

Iniziative per la salvaguardia dei porti storici

Giovanni Panella
giovannipanella@gmail.com

Abstract

La diffusione degli heritage harbour cioè di quei porti storici nei quali parte del waterfront è dedicato all'ormeggio delle imbarcazioni tradizionali, dopo essersi limitata alle coste del nord Europa che ne annovera ormai un buon numero, si sta spostando anche in Mediterraneo. A tale proposito vengono segnalate le iniziative di Sanary in Costa Azzurra e di quella, recentissima, del porto canale leonardesco di Cesenatico. La diffusione degli heritage harbour sarà poi presumibilmente favorita dal lancio di un concorso europeo, che si concluderà nel 2012: Mémoire des Ports d'Europe

Key Words: heritage harbour, imbarcazioni tradizionali, Sanare, Cesenatico, Mémoire des Ports d'Europe

Report

A partire dagli anni Ottanta del Novecento sulle due sponde dell'Atlantico si è risvegliato l'interesse nei confronti delle navi e delle imbarcazioni tradizionali, da diporto e da lavoro, manufatti che fino ad allora non erano considerati meritevoli di tutela. Tale movimento culturale, diffuso da riviste quali *Wooden Boat* per gli stati Uniti e *Chasse-Marée* per la Francia, ha portato al salvataggio e al restauro di molte centinaia di scafi. Questi hanno ottenuto vari livelli di certificazione da parte delle rispettive autorità ministeriali ed oggi vengono utilizzati per attività formative e per iniziative collegate al turismo culturale. Tra queste, hanno avuto una notevole diffusione le “feste della mariniera”, manifestazioni che in Europa possono contare su un calendario di decine di eventi e che sono invariabilmente organizzate all'interno di porti storici. Il successo incontrato da tali celebrazioni della tradizione marinara ha contribuito a spostare l'attenzione degli appassionati verso un'ottica più ampia, che non è più limitata alle imbarcazioni in sé stesse ma è relativa al contesto nel quale esse sono inserite. Tra le iniziative di salvaguardia del patrimonio marittimo europeo si può quindi segnalare la diffusione, lungo la costa atlantica dell'Europa, degli heritage harbour e cioè di porti storici nei quali le amministrazioni locali, impegnate nella sistemazione urbanistica, nel restauro degli edifici, delle facciate e dell'arredo urbano, pongono attenzione anche alla tipologia dei natanti all'ormeggio. La riqualificazione dei waterfront non può infatti prescindere del tutto da tale elemento, perché oggi tali porti sono spesso affollati di moderne imbarcazioni da diporto, caratterizzate da superfici di vetroresina e da cromature luccicanti. La visione di questi scafi ammassati in banchina risulta quindi anacronistica rispetto a quella degli antichi palazzi, dei magazzini e delle case dei pescatori (spesso sottoposti a vincolo) che si affacciano sull'acqua. E' evidente che esiste un rapporto tra la storia di un porto e quella delle imbarcazioni che vi sono ospitate: un aspetto non può prescindere completamente dall'altro. E' proprio per questo che in Nord Europa, allo scopo di riqualificare i waterfront urbani, diverse amministrazioni hanno deciso di valorizzare il loro patrimonio allestendo degli heritage harbour, realizzati attraverso una “politica degli ormeggi” che riserva alle imbarcazioni d'epoca (da diporto o da lavoro) alcuni tratti di banchina, scelti tra i più significativi o tra i più visibili. Hanno così ottenuto il risultato di far ritrovare alle imbarcazioni tradizionali il loro contesto operativo e cioè un ambiente simile a quello che le circondava quando erano in servizio. D'altra parte i loro armatori, che spesso le hanno restaurate con notevoli sacrifici, vedono riconosciuti i loro sforzi perché sono ormeggiati in una posizione centrale che sottolinea il valore e l'importanza dei vecchi scafi.

Uno dei primi porti a raccogliere un buon numero di velieri tradizionali del Baltico, di navi a vapore e vecchi battelli-faro, è stato quello di Copenhagen ed oggi il canale di Nyhavn anche per questo rappresenta uno degli angoli della città più piacevoli e conosciuti. Lo stesso si verifica in diverse località dell'Olanda, dell'Inghilterra, della Francia e della Danimarca. Bisogna dire che la moltiplicazione di heritage harbour sulle coste dell'Europa del nord è dovuta anche al fatto che il “patrimonio marittimo”, quello rappresentato dalle navi storiche e dalle imbarcazioni tradizionali, sulle sponde dell'Atlantico ha una consistenza ben superiore che non su quelle del Mediterraneo. Di ciò, anche in mancanza di un censimento a livello europeo su

tale patrimonio, si ha l'immediata percezione quando si partecipa alle feste della marinaria che vengono organizzate in modo massiccio ogni estate: la sproporzione tra la presenza di barche tradizionali delle coste settentrionali e di quelle meridionali d'Europa è nettissima e probabilmente il loro rapporto numerico è nell'ordine di grandezza di dieci ad uno. Ciò spiega perché finora in Mediterraneo l'unico esperimento di heritage harbour fosse quello di Sanary, un centro vicino a Tolone, che alcuni anni fa ha operato una valorizzazione del suo waterfront pedonalizzando la banchina e istituendo un vivace mercatino giornaliero di specialità alimentari. Lo specchio d'acqua del porto è stato infine riservato ai gozzi tradizionali in legno, per i quali il Comune ha dimezzato le tariffe d'ormeggio. Gli armatori, in cambio di tali condizioni di favore, oltre a mantenere le loro barche in buone condizioni di manutenzione, si sono impegnati a partecipare in modo attivo alla festa delle tradizioni marinesche che si tiene ogni anno nel mese di maggio. Il risultato di tale politica è stato un successo: oggi un centinaio di gozzi, di cui molti attrezzati con l'antica vela latina, hanno riportato il waterfront di Sanary a un aspetto simile a quello che aveva un secolo fa. Si è quindi contribuito a diversificare l'immagine del paese, che oggi può contare su un'attrattiva in più rispetto alle tante località della Costa Azzurra.

Per quanto riguarda l'Italia, un primo passo è stato fatto a Cesenatico il 6 Giugno 2010, con l'apertura di una prestigiosa area portuale che è stata destinata alle barche tradizionali di proprietà di privati. A loro è stato riservato il tratto più a monte del porto-canale leonardesco, vicino al ponte che delimita lo specchio d'acqua dove dal 1985 è ormeggiata la sezione galleggiante del *Museo della Marinaria*. Da allora sono esposte una decina di imbarcazioni tradizionali, tra cui il grande trabaccolo da trasporto *Giovanni Pascoli*, che inalberano tutte le loro tipiche vele al terzo colorate. Il direttore del *Museo della Marinaria*, Davide Gnola ha dichiarato che la nuova area d'ormeggio, che si estende per un centinaio di metri sui due lati del porto-canale, è: "destinata alle barche dei privati con la finalità di valorizzare e premiare l'impegno dei loro armatori nel recuperare e fare navigare le imbarcazioni che appartengono alla storia della costa romagnola".

Se l'istituzione di un heritage harbour richiede da parte delle amministrazioni e delle comunità locali una notevole consapevolezza nei confronti delle valenze culturali di uno specifico specchio d'acqua, Bernard Cadoret, fondatore della rivista *Chasse-Marée* ritiene che tale sensibilità non debba essere considerata come un dato acquisito ma che debba essere sottoposta a stimoli ed a sollecitazioni. Incrementare tale consapevolezza è quindi l'obiettivo del concorso *Mémoire des Ports d'Europe*, presentato nel maggio del 2009 durante la *Semaine du Golfe* (Bretagna). L'iniziativa ha raccolto importanti adesioni ed è sostenuta dal contributo di un sodalizio di ampio respiro europeo, come l' *European Maritime Heritage*. Nel suo discorso di presentazione Cadoret ha dichiarato: " Se negli ultimi trent'anni ci siamo occupati soprattutto di salvare e di ricostruire delle navi e delle imbarcazioni, che costituivano l'aspetto più effimero e delicato del patrimonio marittimo, oggi dobbiamo dedicare più attenzione al contesto nel quale queste imbarcazioni operavano: i loro porti. Non dobbiamo però limitarci ai soli porti storici, commerciali, militari o pescherecci che siano, ma bisogna riservare una particolare attenzione anche a quelli da diporto, che si sono moltiplicati a dismisura lungo le nostre coste in questi

ultimi decenni. So bene che i puristi li giudicano, tutti, degli obbrobri. Ritengo che questo punto di vista vada superato perché ce ne sono alcuni che sono stati costruiti seguendo corretti criteri architettonici, di rispetto dell'ambiente e delle tradizioni. Questi porti vanno segnalati e portati ad esempio, perché vengano imitati”.

Il concorso propone a tutti i porti europei, dai più piccoli ai più grandi, di presentare entro il 2012, in occasione di un' importante festa marittima (che sarà probabilmente “*Brest 2012*”) un dossier che illustri le proprie realizzazioni. Sono previste quattro grandi sezioni: i porti commerciali (mercantili e passeggeri); i porti militari; i porti da diporto (creati negli ultimi decenni) ed i porti da pesca, tenendo conto tuttavia del fatto che molte strutture portuali risultano miste: per definirne la categoria verrà tenuta in conto l'attività principale.

I dossier presentati verranno giudicati tenendo conto di diversi criteri, tra cui: salvaguardia e valorizzazione degli edifici legati alla storia marittima locale, raccolta della memoria orale e del “saper fare” delle comunità marittime e portuali, arredamenti rispettosi sia dell'ambiente che della tradizione architettonica locale (inserimenti urbani, restauro di elementi antichi), accoglienza offerta ai battelli tradizionali e classici, tipologia dei pontoni di attracco, convivialità, pulizia, sostegno offerto alle associazioni, alle feste marittime, ecc. L'obiettivo è quello di incitare il maggior numero di porti costieri e fluviali d'Europa ad aderire al concorso, in modo da creare una rete europea di porti classificati che rafforzino l'immagine e l'attrattiva di quelli che sono più attenti alla valorizzazione del loro patrimonio e della loro cultura marittima. Ad oggi hanno espresso interesse per il concorso la città portuale di Vannes, che ha restaurato il suo bacino da diporto, il porto di Auray che ha iniziato a restaurare i propri moli storici, insieme alle città di Nantes e di Douarnenez. Il concorso sarà concluso con la consegna ai porti prescelti di un marchio che attesterà il livello qualitativo da essi raggiunto.