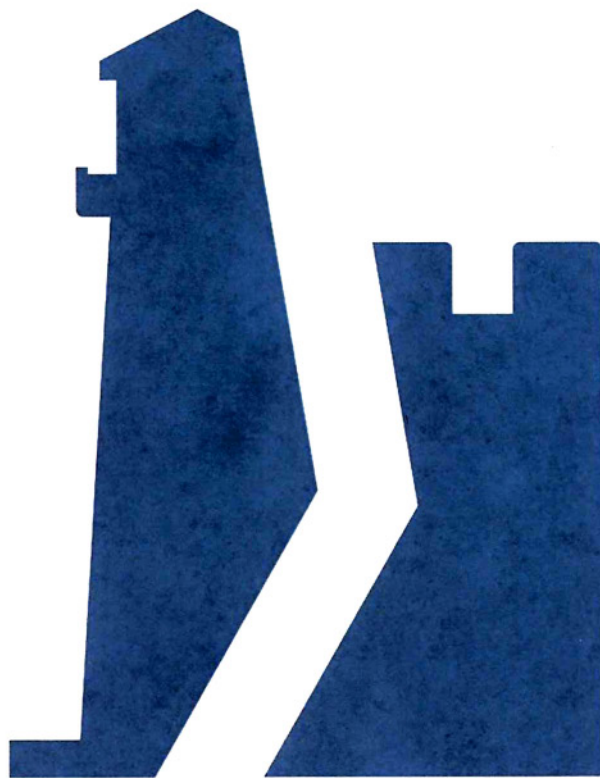




Regione Puglia



Cammino dei Fari Italiani

Atti del Primo Convegno Nazionale
Bari - Fiera del Levante - 28 settembre 2018

ADDA
EDITORE



Regione Puglia

Patrocinio



**REGIONE
PUGLIA**

Patrocinio culturale



MINISTERO
PER I BENI E
LE ATTIVITÀ
CULTURALI



AGENZIA
DEL DEMANIO



REGIONE SARDEGNA

Rete Nazionale di ricerca per un Cammino dei Fari Italiani



dicar
Politecnico di Bari



ADDA
EDITORE



CAMMINO DEI
FARI ITALIANI

COLOPHON

Coordinamento Scientifico

Nicola Martinelli, Michele Montemurro (Politecnico di Bari)

Comitato Scientifico

Mariella Annese (Politecnico di Bari), Vincenzo Capobianco (Agenzia del Demanio), Giulio Carafa (Marina Militare), Giuseppe Carlone (Politecnico di Bari), Maurizio Carta (Università di Palermo), Donatella Cialdea (Mibac - CUN), Matteo Di Venosa (Università G. Dannunzio Chieti-Pescara), Riccardo Florio, (Università Federico II Napoli), Giancarlo Gambardella (Ministero della Difesa), Antonietta Ivona (Università degli studi di Bari), Paolo Maffiola (Ordine Architetti provincia di Bari), Stefano Mantella (Agenzia del Demanio), Daniela Mazzucca (Regione Puglia), Francesco Menna (Sindaco di Vasto), Antonio Messeni Petruzzelli (Politecnico di Bari), Paolo Piacentini (MiBac), Francesco Palumbo (MiBac), Aldo Patruno (Regione Puglia), Gabriele Rossi (Politecnico di Bari), Michelangelo Russo (Università Federico II Napoli), Valentina Russo (Università Federico II Napoli), Silvia Serreli (Università di Sassari), Enrica Simonetti (Gazzetta del Mezzogiorno)

Comitato Organizzatore

Giuseppe d'Agostino, Nicola La Vitola, Federica Montalto (coordinatori)

Giovanna Mangialardi, Anna Introna, Daniele Ronsivalle, Sabrina Scaletta, Michele Valentino

Segreteria Organizzativa

Ada Palmieri

Progetto Grafico Atti, Call for Papers e redazione:

Giuseppe Carlone, Giuseppe d'Agostino, Nicola La Vitola, Federica Montalto

SOMMARIO

Introduzione

12-15 **Cammino dei Fari, Cammino di uomini e civiltà**

Aldo Patruno

16-19 **Il Cammino dei Fari Italiani. Introduzione agli Atti del Convegno**

Nicola Martinelli

20-23 **La centralità del paesaggio**

Donatella Cialdea

24-27 **La valorizzazione del patrimonio immobiliare pubblico**

Vincenzo Capobianco

WorkShop 1

Dismissione, Riconversione, Valorizzazione; come Ripensare l'Architettura dei Fari

30-33 Il Faro tra natura e nuove relazioni. Progetti per il Faro di San Vito lo Capo

Pierfrancesco Acciani, Vincenzo Bruni, Claudia Delmedico, Giuliana Gianfrate, Claudia Lella, Anna Maria Seccia

34-37 I Fari borbonici della Campania. Il Faro di Capo Miseno

Riccardo Florio, Raffaele Catuogno, Teresa Della Corte

38-41 I Fari, nuove risorse per i territori

Antonietta Ivona

42-45 I Fari "Urbani"

Mauro Sàito

46-49 Architetture territoriali costiere: La rigenerazione urbana dei Fari

Gianfranco Sanna, Silvia Serreli, Laura Lutzoni, Michele Valentino

50-53 Puglia, Regina dei Fari

Enrica Simonetti

54-57 Fari d'Italia. Il caso di Punta Riso e le istanze di tutela

Lucia Serafini, Chiara Sasso

58-63 Destini fragili. Il recupero del patrimonio terracqueo: il caso studio dei fari in Sicilia

Alberto Ulisse

WorkShop 2

Architetture storiche e paesaggi culturali. Fari, torri e monumenti costieri tra restauro, valorizzazione e usi contemporanei

66-69 La costa patrimonio e i paesaggi identitari

Pierfrancesco Acciani, Vincenzo Bruni, Claudia Delmedico, Giuliana Gianfrate, Claudia Lella, Anna Maria Seccia

70-73 Territori e soglie al di là del Faro

Selene Amico, Maria Cerreta, Paola Galante, Roberto Serino

74-79 Archeologia e Architettura dei Fari. Il faro nel parco archeologico di Capo Colonne a Crotona

Vincenzo Paolo Bagnato

80-83 I tracciati della decauville come progetto del territorio. Il caso studio del gargano

Antonio Clemente

84-87 La riscoperta del Faro di Capo d'Orso a Maiori

Pier Paolo Contente, Michelangelo Russo

88-93 I Fari e le strutture militari sull'isola di San Paolo (TA)

Giuseppe d'Agostino, Federica Montalto

94-99 Architetture come "monumenti" della geografia

Francesco Defilippis

100-103 Il Faro come volano di rigenerazione del territorio

Raffaele Di Tommaso, Michelangelo Russo

104-111 Fari e progetto di territorio. Il caso di studio di Punta Penna a Vasto

Matteo Di Venosa

112-117 Le torri nel paesaggio costiero pugliese. La conservazione della memoria e il restauro dell'Architettura

Fernando Errico

118-121 Torre dei Preposti: tra Foresta Umbra e Mare Adriatico, l'abbandono del "guardiano" della costa

Fernando Errico, Savino Ingannamorte, Federica Potenza, Davide Santoro, Giulio Sarno

122-125 L'Omomorto una torre da riscoprire, un'occasione per il Capo di Leuca

Fernando Errico, Cristina De Iaco, Cataldo D'introno, Luca Lentini, Sacha Raffa

126-129 "Ho una storia da raccontare": il Faro di Punta Palascia di Otranto tra narrazione, leggenda, recupero e valorizzazione

Tommaso Farenga, Maria Elena Di Giorgio

130-133 Mappa multimediale e interattiva di Fari e segnalamenti

Nicola Maiellaro, Antonietta Varasano

134-137 Infinitive Narrative Thread

Maura Mantelli

138-141 Torre Boraco. Costa ionico-salentina della Puglia. Carattere, materia e natura

Gloria Valente, Lorenzo Netti, Vittorio Carofiglio

WorkShop 3

Idee per un Cammino dei Fari Italiani

144-147 Verso la costruzione di un cammino di Sicilia

Pierfrancesco Acciani, Vincenzo Bruni, Claudia Delmedico, Giuliana Gianfrate, Claudia Lella, Anna Maria Seccia

148-151 Dismissione e Strategie costiere

Mariella Annese

152-155 Diario di una gita al Faro

Letizia Cobaltini, Roberta Monaco

156-161 Un cammino editoriale dei Fari d'Italia

Giuseppe d'Agostino, Nicola La Vitola, Federica Montalto

162-169 Best Practice per un Cammino dei Fari di Sardegna

Roberta De Giglio, Davide De Luca, Anna Dicarlo, Nicola La Vitola, Silvia Mannarelli, Luigi Santamaria

170-175 Ripensare l'infrastruttura dei Fari

Nicola La Vitola

176-181 Le voci della lanterna: per un "archivio della memoria dei Fari

Michele Claudio Domenico Masciopinto

182-187 Molto forte, incredibilmente vicino. Studi per la costruzione di un Cammino dei Fari d'Italia

Michele Montemurro

188-191 **Dalla conoscenza alla valorizzazione delle infrastrutture di segnalamento per il trasporto marittimo. Le reti del mare: i fari pugliesi per la creazione di un itinerario turistico industriale**

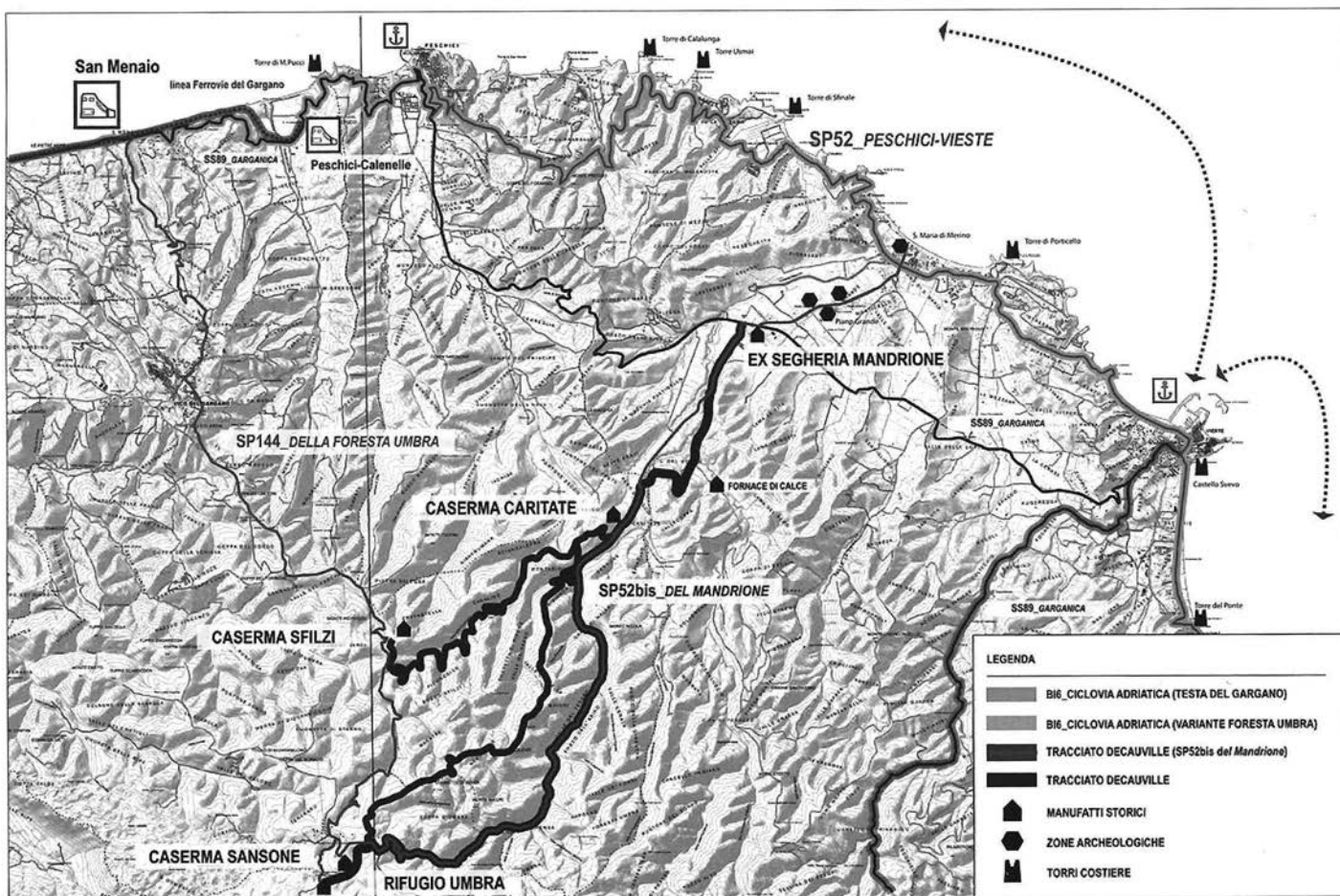
Antonio Monte, Chiara Sasso

192-197 **Un Cammino verso il diritto al paesaggio**

Daniele Ronsivalle

198-203 **Rilievi dei Fari pugliesi. Confronto con i modelli Ministeriali**

Gabriele Rossi



I tracciati della Decauville come progetto del territorio. Il caso studio del gargano

Antonio Clemente

Università G. d'Annunzio Chieti-Pescara, Dipartimento di Architettura di Pescara

antonio.clemente@unich.it

Il Cammino dei Fari non si esaurisce lungo la costa. Fermarsi alla frontiera tra terra e mare significherebbe sottovalutare la stretta connessione con i paesaggi interni. Un'interdipendenza che, soprattutto nel Gargano, si è consolidata nei secoli. E che oggi rischia di andare perduta anche perché le politiche di valorizzazione sono troppo spesso settoriali e rivolte prevalentemente ai territori costieri. Occorre ribaltare questa prospettiva. Per una molteplicità di motivi. Tre i principali.

Il primo, indispensabile, passo è far riferimento a una nozione di contesto che parta dalla sua radice etimologica. *Contèxtus* è il participio passato di *contèxere*, composto da *con* (insieme) e *tèxere* (tessere, intrecciare). Come si può notare la parola è scevra da qualsiasi idea legata a un perimetro circoscritto o circoscrivibile, per tramite di confini certi e inequivocabili. Rinvia, invece, a un concetto di reciprocità che è dato non tanto dalla contiguità, o dalla vicinanza fisica, quanto piuttosto dalla capacità di tessere legami anche tra luoghi distanti, la cui prossimità è nelle relazioni esistenti. La forza del contesto è, quindi, quella di indagare in tutte le direzioni e a tutte le scale per identificare trame, intrecci e connessioni, esistenti o potenziali.

Un altro presupposto essenziale è che «il concetto di paesaggio indica, innanzitutto, la morfologia del territorio, riguarda cioè l'ambiente nel suo aspetto visivo» e pertanto «l'oggetto tutelato non è il concetto astratto delle "bellez-

ze naturali", ma l'insieme delle cose, beni materiali, o le loro composizioni, che presentano valore paesaggistico»¹. Se questa è la prospettiva, allora diventa importante saper leggere il paesaggio per «identificare i segni dello spazio fisico, estrarli dalle loro stratificazioni, interpretarli, ordinarli e ricomporli in sistemi che siano significativi oggi, anche per noi. Nel corso di questo processo è necessario *comprendere*, ma anche *immaginare* sul filo di ipotesi considerate plausibili: il che significa progettare. Si potrebbe dire allora che la *lettura* deve essere compiuta con mente progettante, per rivelare il passato e intravedere il futuro» (De Carlo, 1996: 6). La lettura è attraversamento, sopralluogo, esperienza personale. Leggere vuol dire prediligere la pausa, il ritorno sugli aspetti peculiari; significa aprirsi ai cambi di passo; essere sensibile a quelle parti che più si sono impresse nella memoria e che possono diventare premessa per il progetto.

In ultimo è necessario non dimenticare che il paesaggio è in continua trasformazione. È un concetto dinamico in cui i cambiamenti avvengono per opera di diversi fattori, con tempi e modi differenti: il suo assetto è sempre provvisorio, transitorio, precario. Tale condizione strutturale è il punto di partenza per porsi interrogativi, dare inizio a ricerche e approfondimenti specifici per arrivare a una sintesi che risponda a un imperativo etico preciso: «il paesaggio non è e non può essere un museo, già solo per il fatto che un paesaggio, per

essere veramente tale, deve essere un paesaggio vivo, che evolve con la storia» (D'Angelo, 2001: 134).

Sono questi i motivi principali per cui non bisogna limitarsi allo spazio che sta intorno ai Fari, alle Torri di avvistamento e, più in generale, a tutte quelle strutture architettoniche che occupano lo spazio della costa. Solo allargando lo sguardo è possibile conoscere misure, forme e peculiarità del territorio garganico per evidenziarne le potenzialità inespresse.

Decauville

Un caso esemplare, in tal senso, è rappresentato dalla Decauville, una ferrovia a scartamento ridotto per il trasporto delle merci; queste le principali dimensioni del binario: 60 cm tra le rotaie impostate su traverse di legno di 100 cm, distanziate tra loro di 80 cm. Il tutto poggiava su una massicciata di circa 120 cm. Il suo nome trae origine dall'ingegnere e industriale francese Paul Decauville (1846 -1922)². Tra la fine del XIX secolo e la prima metà del XX, fu utilizzata anche sul Gargano per trasferire il legname dalla Riserva Demaniale di Foresta Umbra alla segheria Mandrione che, posta all'incrocio tra la Strada Provinciale 52 bis e la Strada Statale 89, si trova tra Peschici e Vieste. Le caratteristiche che hanno decretato il successo della ferrovia sono legate alla facilità con la quale si poteva montare e smontare; alla possibilità di riutilizzare i binari per la costruzione di altri percorsi, di volta

in volta più funzionali ai luoghi dove veniva tagliato il legname; alla capacità di adattarsi anche a condizioni orografiche estreme.

Dal punto di vista territoriale, queste caratteristiche hanno comportato due conseguenze. In primo luogo che fossero costruiti una pluralità di tracciati; molti dei quali sono scomparsi perché la vegetazione, negli anni, si è riappropriata dello spazio necessario al passaggio dei binari. In secondo luogo che la Decauville fosse un'opera infrastrutturale perfettamente integrata nel paesaggio per la stretta connessione non soltanto con le opere d'arte necessarie al suo funzionamento ma anche con alcuni manufatti storici quali le Caserme della Forestale. Tali considerazioni introducono alcuni interrogativi: dove sono localizzati quei tracciati ancora visibili? Che cosa rimane di quell'integrazione tra paesaggio e infrastruttura? E cosa può essere parte di un nuovo progetto di territorio? La risposta a queste domande non può che partire dal confronto con lo Scenario strategico del Piano Paesaggistico Territoriale della Regione Puglia (PPTR)³ e, in particolare, con il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce e la valorizzazione integrata dei paesaggi costieri.

Tracciati

La linea ferrata della Decauville, laddove le curve di livello lo consentivano, ha dato luogo a strade carrabili: la SP 52 bis del Mandrione si sovrappone, quasi interamente, al tracciato che dalla foresta conduce alla segheria. Il quasi si riferisce a due brevi tratti in località valle Coppa e Cutino del Rospo (entrambi in comune di Vieste), in cui la carreggiata si distanzia, sia pur di pochi metri, dall'antica percorrenza della Decauville.

La SP 52 bis e la segheria Mandrione hanno una precisa collocazione nello Scenario strategico del PPTR, e con-

tribuiscono alla realizzazione di due Progetti territoriali: il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce e la valorizzazione integrata dei paesaggi costieri. Più in particolare, la SP 52 bis è un Ulteriore Contesto per la sua qualità di strada a valenza paesaggistica che consente di cogliere gli aspetti particolari e caratteristici dei paesaggi attraversati e, come tale, fa riferimento a Indirizzi e Direttive per le componenti visive. Il suo ruolo è di mettere in connessione l'area interna della Foresta con la costa: non a caso, prima di assumere l'attuale denominazione, la SP 52 bis si chiamasse Umbra-Mare. Luogo di passaggio obbligato è la segheria Mandrione, che il PPTR classifica nodo intermodale di terzo livello perché integra le linee di trasporto pubblico locale con la viabilità ciclabile e, in futuro, con il prolungamento della ferrovia garganica. Tali nodi intermodali si differenziano da quelli del Piano Regionale dei Trasporti perché si riferiscono alla possibilità di accesso e fruizione al patrimonio culturale e paesaggistico del Parco Nazionale del Gargano e al sistema costiero.

Nella Foresta Umbra, però, ci sono altre peculiarità che meriterebbero una visione al futuro che sappia valorizzarne le qualità paesaggistiche. Il riferimento è ai tracciati della Decauville di cui è ancora possibile identificare il sedime (ma che non hanno un ruolo nel PPTR), alle Caserme della Forestale e alle opere d'arte dell'infrastruttura ferroviaria.

Gli itinerari non mappati della Decauville si individuano facilmente per la loro caratteristica di radure filiformi che si addentrano nella Foresta Umbra (Immagine 1). I due percorsi più lunghi hanno come unico terminale la Caserma Caritate che è situata al confine con l'ultimo tratto della SP 52 Bis. Il primo parte dalla Caserma Sfilzi e prosegue per circa 8 km nella Valle della Carpi-

nova. Il secondo inizia dalla Caserma Sansone, nei pressi del Rifugio Umbra, e continua per circa 10 km tra Valle Malpasso e Valle Tesoro. Sono tracciati a sezione variabile dai 3 ai 4 m. e ricalcano gli spazi di cantiere necessari per la costruzione della ferrovia.

Le caserme appena citate avevano la funzione di accogliere i forestali cui spettava la vigilanza delle ingenti risorse della Riserva Demaniale e all'occorrenza erano utilizzate anche per dare alloggio ai lavoratori stagionali come quelli impegnati nel taglio e nel trasporto del legname. La testimonianza fisica della loro presenza è importante non solo per la loro qualità architettonica ma anche per dare conto del rapporto che le caserme avevano con il territorio e, in particolare, con i vari tracciati della Decauville.

Ogni infrastruttura ha le sue opere d'arte. Tra quelle della Decauville, spicca su tutte il ponte Scalelle, in località Cutino del Rospo, realizzato per l'attraversamento in quota del Torrente Macchia che si trova. È un ponte in pietra a unica campata con arco a tutto sesto e contrafforti laterali di sezione tronco-conica. L'altezza, dall'alveo del fiume alla chiave dell'arco, misura 19,80 m e la larghezza è di 5,30 m. Un ponte le cui condizioni di forte degrado non scalfiscono il grande interesse storico culturale.

Spunti conclusivi

Gli itinerari non mappati della Decauville, le caserme forestali e le opere d'arte, non sono tre eventi territoriali a sé stanti. Al contrario, sono strettamente connessi l'uno all'altro e costituiscono un sistema paesaggistico molto importante per due motivi principali: la salvaguardia dell'identità culturale e l'apertura alla costa del nord Gargano. Il primo dei due motivi attiene al rapporto che si è creato tra Decauville, caserme e opere d'arte. Tale rapporto

rappresenta un evento infrastrutturale di eccezionale valore ambientale considerando che l'impronta della ferrovia attraversa le faggete vetuste della Foresta Umbra che, dal 2017, sono diventate patrimonio mondiale dell'UNESCO⁴. Un risultato al quale si è pervenuti sia per l'adattabilità del faggio alle diverse condizioni climatiche, geografiche e fisiche sia perché la Foresta è uno dei rari esempi in cui l'antropizzazione è in perfetta sintonia con la natura. Quella che fu la Decauville può diventare un'infrastruttura ambientale indispensabile per comprendere l'unicità del luogo «la sua storia e quindi le sue glorie e i suoi patimenti, la sua forza e le sue debolezze, le sue affinità e incompatibilità nei confronti delle varie forme d'uso, la sua capacità di resistenza alle trasformazioni, i limiti oltre i quali non sopporta il cambiamento, come e in che misura la trasformazione lo migliora, lo peggiora, lo distrugge. Quando di un luogo (naturale o già costruito, è lo stesso) si ha questa comprensione - e soltanto quando questa è completa perché ha invaso la mente e i sensi - si può progettare e riprogettare i suoi spazi con consapevolezza e competenza. Altrimenti lo si estrania dalla sua sostanza, lo si snatura, lo si corrompe lo si sottrae alla possibilità di trasformare in ricchezza di connotati le fatiche del confronto con l'uso e con il tempo» (De Carlo, 1992: 39/40). L'apertura alla costa del nord Gargano potrebbe avvenire sfruttando un'opportunità data dal fatto che dal Rifugio Umbra, nei pressi della caserma Sansone, parte la SP 144 che conduce alla stazione di San Menaio (nel comune di Vico del Gargano) lungo la linea ferroviaria San Severo-Calenelle (nel comune di Peschici). È uno schema all'interno del quale il Rifugio potrebbe diventare, al pari della segheria Mandrione, un nodo intermodale di terzo livello che integra la viabilità ordinaria,

con il trasporto pubblico e la viabilità ciclabile. Lungo il sedime della Decauville si trova la Caserma Sfilzi⁵ che può essere un potenziale luogo di sosta sia per chi proviene dalla Foresta sia per coloro che provengono dalla costa settentrionale del Gargano.

È evidente che entrambe le ipotesi di lavoro hanno tutte le potenzialità per contribuire alla realizzazione dello Scenario strategico del PPTR perché nell'ambito di una generale tutela dello stato dei luoghi tendono alla valorizzazione del patrimonio identitario culturale-insediativo, della struttura estetico-percettiva dei paesaggi e della fruizione lenta del territorio. Inoltre, le stesse ipotesi di lavoro possono contribuire a implementare i due progetti territoriali inerenti al sistema infrastrutturale per la mobilità dolce e alla valorizzazione integrata dei paesaggi costieri (Immagine 2). È una prospettiva di lavoro in cui la SP 144, identificata dal PPTR come Ulteriore Contesto per la sua qualità di strada panoramica, consentirebbe l'accesso alla Ciclovía Adriatica (BI 6 Testa del Gargano) sulla quale si attestano tutte le Torri di avvistamento costiere da San Menaio a Vieste. E di interconnettersi con la SP 52 bis (ex Umbra-Mare) all'altezza di Santa Maria di Merino (nel comune di Vieste). Il lavoro da fare per la valorizzazione del sistema costituito dai tracciati della Decauville, dalle sue opere d'arte e dalle caserme è alle considerazioni preliminari. Molte sono le trame, gli intrecci e le connessioni da esplorare. Molte le potenziali direzioni di indagine da vagliare. Questi appunti sono, in definitiva, solo un primo passo verso un possibile progetto di territorio.

Note

¹ Corte Costituzionale Sentenza n. 367 del 7 novembre 2007

² <http://www.treccani.it/enciclopedia/paul-decauville/>

³ Approvato con Deliberazione della Giunta Regionale del 16 febbraio 2015, n. 176 (BURP n. 40 del 23/03/2015).

⁴ <http://www.unesco.it/it/PatrimonioMondiale/Detail/481>

⁵ La caserma è oggi stata ristrutturata ed è una struttura ricettiva posta in zona baricentrica rispetto alla Foresta Umbra <https://rifugiosfilzi.com>

Bibliografia

- Angrilli M. (2018), Piano progetto paesaggio, Franco Angeli, Milano.
- Besse J.M. (2008), Vedere la terra. Sei saggi sul paesaggio e la geografia, Mondadori, Milano.
- Bonesio L. (1993), La terra invisibile, Marcos Y Marcos, Milano.
- Carandini A. (2017), La forza del contesto, Laterza, Bari-Roma.
- D'Angelo P. (2001), Estetica della natura, Laterza, Bari-Roma.
- D'Angelo P. (2009), Estetica e paesaggio, Il Mulino, Bologna.
- De Carlo G. (1992), La città e il porto, Marietti, Genova.
- De Carlo G. (1996), Lettura e progetto del territorio, Maggioli, Rimini.
- Jullien F. (2018), Vivere di paesaggio o l'impensato della ragione, MIMESIS, Milano-Udine.
- Lauriola P., Angeloro C. (2000), La ferrovia Decauville in Foresta Umbra, Pubblicazione a cura dell'Ente Parco Nazionale del Gargano.
- Tarpino A. (2016), Il paesaggio fragile. L'Italia vista dai margini, Einaudi, Torino.
- Turri E. (2002), La conoscenza del territorio, Marsilio, Venezia.
- Turri E. (1998), Il paesaggio come teatro. Dal territorio vissuto al territorio rappresentato, Marsilio, Venezia.
- Vitta M. (2005), Il paesaggio, Einaudi, Torino.
- Zanzotto A. (2013), Luoghi e paesaggi, Bompiani, Milano.

Fig-1 Inquadramento territoriale dei tracciati della Decauville in rapporto alle aree interne della Foresta Umbra e ai paesaggi costieri.

ISBN 9788867174485

© Copyright 2019

Mario Adda Editore
via Tanzi, 59 - Bari
Tel. e fax +39 080 5539502
www.addaeditore.it
addaeditore@addaeditore.it
Tutti i diritti riservati.



Rete Nazionale delle università per un Cammino dei Fari Italiani