del pianeta, all'atmosfera che l'avvolge, che dipende dal mantenimento della temperatura entro certi limiti e dall'esistenza di altre entità non umane che condividono il nostro stesso habitat e contribuiscono a mantenerlo» (Benedetti 2021).

In questa stessa prospettiva culturale, Rosario Pavia evidenzia come l'attenzione per il suolo traduce il nostro impegno ad occuparci di reti ecologiche e di beni comuni (acqua, energia, rifiuti, mobilità), di tutela degli habitat e di servizi ecosistemici, di spazio pubblico, di giustizia sociale ed ambientale (Pavia 2019).

Il suolo è oggi malato perché sono malati i processi di trasformazioni impressi dall'uomo negli ultimi decenni; il piano e il progetto possono esserne la cura se sapranno confrontarsi con la complessità dei suoi processi vitali e culturali.

Nei saggi introduttivi del volume si è messo in evidenza come lavorare sulla qualità del suolo lungo i margini terra-acqua significa assumere la centralità e l'urgenza dei problemi di gestione delle acque reflue, di protezione e tutela dal moto ondoso, di riduzione delle emissioni inqui-

¹³ Nel mese di settembre 2021 è stata adottata dalla Commissione europea la *Strategia del suolo per il 2030* che individua gli obiettivi da osservare per la salute del suolo.

Il documento è consultabile al seguente link: https://environment.ec.europa.eu/publications/eu-soil-strategy-2030_en.

nanti, di miglioramento delle condizioni microclimatiche dei siti e di riorganizzazione della mobilità in chiave sostenibile. Numerose città costiere nel mondo sono da tempo all'opera per riportare nei propri piani e programmi tali ambiziosi obiettivi (Aerts e altri 2011).

Prendersi cura della del suolo costiero significa, inoltre, occuparsi di qualità dell'acqua, di conservazione degli habitat marini, di tutela della biodiversità, di qualificazione energetica delle urbanizzazioni costiere informali, dei differenziati livelli di rischio e di vulnerabilità dei contesti costieri.

Troppo spesso questi temi sono relegati all'interno di pratiche progettuali settoriali e contesti normativi asfittici; al contrario, l'ampiezza e l'urgenza del tema suggeriscono nuovi percorsi di ricerca e di sperimentazione progettuale all'interno dei quali questo libro intende collocarsi.

Riferimenti bibliografici

- Aerts, J., Botzen, W., Bowman, M. J., Ward, P. J., Dirke, P. 2011
Climate Adaptation and Flood Risk in Coastal Cities, Routledge, London-New York.
- Benedetti, C. 2021
La letteratura ci salverà dall'estinzione, Einaudi, Torino.
- Bianchi A. 2014
Che cos'è un dispositivo, in «AdVersuS X», 25, pp. 220-30.
- Forman, R. T. T. 1995
Land Mosaics. The Ecology of Landscape and Regions, Cambridge University Press, Cambridge.
- Latour, B., Arenes, A., Gaillardet, J. 2018
Giving Depth to the Surface – an Exercise in the Gaia-graphy of Critical Zones, in «The Antopocene Review», 5, pp. 120-35.
- Logan, W. B. 2011
La pelle del pianeta. Storia della terra che calpestiamo, Bollati Boringhieri, Torino.
- Pavia, R. 2019
Tra suolo e clima. La terra come infrastruttura ambientale, Donzelli, Roma.

Gli autori

Annarita Angelini è presidente dell'Ente parco delle dune costiere (Regione Puglia).

Mariella Annese è ricercatrice Rtda in Urbanistica presso il Dipartimento di Scienze dell'Ingegneria civile e dell'Architettura (Dicar) del Politecnico di Bari.

Pasquale Balena è responsabile del Laboratorio di Cognizione spaziale e territoriale e professore a contratto in Sistemi informativi territoriali per la pianificazione presso il Dipartimento di Ingegneria civile, ambientale, del territorio, edile e di chimica (Dicatech) del Politecnico di Bari.

Angela Barbanente è professore ordinario in Tecnica e pianificazione urbanistica presso il Dipartimento di Ingegneria civile, ambientale, del territorio, edile e di chimica (Dicatech) del Politecnico di Bari.

Alessandro Bonifazi è assegnista di ricerca in Urbanistica presso il Dipartimento di Ingegneria civile, ambientale, del territorio, edile e di chimica (Dicatech) del Politecnico di Bari.

Marica Castigliano è PhD in Architettura e pianificazione presso il Dipartimento di Architettura dell'Università degli Studi di Napoli Federico II.

Matteo D'Ambros è architetto e PhD in Urbanistica, docente a contratto presso il Politecnico di Torino e l'Università Iuav di Venezia, e cofondatore del gruppo di ricerca e azione ambientale Ground Action.

Matteo di Venosa è professore associato di Urbanistica presso il Dipartimento di Architettura dell'Università degli Studi Gabriele d'Annunzio di Chieti-Pescara.

Romeo Farinella è professore ordinario di Urbanistica presso il Dipartimento di Architettura dell'Università degli Studi di Ferrara.

Lia Fedele è architetto, membro del team dell'Osservatorio paesaggi costieri italiani di Legambiente e dottoranda in Science and Technology for Sustainable Development dell'Università Gabriele d'Annunzio di Chieti-Pescara.

Alberta Franceschini è fondatrice del comitato cittadino Salviamo la Pro Infanzia di Terracina (LT).

di Venosa e Manigrasso, Coste in movimento

Mattias Gaglio è ricercatore Rtda in Ecologia presso il Dipartimento di Scienze della vita e biotecnologie dell'Università degli Studi di Ferrara.

Anna Giannetti è presidente del circolo Legambiente di Terracina «Pisco Montano».

Luigi Guastamacchia è architetto, funzionario presso il Dipartimento di Mobilità, qualità urbana, opere pubbliche, ecologia e paesaggio della Regione Puglia.

Stefania Lanza è geologa e ricercatrice presso il Dipartimento di Scienze matematiche e informatiche, scienze fisiche e scienze della terra dell'Università degli Studi di Messina e membro di Geologis s.r.l. Spin Off universitario Unime.

Morena Luchetti è avvocato cassazionista abilitata Magistrature superiori, PhD in Sociologia delle istituzioni giuridiche e politiche e analisi degli apparati amministrativi.

Mariflo Magli è componente della Giunta esecutiva dell'Ente parco delle dune costiere (Puglia).

Francesco Maiorano è consulente dell'Ente parco delle dune costiere (Puglia).

Michele Manigrasso è urbanista e paesaggista, PhD e assegnista di ricerca presso il Dipartimento di Architettura dell'Università Gabriele d'Annunzio di Chieti-Pescara, responsabile dell'Osservatorio paesaggi costieri italiani di Legambiente.

Stefano Margiotta è geologo, professore a contratto presso il Dipartimento di Scienze e Tecnologie Biologiche e Ambientali dell'Università del Salento.

Nicola Martinelli è professore ordinario di Urbanistica presso il Dipartimento di Scienze dell'Ingegneria civile e dell'Architettura (Dicar) del Politecnico di Bari.

Marco Massari è consulente dell'Ente parco delle dune costiere (Regione Puglia).

Rita Miglietta è architetto e assessore alle Politiche urbanistiche del Comune di Lecce.

Marta Minà è fondatrice del comitato cittadino Salviamo la Pro Infanzia di Terracina (LT).

Amedeo Minischetti è architetto e membro del team dell'Osservatorio paesaggi costieri italiani di Legambiente.

Federica Montalto è dottoranda di Urbanistica presso il Dipartimento di Scienze dell'Ingegneria civile e dell'Architettura (Dicar) del Politecnico di Bari.

Giulia Motta Zanin è ricercatrice RtdA in Tecnica e pianificazione urbanistica presso il Dipartimento di Ingegneria civile, ambientale, del territorio, edile e di chimica (Dicatech) del Politecnico di Bari.

Caterina Palestini è professoressa ordinaria di Disegno presso il Dipartimento di Architettura dell'Università degli Studi Gabriele d'Annunzio di Chieti-Pescara.

Domenico Potenza è ricercatore in Progettazione architettonica e urbana presso il Dipartimento di Architettura dell'Università degli Studi Gabriele d'Annunzio di Chieti-Pescara.

Gli autori

Giovanni Randazzo è geologo e professore ordinario presso il Dipartimento di Scienze matematiche e informatiche, scienze fisiche e scienze della terra dell'Università degli Studi di Messina e membro di Geologis s.r.l. Spin Off universitario Unime.

Michelangelo Russo è professore ordinario di Urbanistica presso il Dipartimento di Architettura dell'Università degli Studi di Napoli Federico II.

Sergio Sanna, architetto e paesaggista, docente presso l'Accademia di Belle Arti di Palermo, è co-fondatore del gruppo di ricerca e azione ambientale Ground Action.

Michelangelo Savino è professore ordinario di Tecnica e pianificazione urbanistica presso il Dipartimento di Ingegneria civile, edile e ambientale (Icea) dell'Università degli Studi di Padova.

Maddalena Scalerà è borsista presso il Dipartimento delle Culture e del Mediterraneo dell'Università degli Studi della Basilicata.

Maria Cristina Tagarelli è specializzanda presso la Scuola di specializzazione in Beni architettonici e del paesaggio del Dipartimento di Scienze dell'Ingegneria civile e dell'Architettura (Dicar) del Politecnico di Bari.

Carmelo Maria Torre è professore associato di Estimo presso il Dipartimento di Ingegneria civile, ambientale, del territorio, edile e di chimica (Dicatech) del Politecnico di Bari.

Edoardo Zanchini è urbanista e vicepresidente nazionale di Legambiente.

Federico Zanfi è professore associato di Urbanistica presso il Dipartimento di Architettura e Studi urbani del Politecnico di Milano.







Finito di stampare il 30 maggio 2022
per conto di Donzelli editore s.r.l.
presso Str Press s.r.l.
Via Carpi, 19 - 00071 Pomezia (Roma)