

TERRITORIO DELLA RICERCA
SU INSEDIAMENTI E AMBIENTE

RIVISTA INTERNAZIONALE
DI CULTURA URBANISTICA

02

il paesaggio

nella storia
nella cultura
nell'arte e nella
progettazione urbanistica

assunti teorici ed esperienze



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



Edizioni Scientifiche Italiane

**Centro Interdipartimentale
di Ricerca L.U.P.T (Laboratorio di
Urbanistica e Pianificazione Territoriale)**

Università degli Studi di Napoli Federico II



**Rivista Internazionale semestrale
di Cultura Urbanistica**

Direttore responsabile

Mario Coletta Università degli Studi di Napoli Federico II

Comitato scientifico

Robert-Max Antoni Seminaire Robert Auzelle Parigi (Francia)
Cristina Bianchetti Università degli Studi di Torino
Pierre Bernard Seminaire Robert Auzelle Parigi (Francia)
Roberto Busi Università degli Studi di Brescia
Maurizio Carta Università degli Studi di Palermo
Pietro Ciarlo Università degli Studi di Cagliari
Biagio Cillo Seconda Università degli Studi di Napoli
Loreto Colombo Università degli Studi di Napoli Federico II
Giancarlo Consonni Politecnico di Milano
Enrico Costa Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria
Concetta Fallanca Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria
José Fariña Tojo ETSAM Universidad Politecnica de Madrid (Spagna)
Francesco Forte Università degli Studi di Napoli Federico II
Adriano Ghisetti Giavarina Università degli Studi di Chieti Pescara
Pierluigi Giordani Università degli Studi di Padova
Francesco Karrer Università degli Studi di Roma La Sapienza
Giuseppe Las Casas Università degli Studi della Basilicata
Giuliano N. Leone Università degli Studi di Palermo
Rosario Pavia Università degli Studi di Chieti Pescara
Giorgio Piccinato Università degli Studi di Roma Tre
Daniele Pini Università di Ferrara
Piergiuseppe Pontrandolfi Università degli Studi della Basilicata
Amerigo Restucci Università Iuav di Venezia
Mosè Ricci Università degli Studi di Genova
Arturo Rigillo Università degli Studi di Napoli Federico II
Giulio G. Rizzo Università degli Studi di Firenze
Inés Sánchez de Madariaga ETSAM Universidad Politecnica de Madrid (Spagna)
Oriol Nel·lo Colom Universitat Autònoma de Barcelona
Michael Schober Università di Freising (Germania)
Paolo Ventura Università degli Studi di Parma

Coordinamento editoriale

Raffaele Paciello

Comitato centrale di redazione

Antonio Acierno (Caporedattore)
Teresa Boccia e Giacinta Jalongo (coord. relazioni internazionali) Biagio Cerchia, Tiziana Coletta, Federico Cordella, Gianluca Lanzi, Valeria Mauro, Angelo Mazza, Francesca Pirozzi, Mariarosaria Rosolia, Luigi Scarpa

Redattori sedi periferiche

Massimo Maria Brignoli (Milano), Michèle Pezzagno (Brescia), Gianluca Frediani (Ferrara), Michele Zazzi (Parma), Michele Ercolini (Firenze), Sergio Zevi e Saverio Santangelo (Roma), Matteo Di Venosa (Pescara), Antonio Ranauro (Napoli), Remo Votta e Viviana Cappiello (Potenza), Domenico Passarelli (Reggio Calabria), Francesco Lo Piccolo (Palermo), Francesco Manfredi Selvaggi (Campobasso), Maria Valeria Mininni (Bari), Beatriz Fernández de Águeda (Madrid)

Responsabili di settore Centro L.U.P.T.

Paride Caputi (Progettazione Urbanistica), Ernesto Cravero (Geologia), Amato Lamberti (Sociologia), Romano Lanini (Urbanistica), Giuseppe Luongo (Vulcanologia), Luigi Piemontese (Pianificazione Territoriale), Antonio Rapolla (Geosismica), Guglielmo Trupiano (Gestione Urbanistica), Giulio Zuccaro (Protezione ambientale)

Responsabile amministrativo Centro L.U.P.T.

Maria Scognamiglio

Traduzioni

Sara Della Corte (spagnolo), Ingeborg Henneberg (tedesco), Valeria Sessa (francese), August Viglione (inglese)

Edizione

ESI Edizioni - Via Chiatamone, 7 - 80121 Napoli
Telefono +39.081.7645443 pbx - Fax +39.081.7646477
Email info@edizioniesi.it

Impaginazione e grafica

Zerouno | info@zerounomedia.it

Autorizzazione del Tribunale di Napoli N. 46 del 08.05.2008
Direttore responsabile Mario Coletta

il paesaggio

**nella storia
nella cultura
nell'arte e nella
progettazione urbanistica**

assunti teorici ed esperienze

il paesaggio nella storia, nella cultura, nell'arte e nella progettazione urbanistica; assunti teorici ed esperienze.

SOMMARIO

Editoriale

Interventi

| | |
|--|-----|
| L'inevitabile conflitto, nel paesaggio, fra conservazione e processualità <i>di Pierluigi GIORDANI</i> | 13 |
| Paesaggio agrario e metropoli. Il caso milanese <i>di Giancarlo CONSONNI</i> | 21 |
| Parkways e freeways nella definizione del paesaggio delle metropoli americane. Il caso di Boston <i>di Massimo Maria BRIGNOLI</i> | 33 |
| Il rischio del paesaggio <i>di Mosè RICCI</i> | 47 |
| Linee nel paesaggio: un approccio possibile al progetto di infrastrutture a rete <i>di Michèle PEZZAGNO</i> | 55 |
| Paesaggi portuali. I parchi portuali di Bari, Taranto e Brindisi <i>di Rosario PAVIA e Matteo DI VENOSA</i> | 67 |
| Innovazione, eresia e paesaggio <i>di Francesco FORTE e Fabrizia FORTE</i> | 79 |
| Nuove forme di sviluppo sostenibile. Riprogettare il paesaggio montano calabrese attraverso la realizzazione di ecovillaggi <i>di Domenico PASSARELLI, Maurizio Francesco ERRIGO, Nicola TUCCI</i> | 101 |
| Idealizzazione, creazione e snaturamento del paesaggio <i>di Francesca PIROZZI</i> | 109 |
| Il paesaggio dei centri abbandonati <i>di Tiziana COLETTA</i> | 117 |
| Paesaggio e produzione di energie innovative tra conservazione e sviluppo. Uno studio per la Sicilia meridionale <i>di Filippo SCHILLECI e Paola MAROTTA</i> | 127 |
| Urban Natural Forms. Lake Mariout, Scenarios of Deterioration or Prospects of Sustainability <i>Yasser AREF & Mohamed MEHAINA</i> | 135 |
| Ambiti di Paesaggio della Provincia di Latina <i>di Luigi PIEMONTESE, Paolo SARANDREA, Marina CHIOTA, Emanuela PERINELLI</i> | 145 |
| Paesaggi "silenziosi" <i>di Michele ERCOLINI</i> | 159 |
| Conservazione architettonica nei paesi in via di sviluppo. La Valle di Kathmandu ed il suo paesaggio urbano storico: un nuovo concetto di patrimonio da tutelare <i>di Luca ROSSATO</i> | 169 |

Rubriche

Paesaggi portuali. I parchi portuali di Bari, Taranto e Brindisi

di Rosario PAVIA e Matteo DI VENOSA

La nozione di paesaggio portuale apre alla prospettiva progettuale di rendere il porto maggiormente riconoscibile nelle sue forme e nelle sue architetture; fruibile come bene collettivo e come spazio pubblico integrato nella città e nella vita dei suoi abitanti. Il paesaggio portuale, come un parco, è un sistema reticolare, interconnesso al proprio contesto di valori storico-culturali, ambientali e sociali. È una figura transcalare che orienta la qualità delle trasformazioni urbane e territoriali della metropoli portuale.

Port landscapes, port parks of Bari, Taranto and Brindisi.

The notion of a port landscape makes the port more recognizable in its form and architecture; enjoyable both as a common good and a place open to the public while integrated with the city and with the life of its inhabitants. The port landscape, as a park, is a reticular system, inter-connected with its own historical-cultural, environmental and social values. It is a measuring rod which orients the urban and territorial transformation of the port metropolis.

Paysages portuaires – Les parcs portuaires de Bari, Taranto et Brindisi

La notion de paysage portuaire ouvre une nouvelle perspective à la réalisation de projets visant à rendre le port plus identifiable dans ses formes et son architecture; utilisable en tant que bien collectif et espace public intégré à la ville et à la vie de ses habitants. Le paysage portuaire, de même que le parc portuaire, est un système réticulaire étroitement lié à son contexte historique, culturel, social et environnemental. C'est un modèle transcalaire qui doit orienter la qualité des transformations urbaines et territoriales de la métropole portuaire.

Paisajes portuarios. Los parques portuarios de Bari, Taranto y Brindisi.

La noción de paisaje portuario se abre a la perspectiva de planificación que hace que el puerto sea más reconocible en sus formas y en su arquitectura, utilizable como bien colectivo y como espacio público integrado en la ciudad y en la vida de sus habitantes. El paisaje portuario, como un parque, es un sistema reticular interconectado con su propio contexto de valores históricos, culturales, ambientales y sociales. Es una figura transcalare que orienta la calidad de las transformaciones urbanas y territoriales de la metrópolis portuaria.

Hafenlandschaften: Die Hafeparks von Bari, Taranto und Brindisi

Der Begriff der Hafenlandschaft öffnet der Planungsperspektive die Möglichkeit den Hafen mehr als vorher in seinen Formen und seiner Architektur erkennbar zu machen, nutzbar als kollektives Gut und als Gelände, das in die Stadt und in das Leben ihrer Bewohner integriert ist. Die Hafenlandschaft, als Park, ist ein Netzsystem, verwachsen mit ihren geschichtlichen, kulturellen, und sozialen Werten. Sie ist eine trans-scalare Figur, die die Qualität der Stadt- und Gebietsumwandlungen der Hafenstadt lenkt.

Paesaggi portuali

Paesaggi portuali. I parchi portuali di Bari, Taranto e Brindisi

Paesaggi portuali

di **Rosario PAVIA**

La domanda delle città costiere di riappropriarsi del loro rapporto con le aree portuali e con il mare, il difficile processo di recupero dei *waterfront*, ma anche alcune esperienze di successo, come quelle di Barcellona e di Genova, inducono a introdurre nel complesso dibattito sulle modalità di interazione tra porto e città, una nuova nozione operativa: il *porto come parco*. Non un parco tematico dalle caratteristiche ripetitive e omologanti, dove lo stile internazionale delle marine e dei *waterfront* trasformano le realtà locali nei *non luoghi* del circuito globale, ma un parco come bene pubblico, come risorsa che si apre alla conoscenza, alla fruizione della collettività, ai “piaceri del popolo”.

Va ricordato, per altro, che l’opportunità di considerare il porto come un possibile parco, per riconnetterlo alla città e al suo sistema di valori ambientali e culturali, nasce anche dai processi –più volte ricordati– che negli ultimi decenni hanno progressivamente portato alla sostanziale estraniamento dei porti dai tessuti urbani contermini e dal territorio, essenzialmente, anche se non solo, a causa delle crescenti esigenze, legate alle innovazioni nel trasporto marittimo. Tanto che oggi ci sembra più appropriato parlare di “porti delle città”, piuttosto che di *città-porto*, anche se le importanti trasformazioni intervenute coinvolgono anche i sistemi urbani e territoriali interessati.

E per questo la riorganizzazione dei porti, ovunque in pieno sviluppo, seppure con modalità diverse, coinvolge necessariamente anche le città: le nuove aree portuali, infatti, esigono efficienza e autonomia, ma anche organiche interconnessioni con le città e i territori (per i servizi, le infrastrutture, l’economia). In questa prospettiva è difficile pensare a impossibili e totalizzanti integrazioni tra città e porto, mentre sarà invece più utile pensare a una efficace correlazione tra i due sistemi su specifici innesti e luoghi di scambio e connessione.

Un paesaggio negato

La Convenzione europea del paesaggio (Firenze 2000) ha esteso la nozione di paesaggio all’intero sistema territoriale; in particolare, riconoscendo al paesaggio una funzione identitaria per le comunità locali e un ruolo determinante per realizzare uno “sviluppo sostenibile fondato su un rapporto equilibrato tra i bisogni sociali, l’attività economica e l’ambiente”. Il paesaggio è inteso come risorsa, ma anche come risultato visibile di un processo di continua trasformazione; in fondo, come un sistema di comunicazione e di conoscenza, attraverso cui le comunità locali apprendono e valutano gli esiti delle politiche di sviluppo.

“Il paesaggio è in ogni luogo un elemento importante della qualità della vita delle popolazioni: nelle aree urbane e nelle campagne, nei territori degradati come in quelli di grande qualità, nelle zone considerate eccezionali, come in quelle della vita quotidiana.” Questa apertura che trasforma il territorio in un mosaico di paesaggi riconoscibili richiede una grande capacità d’innovazione nelle politiche culturali e nelle pratiche di pianificazione e gestione

del territorio. Il modo in cui la Convenzione europea è stata recepita dal nostro Codice dei Beni culturali e nei recenti provvedimenti legislativi regionali non sembra però aver colto appieno la portata culturale e operativa della scelta europea di fare del paesaggio il perno delle politiche di sviluppo e di coesione.

Alla base della nozione di paesaggio proposta dalla Convenzione europea c'è la convinzione che il territorio diviene paesaggio quando esso è riconoscibile nei suoi processi di trasformazione e nei suoi aspetti funzionali e operativi. Il territorio è paesaggio quando la sua identificazione entra nella vita culturale ed economica delle popolazioni locali, e in quella dei gruppi e degli operatori coinvolti nella sua utilizzazione. È in questa prospettiva che parliamo con sicurezza di "paesaggi agrari" e, con qualche incertezza, di "paesaggi urbani", periferici, industriali, infrastrutturali.

Molti tentativi di *trasformare in paesaggio* le aree industriali e produttive, a ben guardare, muovono proprio dalla comune condizione di partenza che si tratta di aree dismesse, ambientalmente degradate, disponibili per programmi di valorizzazione.

I modelli di intervento finora sperimentati hanno promosso la realizzazione di parchi di archeologia industriale, con aree verdi e giardini, in cui i resti delle fabbriche emergono come ruderi romantici o spettacolari installazioni. Stabilimenti recuperati come musei e percorsi didattici, che ricostruiscono la storia dell'area e dei processi di produzione. L'archeologia industriale viene coniugata con un'ampia offerta di interventi: dalla cultura, al tempo libero, al commercio, allo spettacolo. In queste operazioni sembra prevalere l'interesse per il passato, la conservazione, la memoria, il risarcimento sociale, o magari il ritorno alla natura originaria.

Esperienze consolidate come il Gasworks Park di Seattle, il più recente Emscher Landschaftspark realizzato dall'Iba nella Ruhr, ma anche il bando di concorso per l'area Italsider di Bagnoli, possono documentare tali orientamenti progettuali e culturali. Il recupero di aree e manufatti industriali, di cave, infrastrutture dismesse è oggi un campo molto ampio: l'offerta di aree e fabbricati non utilizzati resta infatti inevitabilmente di gran lunga superiore alle capacità di intervento degli operatori pubblici e privati.

Le nuove aree verdi integrano i parchi esistenti, compensano le periferie urbane, connettono parti di città e di territorio. I loro effetti sono indubbiamente positivi. Va tuttavia messo in rilievo che gli interventi realizzati hanno prodotto nuovi paesaggi e che, questo il punto, *non* hanno investito zone industriali e produttive ancora operative, che di fatto restano fuori della dimensione paesistica che oggi sembra caratterizzare piani e progetti.

Così è anche per i porti: gli interventi di riqualificazione delle aree portuali, finora, hanno investito le loro parti dismesse, facendone parchi (es. Baltimora, San Francisco, Barcellona, Genova); il Portsidepark di Yokoama o il South Cove di Manhattan sono giardini e spazi per il tempo libero e il consumo. In alcuni grandi porti (es. Amburgo, Rotterdam) si trovano sistemi informativi e servizi di traghetti per la visita dei bacini portuali. Ma è ancora troppo poco. Il porto nella sua realtà operativa resta invece impenetrabile, resta un corpo estraneo, il suo spazio non diviene paesaggio.

Nel porto il paesaggio è negato: la sua separazione dalla città e dal territorio ne impediscono il riconoscimento e la fruizione.

Il parco come strategia

Il disordine territoriale, la sua irricoscibilità, la sua piatta omogeneità, la sua dispersione esprime una grande domanda di paesaggio e una nuova cultura progettuale. Non è più sufficiente una visione di paesaggio come vincolo, come selezione di quadri paesaggistici eccezionali; non convince più l'orientamento protezionistico, incapace di cogliere l'intreccio tra componenti naturalistiche e componenti infrastrutturali, tecnologiche e produttive presenti in ogni piega del territorio. Paesaggio significa sempre più riconnessione, reintegrazione di parti separate di un territorio disperso; reinserimento dei grandi sistemi geografici e ambientali nelle politiche territoriali e urbanistiche. I fiumi, le coste, le aree montane sono ovunque urbanizzate, attraversate da imponenti infrastrutture.

Il paesaggio, nella sua forma di parco, diviene strumento attraverso cui restituire "urbanità" alla città, qualità al territorio, natura alle infrastrutture. Esaltare la componente naturale e paesistica non significa operare solo per vincoli e salvaguardie, ma significa promuoverne la diffusione nel sistema urbano e territoriale. Il paesaggio come parco ha il compito di diffondere in una struttura a rete le componenti naturali nelle dense trame della città compatta, o in quelle deboli dell'urbanizzazione diffusa. Il parco diffonderà non solo le componenti ambientali, ma anche quelle culturali, rendendo accessibile il patrimonio che esse rappresentano. Il paesaggio, come interpretazione del contesto e risultato visibile di un equilibrio ambientale, diviene in questo modo il parametro qualitativo per valutare piani e progetti.

Indirizzi per il parco portuale

In che misura è possibile parlare di "parco portuale" in una condizione di netta separazione tra porto e città? Il parco portuale, è bene dirlo con chiarezza, non può interferire con le necessarie autonomie operative del porto, ma al contrario parte da questa condizione e ne accetta le implicazioni fino in fondo. Il parco vuole trasformare lo spazio portuale in paesaggio, rendendolo riconoscibile nelle sue forme, nei suoi elementi funzionali, nelle sue infrastrutture, nei suoi processi operativi.

Françoise Choay, in un'intensa lezione sui parchi urbani tradizionali, ne ha sottolineato l'ampia funzione conoscitiva. Con la sua varietà di vegetazione il parco non solo ci mostra lo straordinario spettacolo della natura ma, con il mutare dei colori del fogliame e il susseguirsi delle fioriture, ci comunica, nel cuore della città, la dimensione temporale di un processo naturale, annettendoci in un ciclo che altrimenti non percepiremmo. Questa funzione conoscitiva, che coinvolge la mente e i sensi, è alla base della nozione di parco, di qualsiasi parco, anche di quello portuale.

Il porto può diventare una "centralità urbana", integrata e connessa al tessuto urbano e alla sua vita. Nel porto si svolge un'attività produttiva che la città non conosce, sulle banchine e sui piazzali si muovono merci che vengono da lontano. L'identità del porto è in questo scambio, in questo essere radicato al luogo e nello stesso tempo appartenere alle dimensioni del circuito globale. Capire questa doppia identità, conoscere la sua razionalità funzionale e operativa, ripercorrerne i processi di trasformazione e di continuo adeguamento, significa entrare in un sistema complesso, fatto di elementi artificiali (grandi opere marittime,

tecnologie per la movimentazione, etc. e naturali (bacino acqueo, mare, vento, ampiezza degli orizzonti, etc.).

Nelle aree portuali troviamo anche elementi di architettura (stazioni marittime, edifici storici, reperti archeologici e monumenti); si pensi ad Ancona il Lazzaretto di Vanvitelli, l'arco di Traiano e le mura cinquecentesche; a Napoli la stazione marittima di Bazzani e il molo borbonico di S. Vincenzo; a Civitavecchia la fortezza di Michelangelo; a Livorno le fortificazioni medicee; a Venezia, dove gli edifici di interesse storico sono stati censiti con cura da Ruben Baiocco. Ma non basta, il porto è legato al patrimonio culturale della città e alle risorse ambientali della costa. Si pensi ancora al porto di Ancona, su cui insiste il parco del Cardeto; o a Brindisi, il cui bacino portuale si colloca tra uno straordinario centro storico e la riserva naturalistica di Cerano. Anche il piccolo porto di Pescara, completamente artificiale e chiuso alla città può aprirsi al sistema fluviale, alla linea di costa e alle sue opere di difesa.

Comprendere questo intreccio di fatti economici, trasportistici, culturali e ambientali significa trasformare un territorio anonimo e separato in un paesaggio e in un parco. In questa direzione il porto non è più solo nodo trasportistico e centralità urbana, ma anche nodo di una rete ambientale e culturale. Come rendere accessibile il paesaggio-porto senza interferire sulla sua funzionalità? Come restituire alla città la conoscenza e lo spettacolo del suo funzionamento? Come riportare il porto in un sistema di spazi pubblici, aree verdi, percorsi pedonali e ciclabili, per connetterlo alle risorse culturali e ambientali della città? In definitiva, come trasformarlo in parco?

Qualcosa in questa direzione inizia a muoversi: ne testimoniano gli esiti di alcuni concorsi per la riqualificazione di *waterfront* (il progetto di Herzog e De Meuron per Santa Cruz di Tenerife, quello di Euvé, per Napoli, gli indirizzi del bando di concorso per la riqualificazione del fronte urbano di Vado Ligure), e lo conferma soprattutto la dimensione paesistica degli strumenti urbanistici e territoriali.

Anche i piani portuali potrebbero essere orientati in questa direzione, nella prospettiva aperta dalle Linee guida per la loro redazione, che individuano uno specifico sotto ambito d'intervento nelle aree di "interazione" città-porto, dove le attività portuali sono più compatibili con quelle urbane e la città può ricongiungersi al porto. E dove non sia possibile individuare aree di sovrapposizione e di interazione, sono gli "innesti urbani" che possono realizzare aperture visive verso il porto. Sviluppando ulteriormente gli indirizzi delle Linee guida, non è difficile individuare le relazioni tra il porto e il sistema ambientale, ed è certamente proponibile rendere accessibili alla fruizione pubblica i beni culturali racchiusi nell'ambito portuale. Dal porto (o verso il porto) possono dipartire o convergere corridoi ambientali e percorsi pedonali-ciclabili, che possono intrecciarsi con spazi pubblici, aree verdi, attrezzature per la cultura e il tempo libero.

Il problema è non interferire con l'operatività del porto, con la sua sicurezza, con le sue esigenze di protezione. C'è una inedita corrispondenza tra il parco delle aree naturalistiche protette e il nostro parco portuale: come il primo individua zone di riserva integrale, così nel parco portuale occorre individuare e delimitare le aree operative del porto, separandole da quelle del "parco" o di interazione con la città. Separare non significa tuttavia non poter

osservare il porto da belvedere, percorsi panoramici pedonali e ciclabili (un tentativo è quello di Genova, con la passeggiata della Lanterna) o da battelli di un servizio turistico-didattico. Il parco portuale rifiuta un'organizzazione per zone, piuttosto si pone come un sistema a rete: una rete infrastrutturale e insieme ambientale, da inserire nella pianificazione urbanistica ordinaria o a un livello ancora più operativo, nell'ambito delle politiche delle opere pubbliche. In fondo l'idea di parco qui avanzata propone il porto come bene pubblico, risorsa da valorizzare e promuovere nella dimensione economica e funzionale, ma anche da restituire alla conoscenza e alla fruizione. È anche in questa prospettiva che il porto potrà nuovamente dialogare con la città.

I parchi portuali di Bari, Taranto e Brindisi

di Matteo DI VENOSA

Riconoscere il porto come parco significa interpretarne le relazioni dinamiche con i valori del contesto paesaggistico in cui si iscrive. Significa traguardare il nodo portuale come un oggetto territoriale la cui identità va ricercata nella molteplicità delle sue dimensioni concettuali ed operative: grande macchina infrastrutturale ma anche attrezzatura urbana, ecotono tra la terra e il mare, patrimonio di valori storici e culturali che chiedono di essere reintegrati alla città e alla fruizione della vita collettiva.

Le descrizioni riportate di seguito dei tre contesti portuali di Bari, Taranto e Brindisi cercano di cogliere alcuni tratti distintivi della figura del parco portuale interpretando, di volta in volta, le relazioni tra lo scalo portuale ed il sistema dei valori ambientali e paesaggistici dei contesti di studio.

Le letture assumono sempre come scenario una prospettiva di trasformazione del territorio portuale e del suo *hinterland* di riferimento. Un programma, un piano o semplicemente una suggestione progettuale che in forma tentativa e provvisoria permettono di immaginare una nuova configurazione delle relazioni spaziali tra il sistema portuale e il proprio contesto.

Il porto di Bari

La struttura del parco portuale emerge dal nuovo disegno delle reti infrastrutturali e, in modo particolare, dalla previsione di decentrare le attività commerciali del porto in un nuovo scalo marittimo, localizzato lungo la costa settentrionale e direttamente connesso con l'interporto, l'aeroporto, lo scalo ferroviario Ferruccio e la rete autostradale.

La prospettiva del decentramento si inserisce in uno scenario economico e territoriale di ampia portata che vede il rafforzamento del ruolo di Bari come grande *metropoli portuale* all'incrocio dei flussi e delle relazioni transnazionali che legano la regione adriatica all'Europa continentale e al bacino del Mediterraneo. All'interno di tale scenario prende forma il progetto del parco portuale che assume, in particolare, tre strategie di riferimento: *interconnettere i nodi della mobilità, interrelare le reti ambientali, ridefinire una nuova interfaccia* tra il porto e la città.

Nella strategia della *interconnessione* si visualizza l'integrazione logistica e trasportistica tra il porto nuovo, il porto esistente, l'aeroporto ed l'interporto. Il nuovo terminal commerciale



è un porto-isola, collocato oltre la prateria della Posidonia esistente (sulle batimetriche 20-30 metri) e collegato, tramite una struttura sospesa sull'acqua, all'interporto, all'aeroporto e alla tangenziale. La strategia della *interrelazione* delle reti ambientali promuove, invece, la riqualificazione dei valori ambientali e paesaggistici presenti nell'area: le lame (lama Balice e Lamasinata), i canali di deflusso delle acque, le trame agricole, le risorse biologiche dell'acqua (prateria di Posidonia), il sistema costiero compreso tra il bacino portuale esistente e il nuovo porto-isola.

Il porto di Bari

L'immagine del parco portuale nasce, così, dalla integrazione della rete infrastrutturale e della rete ambientale e paesaggistica. Una integrazione che coinvolge, in un nuovo campo di relazioni spaziali e funzionali, le numerose centralità dislocate nell'area d'interfaccia porto-città (il borgo storico, il castello normanno-svevo, la stazione marittima e crocieristica, la fiera del Levante, il lungomare di ponente).

Attraverso il parco portuale si promuove la *riqualificazione dell'interfaccia costiera* compresa tra lama Balice e il vecchio molo foraneo. In tale ultima strategia prende forma una nuova linea di filtro porto-città, un parco lineare che innesca un inedito sistema di rapporti spaziali tra i tessuti urbani, il porto e il mare. La linea di filtro si proietta in mare integrandosi con le opere marittime ed infrastrutturali del nuovo terminal commerciale. Il collegamento viario sospeso sull'acqua contiene anche una passeggiata ciclo-pedonale che si interseca con un sistema di isole artificiali al servizio delle attività balneari, sportive e ricreative della città.

Il porto di Taranto

L'immagine del parco portuale si associa al nuovo assetto delle reti infrastrutturali programmato nell'ambito del recente Piano Regolatore portuale. La realizzazione della cosiddetta *strada dei moli* insieme alla valorizzazione del Molo S. Cataldo come terminal polifunzionale, possono, infatti, innescare un processo diffuso di riqualificazione della città e di reintegrazione delle numerose risorse naturali e paesaggistiche collocate all'interno e all'esterno dell'ambito portuale.

Il parco portuale nasce dal coordinamento di queste due azioni strategiche.

La *strada dei moli*, in modo particolare, rappresenta una *infrastruttura di correlazione ambientale* che innerva trasversalmente l'intero parco portuale: dalle coste di Massafra fino ai due seni del Mar Piccolo. E' un asse strategico che scorre in parte affiancato alla statale ionica n. 106 e al tracciato ferroviario per Reggio Calabria, connettendo i differenti settori funzionali del porto: dal molo Polisettoriale, agli sporgenti Ilva, Eni e Cementir, fino al molo S. Cataldo e alla darsena antica. Lungo il tracciato della *strada dei moli* è possibile identificare una serie di risorse naturalistiche: il promontorio di Punta Rondinella, la foce del fiume Tara, le aree naturali protette verso il Lido Azzurro, Chiatona e Massafra. Un patrimonio di

Il porto di Taranto



valori naturali di grande interesse paesaggistico, oggi in stato di isolamento e di degrado, ma che, grazie al tracciato della nuova infrastruttura stradale (*strada dei moli*), possono essere reintegrati nel territorio.

Nella parte più orientale del suo tracciato, il corridoio ambientale della *strada dei moli* attraversa un settore urbano di notevole valore strategico. Qui si localizzano, infatti, il molo S. Cataldo, la darsena antica, i tessuti urbani di Porta Napoli, la stazione ferroviaria ed i terminal delle autolinee metropolitane. In questa stessa area confluiscono, inoltre, le direttrici stradali e ferroviarie per Reggio Calabria (ss. n. 106), Brindisi (via Appia), Lecce e Bari. Nonostante la sua centralità infrastrutturale, questa grande area di sovrapposizione città-porto rappresenta oggi una vera periferia interna per la città di Taranto, un luogo degradato e sconnesso dal sistema urbano. La figura del parco portuale rappresenta, quindi, una prospettiva per la sua reintegrazione e trasformazione sostenibile. Le ipotesi di valorizzazione del molo S. Cataldo come terminal polifunzionale e di riorganizzazione del *waterfront* urbano lungo l'antica darsena, si inseriscono in questo scenario progettuale. Il parco portuale si estende, con le sue reti e percorsi ciclo-pedonali, all'interno del nuovo edificio polifunzionale, prosegue nell'antica darsena e si conclude all'interno del Mar Piccolo in cui promuove la valorizzazione ambientale delle coste e il recupero delle aree dismesse.

Il porto di Brindisi

Il parco portuale si configura come interfaccia lineare che si sviluppa, seguendo la struttura morfologica del bacino portuale esistente, dal seno di Ponente al seno di Levante fino alla centrale Enel e al bosco di Cerano. Uno spazio di filtro e di tramite, una frontiera urbana, che ricuce puntualmente il rapporto tra la città e il mare promuovendo un dialogo costante tra le rispettive centralità e risorse ambientali. Lungo il parco lineare portuale è possibile, infatti, identificare una molteplicità di relazioni spaziali che prendono la forma di *innesti urbani*, di *sovrapposizioni* porto-città e di *correlazioni ambientali*.

Gli *innesti* coincidono con le testate urbane di corso Garibaldi, corso Umberto della via Appia. Rappresentano relazioni lineari all'arco portuale storico che coinvolgono trasversalmente numerose centralità architettoniche: la Stazione ferroviaria, piazza Cairoli, piazza del Popolo con la chiesa di S. Lucia, la Stazione marittima, la Capitaneria di Porto, le colonne romane e le banchine destinate al traffico passeggeri e croceristico. Le *aree di sovrapposizione*, invece, si concentrano prevalentemente nelle aree dismesse collocate lungo la parete orientale del seno di Levante (capannone ex Montecatini) e nell'area del Castello Svevo, collocato nella parte più meridionale del seno di Ponente. Le *correlazioni ambientali* rafforzano, invece, l'identità paesaggistica del porto legandolo agli straordinari valori naturali presenti nell'area. Osservando tali correlazioni è possibile cogliere la densità delle loro stratificazioni territoriali. I due seni di Levante e di Ponente, che determinano con il loro andamento la forma del porto interno, l'oasi protetta dell'invaso e del canale Cillarese (immissario del seno di Ponente), le masserie storiche che si susseguono lungo la costa meridionale, la zona umida e il canneto di Fiume Grande alle spalle della zona industriale del porto e dello scalo carbonifero della centrale Enel, il Parco regionale delle Saline di Punta della Contessa (di cui fa parte lo stesso vaso del Fiume Grande) e il bosco di Cerano lungo la costa di Levante. Tali risorse



naturali si dislocano oggi in maniera episodica e frammentaria lungo l'arco costiero e portuale senza le necessarie relazioni di continuità e di fruibilità. Il parco portuale ricostruisce tali relazioni in una prospettiva progettuale che coinvolge gli spazi operativi del porto e le sue infrastrutture (il nastro trasportatore del carbone collegato alla centrale Enel Federico II segna un nuovo percorso ciclo pedonale che attraversa il parco del Fiume Grande e il bosco di Cerano).

Il porto di Brindisi