

## Urbanistica di genere per la città portuale

*Simona Corradini*

*Dottore di Ricerca in progettazione urbana territoriale e ambientale – DUPT Firenze  
simona.corradini@libero.it*

### Abstract

Il tema della città portuale è strategico per molti territori, anche la Toscana si è mossa in tal senso; ne sono un esempio il Master Plan dei Porti, parte del Piano di indirizzo territoriale 2005-2010, il Master plan della Logistica della Provincia di Livorno, approvato nel 2008, l'accordo di programma per la Piattaforma logistica costiera Pisa-Livorno, firmato nel 2005.

La questione disciplinare è centrale, infatti, se il rapporto città-porto è al centro delle trasformazioni urbane degli ultimi anni, è necessario dotarsi di strumenti specifici di conoscenza delle componenti della città portuale.

Molti casi esemplari di rinnovamento urbano del waterfront contemporaneo costituiscono una sorta di catalogo di buone pratiche per le politiche urbane delle città portuali europee e mediterranee.

Tale massa critica rappresenta un'opportunità per un ulteriore salto qualitativo, verso la definizione di un'urbanistica della città portuale, intesa come categoria urbana del genere città d'acqua.

L'analisi dei luoghi e l'interpretazione della forma offrono una chiave di lettura per la comprensione delle differenze e della unicità delle città portuali, verso la codificazione di un linguaggio urbanistico che codifichi la struttura città-porto, al di là di logiche funzionaliste e modelli pre-costituiti.

**Key Words:** città portuale, categoria urbana, morfologia, multidisciplinare, porto urbano

# Report

*Allora, procedendo per alternanze di lettura e progettazione tentativa, si finisce con lo scoprire che esiste un codice genetico che ha governato la nascita e lo sviluppo del luogo sul quale si vorrebbe intervenire e che ogni intervento incoerente con le ragioni di quel codice produrrebbe alienazione urbanistica, architettonica e sociale, come si vede in modo inequivocabile, dalla volgarità in cui cade la morfologia. Allora io credo che la conoscenza dei codici genetici dovrebbe essere preliminare a ogni azione che ci si propone di compiere sul territori (De Carlo, 1996)*

## 1. La città portuale come categoria urbana

L'interesse per la città d'acqua portuale da parte della cultura urbanistica e architettonica può contribuire ad un approfondimento teorico e metodologico in grado di fornire nuovi spunti interpretativi della complessità legata al rapporto con l'acqua e alla presenza del porto.

Si registra da tempo un incremento della volontà da parte di architetti ed urbanisti di riflettere sul futuro delle città d'acqua in termini di qualità progettuale degli spazi di fronte d'acqua, urbani, marittimi e portuali.

La città d'acqua e in particolare la città portuale sembrano aver ri-acquisito centralità, dopo un periodo di sviluppo caratterizzato dall'assenza dell'urbanistica nelle ipotesi di urbanizzazione dei siti sull'acqua.

Il contributo proposto trae spunto da una ricerca dal titolo "La città e l'acqua: *passato presente e futuro di un carattere genetico insostituibile, osservati attraverso i caratteri fondativi delle città d'acqua portuali*", svolta per il Dottorato in Progettazione Urbana Territoriale e Ambientale del Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione del Territorio di Firenze, svolta nel 2005 e avente come relatore Prof. Manlio Marchetta, dottoranda Simona Corradini.

Presupposto fondamentale della ricerca è l'individuazione di un insieme di elementi, costitutivi della struttura urbanistica della città portuale, la cui combinazione, funzione, organizzazione, potesse costituire una sorta di patrimonio genetico ereditario e trasmissibile nel tempo, a partire dal primo nucleo fondativi, costituito, nella maggioranza dei casi, dal porto stesso.

La riconoscibilità di un'unicità delle trasformazioni urbane sull'acqua suggerisce il tentativo di delineare un campo di studio proprio, all'interno disciplina urbanistica generale.

La necessità di una distinzione tra ambiti del waterfront e ambiti urbani è connessa alla "riconquista del rapporto con il mare", che sempre di più si trova al centro dei piani urbanistici delle città d'acqua portuali contemporanee.

Le città portuali possono essere quindi considerate una categoria specifica tra le più interessanti nel panorama delle diverse realtà urbanizzate, che si manifesta anche attraverso un rapporto con l'acqua tra i più complessi e eterogenei, che le fa essere un campo di studi specifico.

## 2. Fronte d'acqua portuale come luogo specifico

La morfologia del fronte d'acqua urbano-portuale, diviene qualcosa di più di un semplice limite tra terra ed acqua, bensì un archivio di processi urbani di evoluzione, accrescimento, trasformazione, modificazione della struttura urbana, una fonte inesauribile di informazioni per

comprendere l'essenza del rapporto città-porto-acqua ed affrontare con metodi più specifici il futuro della città portuale.

Il fronte Porto-città è caratterizzato da un maggiore grado di complessità, in cui l'acqua è luogo ove si svolgono funzioni portuali e urbane, che vanno oltre i confini delle aree dedicate, ma si spingono e dissolvono nel territorio circostante, il retroterra.

La complessità del fronte d'acqua portuale, inteso come luogo urbano in cui si concentrano le problematiche della città portuale, ha subito negli ultimi 30 anni un processo di ulteriore modificazione.

Nella città portuale il progressivo allontanamento della città dal bordo acqua, con l'espansione e l'ingrandimento del porto, realizzato la maggior parte delle volte, strappando terre al mare, ha condotto ad un allontanamento della città dal mare, ad uno spostamento dell'interfaccia, che è divenuto sempre più interno e sempre meno bordo d'acqua.

All'allontanamento della città dall'acqua, sia in termini spaziali che in termini di vitalità socio-economica, dovuti rispettivamente ad una traslazione orizzontale dell'interfaccia e ad uno slittamento verso l'esterno del fronte portuale, è connesso il processo di "waterfront revitalization", che si verifica, quindi, per tutte quelle città fortemente connotate dalla presenza di un porto, che ne ha condizionato lo sviluppo fino a tempi recenti.

La complessità del rapporto città-acqua nella sua eterogeneità giustifica la sua assunzione a campo di studi specifico.

Con l'obiettivo di un approfondimento teorico disciplinare ci si interroga sulle modalità di definizione ed individuazione di componenti urbane quali determinanti della struttura morfologica specifica della città portuale.

Tra le componenti fondamentali della relazione città porto si possono identificare:

- la Struttura del sito naturale, ovvero il supporto fisico su cui si sviluppa il paesaggio costruito sull'acqua, i suoi caratteri morfologici, l'orografia, la presenza di corsi d'acqua interni;
- la Struttura del fronte d'acqua urbano e portuale, nel suo complesso, il tipo di sviluppo del sistema dei bacini, il ruolo dei moli portuali e urbani, il tipo di attività presenti;
- la Struttura complessa del rapporto tra città e porto, la tipologia dei tessuti urbani a contatto con il fronte d'acqua, il rapporto tra porto e rete infrastrutturale, le sequenze trasversali città-porto.

Figura 1. Porto Vecchio di Marsiglia



Figura 2. Canale della Peyrade a Sète



Figura 3. Castello di Brest all'estuario del fiume Penfeld



Figura 4. Dock Vauban a Le Havre



### 3. La lezione della città portuale

Il porto è una struttura che nasce con la città, è la materializzazione del suo rapporto con l'acqua. Allora quali sono gli insegnamenti che possiamo ricavare da tutto ciò? Quale è la lezione?

La fondazione del porto si accompagna alla città, denotando un rapporto inizialmente simbiotico tra struttura portuale e struttura della città. Il momento fondativo per molte città coincide con l'affermazione della propria identità portuale, tanto che il porto diventa un elemento costitutivo della città e suo principale riferimento sull'acqua.

Porto e città, sino al periodo pre-moderno, hanno rappresentato un'immagine unica della realtà, e ciò ha significato che le regole di costruzione dello spazio, gli impulsi economici, le volontà politiche, sono riuscite ad esprimersi in modo coordinato, con delle linee comuni.

Nel periodo che precede l'ottocento, quindi, molti porti, oltre ad essere luoghi funzionali allo scambio terra acqua, sono stati concepiti, come luoghi che appartengono alla vita della città.

La loro caratteristica di spazio chiuso da moli ben definiti e protetti nasce dalla funzione principale che molti porti avevano all'inizio del loro funzionamento e cioè la difesa. Il risultato pervenutoci ad oggi è ancora quello di una certa chiusura verso la città, nonostante le manomissioni dei periodi successivi, in cui molti porti sono stati privati delle mura e di i moli spesso sono stati ampliati e semplificati.

Riflettere in tal senso appare utile al fine di sensibilizzare maggiormente gli attori coinvolti nelle trasformazioni del waterfront portuale e gli stessi cittadini, mettendo in evidenza come vi sia relazione tra l'esplosione della città da un lato e la diluizione dello spazio portuale all'interno dello spazio "territorio" dall'altro.

Al porto inteso come struttura urbana può essere attribuito un "ruolo morfogenetico del porto nello strutturare territorio e città" (Campione Giuseppe, 2004), ruolo che occorre tenere tutt'oggi in forte considerazione, onde prevenire fenomeni "affrettati" di ri-conversione di aree portuali, declassando senza un' opportuna considerazione delle potenzialità che tali terreni rivestono e possiedono proprio in virtù della loro appartenenza ad un patrimonio pubblico demaniale marittimo (Giraud Alain, 1988).

Il porto, inteso come struttura urbana e parte integrante della città, diviene in tale ottica, un elemento chiave, espressione della organizzazione spaziale urbanistica della città, oltre che elemento simbolo dell'identità urbana, pur avendo perso la propria centralità.

Il valore del porto urbano, soprattutto del porto antico, costituisce un elemento da studiare e trasmettere alle generazioni future, e consiste nella complementarietà dimensionale nella proporzionalità tra specchi d'acqua e parti a terra, nel suo essere spazio multidimensionale in senso spaziale e temporale.

Il porto può essere considerato un elemento di equilibrio dell'intero organismo urbano.

La sua forma è espressione di tale dimensione, conclusa, delineando una modalità di convivenza tra due realtà, attraverso un equilibrio delle parti, un'armonia, senza peraltro escludere la possibilità di svolgere molteplici e differenti attività.

Un esempio della multidimensionalità del porto urbano è offerta dall'analisi del Port Vell di Barcellona.

All'interno del porto urbano si possono individuare una serie di sistemi lineari e puntuali costituiti da:

- fronte costruito che delimita il molo dalla città e che costituisce l'affaccio della città sul porto;
- sistema puntuale delle funzioni speciali, che caratterizzano gli spazi aperti, i moli urbani-portuali, costituite da musei, acquario, cinema, negozi, ristoranti, centri nautici, uffici portuali. Tali funzioni sono per il porto urbano dei riferimenti dal punto di vista visuale, formale e funzionale, delimitano spazialmente i diversi tratti di molo urbano, sono dei luoghi particolari che si integrano con le altre funzioni urbane speciali;
- insieme degli spazi aperti destinati alla passeggiata e alla fruizione del fronte d'acqua, prevalentemente pedonali o ciclabili, distinguibili in spazi aperti di moli urbani e spazi aperti di moli urbano-portuali. Nel caso di Barcellona tali spazi sono pavimentati o alberati e dotati di un arredo urbano di qualità;
- gli spazi destinati alla mobilità su auto;
- insieme degli spazi destinati alla fruizione diretta dell'acqua per attività quali soprattutto la nautica costituite da pontili e banchine a livello dell'acqua.

Figura 5. Fronte costruito e funzioni speciali nel Port Vell di Barcellona





#### 4. Nuovo approccio metodologico alla progettazione della città portuale

La riflessione sulla valenza del porto urbano come repertorio da cui attingere, da un lato ed il superamento di una logica funzionalista dall'altro, ha condotto a sperimentare un'iniziativa di perfezionamento post universitario che si è tradotta concretamente in corso di perfezionamento in "Progettazione Urbanistica dei Fronti Urbani sull'acqua" che per l'anno accademico 2009-2010 è curato dal Laboratorio interdisciplinare ed interateneo "Water Front e Mobilità" ed è diretto dal Prof. Arch. Manlio Marchetta, Docente di Urbanistica presso l'Università di Firenze.

Il corso propone l'introduzione piena, nella cultura della progettazione urbana, di conoscenze e metodiche relative alla specifica progettazione delle parti marittime, fluviali o lacustri delle città, ivi compresi gli ambiti portuali e gli approdi diportistici attrezzati nonché delle parti - spesso coincidente e/o adiacenti, costituite da ambiti , dismessi da riattivare ovvero da realizzare ex novo, dei nodi e servizi di interscambio modale dei trasporti di passeggeri e di merci quali autostazioni, stazioni ferroviarie, stazione dei trasporti aerei di aria tipologia, porti complessi o specializzati e quanto altro.

Il corso è pertanto finalizzato alla conoscenza dei requisiti tecnici e dei caratteri funzionali delle urbanizzazioni a contatto con l'acqua o con le infrastrutture di trasporto, dei requisiti opportuni dei tipi e dei materiali delle costruzioni, dei caratteri morfologici e funzionali dei bordi urbani lungo l'acqua, le infrastrutture e i bacini portuali delle diverse dimensioni e funzioni.

L'obiettivo è perfezionare i partecipanti nella tematica progettuale relativa all'assetto ottimale del fronte sull'acqua delle città portuali, nell'ambito del rinnovato interesse per la determinazione di una più elevata qualità spaziale di tali luoghi urbani cospicui, caratterizzati da "contemporaneità" temporale e sovrapposizione spaziale di molteplici attività specifiche di livello territoriale di utenza nonché da "complessità" di particolari attività urbane di interesse generale.

La convinzione che ci sia bisogno di un approccio metodologico che sia integri le diverse discipline ha fatto optare per un corso le cui *tematiche principali sono*: Cenni di Costruzione di opere marittime e portuali, climatologia portuale ed evoluzione dei navigli; Nozioni di Progettazione Ambientale, applicate a porti, lungomare e approdi diportistici; Nozioni di Composizione architettonica e tecnologia costruttiva in ambiti urbani sull'acqua; Nozioni di Progettazione per il recupero urbano, applicati ad ambiti urbani storici con fortificazione marittime; Nozioni di Urbanistica, applicate ai piani regolatori dei porti ed ai piani particolareggiati e con riferimento alla pianificazione dei trasporti urbani ed alla pianificazione della tempistica urbana; Progettazione Urbanistica, sottoforma di Laboratorio in aula a distanza, applicata ai fronti urbani sull'acqua ed ai porti e con particolare riferimento alla progettazione degli approdi diportistici.

Figura 8. Locandina del Corso di perfezionamento post laurea in progettazione dei waterfront dell'Università di Firenze

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI FIRENZE

CONFIMPRESA EUROMED

COMUNE DI LIVORNO

## MASTER POST LAUREA

PROGETTAZIONE URBANISTICA  
DEI FRONTI URBANI SULL'ACQUA O WATER-FRONT  
DEI NODI INTERMODALI E DEGLI APPRODI  
DIPIORTISTICI ATTREZZATI  
ANNO 2009 - 2010

**Per Laureati in:**  
scienze e tecnologie per l'ambiente e il territorio, scienze ambientali, scienze forestali, architettura, ingegneria, urbanistica e pianificazione, beni culturali, scienze della terra, scienze e tecnologie agrarie, agroalimentari e forestali, scienze e tecnologie dei trasporti terrestri o della navigazione marittima e area, scienze e tecnologie per l'ambiente o la natura, conservazione e il restauro dei beni culturali, disegno industriale, architettura del paesaggio, conservazione dei beni architettonici e ambientali, ingegneria per l'ambiente e il territorio, pianificazione territoriale urbanistica e ambientale, scienza e ingegneria dei materiali, ed ambientali, ingegneria dell'ambiente e delle risorse, ingegneria delle infrastrutture.

Al termine del Master sarà rilasciato l'attestato di partecipazione e il diploma previo accertamento dell'adempimento degli obblighi didattici. I partecipanti otterranno il riconoscimento di 8 CFU (crediti formativi universitari)

Il termine ultimo di scadenza per la presentazione delle domande di iscrizione è fissato al 19 marzo 2010  
Il regolamento di partecipazione con apposito modello per la richiesta di partecipazione è disponibile ai siti [www.confimpresaeuromed.it](http://www.confimpresaeuromed.it) e [www.perlacitta.it](http://www.perlacitta.it)

INFORMAZIONI:  
Sig.ra Stefania Francini: 059 095 2766495, [stefania.francini@unifi.it](mailto:stefania.francini@unifi.it)  
Prof. Mario Marchetti 059 333 4942545, [mario@unifi.it](mailto:mario@unifi.it)  
Arch. Danilo Verruso 328725181, [daniilo.verruso@libero.it](mailto:daniilo.verruso@libero.it)

PER ISCRIZIONE:  
Sportello Confimpresa Euromed via Palumbo di Belmonte n. 103 Palermo tel.0912914760  
Alessia Rolato cell. 3209718780  
e-mail: [confimpresa\\_euromed@libero.it](mailto:confimpresa_euromed@libero.it)

Confimpresa Euromed via G. Amendola n. 37 Agrigento tel. 092226818 fax 0922654708 call center 3484231943  
e-mail: [confimpresa@yahoo.it](mailto:confimpresa@yahoo.it)

Centro di Studi e Ricerche sul Territorio  
Gruppo di Ricerca Waterfront e Mobilità Sostenibile

[perlacitta.it](http://perlacitta.it)  
QUOTIDIANO D'INFORMAZIONE

UNPLI  
UNIVERSITÀ PER LA PIANIFICAZIONE E L'URBANISMO

FK  
[WWW.FERROVIEKACI.IT](http://WWW.FERROVIEKACI.IT)

## Bibliografia

- Boeri Stefano, *Cités portuaires d'Europe du sud: une dialectique du métissage*, in *Architecture d'aujourd'hui*, n.332, Genn-Febb 2001
- Breen Ann, Rigby Dick, *Waterfronts: cities reclaim their edge*, New York, McGraw – Hill, 1994.
- Breen, Ann - Rigby, Dick. *The new waterfront : a worldwide urban success story*, London : Thames and Hudson, c1996
- Bruttomesso R., a cura di, *Waterfront: una nuova frontiera urbana*. Catalogo della mostra, Edizioni città d'acqua, Venezia, gennaio 1991
- Busquets Joan, "Barcellona" in *Lotus International* articolo,n. 69, 1989
- De Carlo Giancarlo , *Tra acqua e aria : un progetto per l'isola di Mazzorbo nella laguna veneta*, Genova, Sagep, 1989
- De Carlo Giancarlo, *La città e il porto*, Genova, Marietti, 1992

- Hall Peter, *Aree portuali nuovi approdi del progetto*, Casabella, n. 589, 1992
- Hatton Brian, *Docklands. Il ruolo dell'Urban development Corporation*, in Lotus International , n.67, 1990
- Hoyle B.S., Pinder D.A, Husain M.S., *Aree portuali e trasformazioni urbane : le dimensioni internazionali della ristrutturazione del waterfront* , edizione italiana a cura di Maria Giuseppina Lucia, Milano, Mursia, 1994
- La ville au bord de l'eau : une lecture thematique d'European 2* / Claude Prelorenzo ... [et al.]. - Marseille: Parentheses, 1993
- Marchetta, Manlio, *La progettazione della città portuale-Sperimentazioni didattiche per una nuova Livorno*, Collana: Strumenti per la didattica e per la ricerca, Florence University press, 2004, Firenze
- Poleggi Ennio, *Città portuali del Mediterraneo : storia e archeologia : atti del Convegno internazionale di Genova*, 1985 SAGEP, Genova, 1989
- Simona Corradini, *Livorno, siti portuali e recupero urbano*,in UI Urbanistica Informazioni n. 213, ed. INU, Roma, 2007
- Soriani Stefano, a cura di, *Porti, città e territorio costiero. Le dinamiche della sostenibilità*, Ambiente e Sviluppo,Collana della Fondazione ENI Enrico Mattei, Il Mulino, Bologna, 2002.
- Wilson Ariane, *Quand l'urbain prend le large*, Architecture d'aujourd'hui, gen-feb, 2001, n.332