

TRASPORTI

& cultura

41

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



PORTI E CITTÀ

In copertina:

Nave passeggeri nel bacino di San Marco a Venezia (foto di Oriana Glovinazzi).



Rivista quadrimestrale
gennaio-aprile 2015
anno XV, numero 41

Direttore responsabile
Laura Facchinelli

Direzione e redazione
Cannaregio 1980 – 30121 Venezia
Via Venti Settembre 30/A – 37129 Verona
e-mail: info@trasportiecultura.net
laura.facchinelli@alice.it
per invio materiale: casella postale n. 40 ufficio
postale Venezia 12, S. Croce 511 – 30125 Venezia

Comitato Scientifico
Giuseppe Goisis
Università Ca' Foscari, Venezia
Massimo Guarascio
Università La Sapienza, Roma
Giuseppe Mazzeo
Consiglio Nazionale delle Ricerche, Napoli
Cristiana Mazzoni
Ecole Nationale Supérieure d'Architecture,
Strasbourg
Marco Pasetto
Università di Padova
Franco Purini
Università La Sapienza, Roma
Enzo Siviero
Università Luav, Venezia
Zeila Tesoriere
Università di Palermo - LIAT ENSAP-Malaquais
Maria Cristina Treu
Politecnico di Milano

La rivista è sottoposta a referee

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

La rivista è pubblicata on-line
nel sito www.trasportiecultura.net

2015 © Laura Facchinelli
Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli
C.F. FCC LRA 50P66 L7365

Pubblicato a Venezia nel mese di aprile 2015

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443
del 11/5/2001

ISSN 2280-3998

TRASPORTI

- 5 PORTI E CITTÀ**
di Laura Facchinelli
- 7 LE AREE PORTUALI DISMESSE:
INTERAZIONI CON LA CITTÀ**
di Oriana Giovinazzi
- 15 VENEZIA: IL PORTO COME
RISORSA PER LO SVILUPPO
ECONOMICO DELLA CITTÀ**
di Paolo Costa
- 23 GENOVA E LA SPEZIA, DIFFICILI
TRANSIZIONI PER SUPERARE IL
'900 INDUSTRIALE**
di Francesco Gastaldi
- 29 PERCORSI DI RIQUALIFICAZIONE:
IL NUOVO WATERFRONT DI
MARINA DI CARRARA**
di Francesco Messineo e Sergio Beccarelli
- 37 CATANIA: VERSO UNA POSSIBILE
INTEGRAZIONE PORTO-CITTÀ**
di Elena Cocuzza, Matteo Ignaccolo e
Giuseppe Inturri
- 45 PORTI ITALIANI, RUOLO NEL ME-
DITERRANEO E SCENARI FUTURI**
di Oriana Giovinazzi
- 53 LA RIGENERAZIONE URBANA DEL
PORTO DI AMBURGO**
di Chiara Mazzoleni
- 61 PROGETTI DI RECUPERO DI
AREE INDUSTRIALI DISMESSE
SULL'ESTUARIO DEL TAGO**
di André Fernandes
- 69 LA RISCOPERTA DEL
WATERFRONT DI ROTTERDAM**
di Tom Daamen, Martin Aarts, Menno Huijs e
Walter de Vries
- 77 BORDEAUX E LIONE: VALORIZZA-
ZIONE DEL PATRIMONIO CULTU-
RALE NELLA RIGENERAZIONE DEI
WATERFRONT**
di Assunta Martone, Marichela Sepe e Serena
Micheletti
- 85 IL RIFLESSO DEL PORTO. IL
PROGETTO TANGER PORT
FRA PROMOZIONE POLITICA E
FRAMMENTAZIONE URBANA**
di Zeila Tesoriere

**93 DINAMICHE SULL'OCEANO
INDIANO: TRASFORMAZIONI
SULL'INTERFACCIA CITTÀ/PORTO**

di Annick Miquel

**103 LA RELAZIONE TRA CITTÀ E
PORTO IN ASIA**

di Yves Boquet

**111 CONFLITTI E SFIDE NELL'USO
DEGLI SPAZI: IL COMPLESSO DI
CAPUABA, PORTO DI VITÓRIA**

di Flavia Nico Vasconcelos e Felipe Beltrane

cultura

**117 NEW YORK, CITTÀ E PORTO:
QUALE FUTURO?**

di Pierre Gras

**125 DA DESPINA A VALDRADA,
ETEROTOPIE DEL GOLFO PERSICO**

di Cecilia Scoppetta

**137 UN PORTO E UNA CITTÀ DEL
BASSO CORSO DEL DANUBIO:
BRĂILA**

di Alexandru Damian

**141 PORTO VECCHIO A TRIESTE,
UN'ASSORDANTE CATTEDRALE DI
SILENZIO**

di Marta Moretti

**145 CITTÀ SOTTERRANEA, CITTÀ
SMART: IL CONVEGNO DI NAPOLI**

di Giuseppe Mazzeo

**149 LOGISTICA E TRASPORTO
MARITTIMO. UN FOCUS GROUP
DEI PROTAGONISTI CAMPANI**

di Alessandro Panaro

**151 TRASPORTI, CULTURA,
ARCHITETTURA: PRESENTAZIONE
DEL N. 38 DI T&C A PALERMO**

di Zeila Tesoriere

**155 PONTE SULLO STRETTO, PER
VALORIZZARE IL MERIDIONE E
RILANCIARE L'ECONOMIA ITA-
LIANA. UN CONVEGNO A ROMA**

di Laura Facchinelli

Ports and cities

by Laura Facchinelli

Ports are complex entities, entities with a double identity, between transport and city. The context of transport makes the presence of a port an economically significant factor: cities on the sea that have large efficient ports enjoy a definite advantage. A port is history, it entails the development of infrastructure and hence the physical transformation of the territory. But the existence of wharves, warehouses, silos, cranes, tracks, traffic arteries and specialized professions, over time, led to a permanent separation from the adjacent urban context.

With regards to the city, the enclosure around the port area creates a situation of closure and exclusion. The seafront is hidden from view, and this has caused the inhabitants to consider port areas exclusively as no-tre-spas operational areas, with a human component that does not lend itself to integration and a problematic residential environment all around it, often in decline.

How did this port situation develop? Recent years have witnessed a rapid technical and functional transformation of maritime shipping, with an increased reliance on containers and the construction of larger ships that can hold a growing number of them. This phenomenon has required the size and equipment of ports to be reconsidered. As a result, ports have often abandoned the spaces adjacent to residential areas, because they had become too small, and moved to locations that could readily allow immediate expansion, with the potential for greater growth in the future. We recently explored these dynamics in issue n. 39 of the magazine, dedicated to logistics.

And so the city was left with abandoned areas, configured for functions that had ceased to exist there, but were still part of the collective memory. Slowly the community took possession again, both physically and psychologically, of these formerly "forbidden" spaces. And began to plan a different use for them, related to the life of the city.

This is the theme we will address in this issue. The curator has also chosen a number of exemplary case studies of the adaptive re-use of port areas, with attention to experiences not only in Italy, but in various cities throughout Europe, Asia, North Africa and the Americas. This is one of the most ample surveys we have ever concentrated in a single issue of our magazine.

I will leave it to the curator herself, in her introduction, to describe the different realities that have been explored by the authors of the articles. What I wish to underline is, once again, the importance of intelligent design in achieving satisfactory results in the re-development of former port spaces: only a good architectural design and a mature and practical concept from the city-planning point of view, will make it possible to restore enjoyable, livable and well-integrated spaces to the city, balanced between the innovation of spaces and forms, on the one hand, and the due conservation of industrial archaeological structures that deserve to be preserved for the future, on the other.

Naturally, in addition to the planning concept, there is also a need for good government from a political and administrative point of view: but this is a quality that often seems relegated to the level of theory and good intentions, declared and never followed through. The citizen is disappointed. But he is also passive and uninformed. This is the same old problem, which we have pointed out before: the evolved, cultured and up-to-date citizen must choose the right administrators and monitor their results to make certain they are pursuing the interests of the city. Eschewing the glitter of highfaluting names and the banality of "it doesn't matter how".

The greatest thing, for a city on the sea, is to take back its own waterfront. From the point of view of the landscape, this is a renaissance, an urban core opening up to new lifestyles for individuals, opening up trails that were once impossible and brand new perspectives. And it all started with the necessary distinction, which has finally been made, between the technical, functional and economic dimension (maritime shipping, to be precise) and the dimension of livability and beauty. Economic wellbeing, and psychological and physical wellbeing: two aspects that can only express themselves fully, in this case, in separate contexts.

Porti e città

di Laura Facchinelli

Il porto è una realtà complessa, una realtà che ha una fisionomia duplice, fra trasporto e città. Con riferimento alla prima dimensione, la presenza di un porto è un fattore economicamente rilevante: si pensi alla condizione fortunata delle città che si affacciano sul mare con un grande porto efficiente. Un porto è storia, è sviluppo delle infrastrutture e quindi trasformazione fisica del territorio. Ma proprio la presenza di banchine, magazzini, silos, impianti di sollevamento, binari, arterie stradali, operatori specializzati ha determinato, nel tempo, una condizione di separatezza dall'adiacente contesto urbano.

Riguardo alla città, la perimetrazione dell'area portuale è una condizione che chiude ed esclude. Il fronte mare è impedito allo sguardo, e questo ha determinato, negli abitanti, la consuetudine a considerare l'area-porto come solo operativa, non percorribile, con realtà umane difficilmente integrabili e un contesto residenziale, tutt'intorno, problematico, spesso in degrado.

Come si è sviluppata la situazione dei porti? Negli anni recenti c'è stata una rapida trasformazione tecnico-funzionale del trasporto marittimo, che ha visto un uso sempre più esteso del container e la costruzione di navi sempre più grandi per contenerne un numero crescente. Questo fenomeno ha comportato un ripensamento anche dei porti, per dimensioni e attrezzature. Così il porto ha abbandonato, spesso, gli spazi adiacenti all'abitato, divenuti troppo angusti, per trasferirsi in territori più adatti a un'espansione immediata, con potenzialità per un'ulteriore crescita in futuro. A queste dinamiche abbiamo dedicato approfondimenti nel n. 39 della rivista, dedicato alla logistica.

E dunque la città si è trovata con aree dismesse, configurate per funzioni ormai estranee, ma presenti nella memoria collettiva. Poco a poco la comunità ha ripreso possesso, fisicamente, ma anche psicologicamente di quegli spazi prima "vietati". E ha cominciato a progettarne un uso diverso, un uso legato alla vita della città.

Ecco, questo è il tema affrontato in questo numero. La curatrice ha scelto alcuni casi esemplari di riuso delle aree portuali, con lo sguardo aperto alle esperienze maturate non solo in Italia, ma anche in varie città di Europa, Asia, Nordafrica, Americhe. È un panorama fra i più vasti che siamo riusciti a concentrare in un unico numero della nostra rivista.

Lascio alla curatrice stessa delineare, nel suo testo introduttivo, le differenti realtà che sono state approfondite dagli autori degli articoli. Quello che vorrei sottolineare è, ancora una volta, l'importanza dell'intelligenza progettuale per ottenere un buon risultato sul piano della rielaborazione degli spazi ex-portuali: solo un buon disegno architettonico e un'idea matura e concreta sul piano urbanistico consentono di restituire alla città spazi piacevoli, vivibili, integrati. In equilibrio fra innovazione di spazi e forme, da un lato, e, dall'altro, la doverosa conservazione delle archeologie industriali che meritano di essere tramandate ai posteri.

Naturalmente, oltre all'idea progettuale, occorre anche capacità di buon governo sul piano politico-amministrativo: è, questa, una qualità che spesso sembra relegata al piano della teoria e delle intenzioni proclamate ma poi disattese. Il cittadino è deluso. Ma è anche disinformato e passivo. È questo il solito problema sul quale abbiamo spesso puntato il dito: il cittadino evoluto, colto e aggiornato sceglie gli amministratori giusti e controlla che il loro operato risponda agli interessi della città. Superando la scenografia dei nomi altisonanti e le banalità del "non importa come".

La cosa più bella, per una città di mare, è riprendere possesso del proprio waterfront ("fronte d'acqua", per usare la bella lingua italiana). È una rinascita sul piano paesaggistico, un nucleo urbano che si apre a nuove abitudini degli individui, con percorsi prima impossibili e inediti punti di vista. E il tutto ha avuto origine dalla distinzione, necessaria, finalmente attuata, fra la dimensione tecnica, funzionale, economica (quella del trasporto marittimo, appunto) e quella della vivibilità e bellezza. Benessere economico e benessere psico-fisico: due aspetti che solo in contesti separati, in questo caso, possono esprimersi compiutamente.



Percorsi di riqualificazione: il nuovo waterfront di Marina di Carrara

di Francesco Messineo e Sergio Beccarelli

Il porto di Carrara, fondato a metà del XIX secolo per l'imbarco del celebre marmo bianco estratto dalle vicine cave, è posto al centro di un'articolata rete di trasporti internazionali in collegamento con oltre 85 porti di 48 paesi sparsi nei diversi continenti.

Il bacino servito dal porto è costituito principalmente dalla Toscana e dalla Pianura Padana (collegata attraverso l'autostrada A15 e le linee ferroviarie dell'asse Tirreno-Brennero) e si estende a tutte le regioni del Nord e Centro Italia, rappresentando un importante nodo dello strategico corridoio plurimodale tirrenico che collega il Mediterraneo al Centro Europa.

La vicinanza delle banchine all'ampia zona industriale di Carrara e Massa, e l'eccezionale capacità delle vie di accesso al porto, stradali e ferroviarie, hanno consentito, negli ultimi anni, uno straordinario sviluppo dei traffici di project cargo.

La strettissima integrazione tra attività industriali ed efficienti servizi logistico-portuali ha indotto importanti società multinazionali a scegliere il territorio apuano per lo sviluppo di nuove attività manifatturiere, con la creazione di centinaia di posti di lavoro. L'esempio più rappresentativo riguarda i progetti della GE Oil & Gas - Nuovo Pignone.

Marina di Carrara e gli indirizzi per la riqualificazione dell'interfaccia porto-città

Gli scenari di sviluppo delle attività portuali sono alla base del nuovo Piano Regolatore Portuale, che prevede il potenziamento dell'offerta di infrastrutture a disposizione dei traffici commerciali, della cantieristica nautica, delle crociere e del diporto, con la costruzione di una stazione marittima e di una nuova marina da mille posti barca.

Fra gli obiettivi strategici del piano stesso è prevista la complessiva riqualificazione dell'intera area che circonda il porto, al fine di migliorarne la funzionalità, l'accessibilità, la fruibilità e la più forte integrazione con l'ambito urbano circostante mediante la realizzazione di spazi pubblici, servizi, aree commerciali e itinerari di valore paesaggistico.

A partire dalla fine della seconda guerra mondiale, infatti, l'ambito costiero prossimo al porto è stato interessato da un forte sviluppo demografico e dell'offerta turistica, determinando un paesaggio eterogeneo che fonde aree produttive, legate ai cantieri e alle attività portuali, ad aree residenziali e dedicate all'accoglienza dei turisti e agli impianti balneari.

Strategies to regenerate: the new waterfront of Marina di Carrara

by Francesco Messineo and Sergio Beccarelli

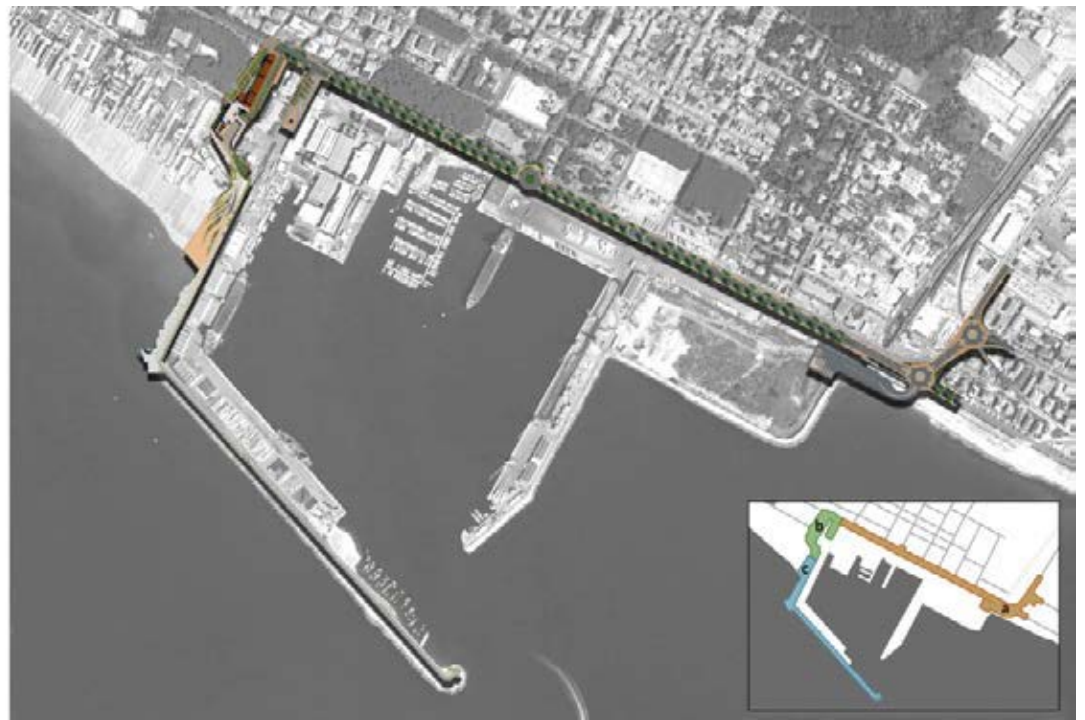
The port of Marina di Carrara was built in the mid-nineteenth century to ship the famous white marble extracted from the nearby Apuan quarries. This port is still the most important seaport in the world for shipping stone products.

The development of the port's activities is the primary goal of the port's Strategic Plan, which aims to strengthen the infrastructure available for commercial traffic, shipbuilding, cruises and recreational boating, a new Marine Station and a new Marina with 1000 berths. The urban landscape along the coast appears as a confused pattern that combines industrial areas related to the activities of the port, with residential areas dedicated to tourist hospitality and beach facilities.

The plan for the Marina di Carrara Waterfront provides a series of renovation and urban regeneration projects to develop the entire area surrounding the port, improving functionality and access, and providing public spaces, retail areas and itineraries to discover and enjoy the local landscape.

These integrated actions for the revitalization of the waterfront aim to improve the functionality and connections to the port, and to offer new urban services for citizens that will achieve three main objectives: the redistribution and renovation of the road system leading to the port, to reduce the effects of heavy vehicle traffic on this area; the regeneration of warehouse areas with the construction of a system of plazas, urban services and green areas; and the creation of promenades along the sea, the beach and the breakwater of the port.

Nella pagina a fianco, in alto: vista aerea del porto di Marina di Carrara (fonte: GE Oil & Gas - Nuovo Pignone); in basso: simulazione virtuale notturna dell'area attrezzata destinata ad eventi culturali e di intrattenimento (fonte: Policreo S.r.l.).



1 - Inquadramento territoriale (a sinistra) e planimetria generale di progetto con indicazione dei macroambiti di intervento (a destra): a - interventi integrati di razionalizzazione della mobilità e riqualificazione del sistema dei viali; b - interventi integrati di rigenerazione urbana e riqualificazione funzionale; c - interventi integrati per la fruibilità e la valorizzazione del sistema litorale. Fonte per questa immagine e per tutte le seguenti: Policreo S.r.l..

Le criticità prevalenti che caratterizzano l'attuale sistema di relazioni fra porto e ambito urbano risultano sia di carattere viabilistico, a causa della scarsa specializzazione degli accessi e della commistione fra mezzi pesanti e traffico locale, sia di natura architettonica, funzionale e percettiva, data la scarsa vivibilità delle aree del lungo porto, la carenza di servizi, l'assenza di una fruibile passeggiata a mare e la diffusa presenza di ambiti dequalificanti e in disuso, che determinano la schermatura delle principali prospettive "città-porto" e le visuali verso la catena delle Alpi Apuane.

Il progetto di riqualificazione dell'Interfaccia Porto-Città, sviluppato dalla società di progettazione Policreo S.r.l., per gli aspetti viabilistici, funzionali, architettonici e paesaggistici, e dal prof. Paolo Sammarco, per quanto riguarda le opere idrauliche e marittime, offre opportune risposte agli indirizzi programmatici del nuovo Piano Regolatore Portuale, prevedendo una complessiva rifunzionalizzazione ad ampio raggio delle molteplici relazioni fra il porto e la città di Marina di Carrara, con particolare attenzione alla rigenerazione delle aree maggiormente degradate e marginalizzate e al ripristino connettivo del tessuto urbano.

Il quadro complessivo delle azioni progettuali, definito sulla base di un forte coordinamento con le istituzioni competenti (Amministrazione Comunale di Carrara, Soprintendenza per i beni architettonici, paesaggistici, storici, artistici ed etnoantropologici di Lucca e Massa Carrara), nonché attraverso percorsi partecipativi che hanno coinvolto la comunità dei residenti e l'associazionismo locale, interessa una superficie di circa 80.000 m² e si articola in tre macroambiti omogenei di intervento i quali concorrono, in maniera fortemente integrata, al conseguimento degli obiettivi strategici individuati:

- interventi integrati di razionalizzazione della mobilità e riqualificazione del sistema dei viali;
- interventi integrati di rigenerazione urbana e riconversione funzionale;
- interventi integrati per la fruibilità e la valorizzazione del sistema litorale.

Interventi integrati di razionalizzazione della mobilità e riqualificazione del sistema dei viali

Gli interventi integrati di razionalizzazione del sistema della mobilità, delle relazioni con la viabilità urbana e dell'accessibilità al porto riguardano un'ampia area che ricomprende gli storici viali Giovanni da Verrazzano e Cristoforo Colombo nonché lo strategico nodo viario di viale Da Verrazzano, viale Zaccagna e viale delle Pinete.

Le problematiche riscontrate in tali ambiti consistono prevalentemente nella presenza di fenomeni di congestione causati dalla promiscuità della rete viaria e dalla diffusa presenza di mezzi pesanti, nella permanenza di punti di conflitto fra le correnti veicolari - determinando particolari criticità in termini di sicurezza stradale, condizioni visibilità e geometrie stradali inadeguate - nonché nell'assenza di un'efficiente ed integrata rete di percorsi pedonali e ciclabili.

Dal punto di vista paesaggistico e percettivo si riscontra inoltre la progressiva perdita del patrimonio vegetazionale dei viali, che costituisce peraltro il principale punto di contatto fra ambito urbano e ambito portuale, determinandone la scarsa attrattività e fruibilità da parte della mobilità lenta.

Gli interventi prevedono, da un lato, la riqualificazione geometrica e funzionale dell'attuale intersezione canalizzata tra viale Da Verrazzano, viale Zaccagna e viale delle Pinete, perseguendo una generale riorganizzazione della gestione dei flussi e separando il traffico urbano da quello pesante diretto alla nuova offerta portuale, dall'altro la riconfigurazione del sistema dei viali al fine di garantire un efficace collegamento tra parte est ed ovest della città mediante l'ulteriore specializzazione dei flussi, la realizzazione di itinerari ciclopedonali e il riequipaggiamento vegetazionale.

Il progetto risolve il nodo viario attraverso la realizzazione di due rotonde con la funzione di riorganizzare e gestire con elevato grado di sicurezza



2 - Planimetria degli interventi sulla viabilità e simulazione virtuale della passerella pedonale sul torrente Carrione.

za i flussi di traffico, razionalizzando gli accessi al porto grazie alla realizzazione di ingressi distinti e specializzati per le varie aree funzionali.

Lo schema viabilistico sviluppato consente di offrire le opportune geometrie libere per il transito dei carichi eccezionali provenienti sia dai cantieri extra portuali "Nuovo Pignone" sia dalle aree caratteristiche e mercantili del porto.

L'organizzazione del nuovo accesso al porto è ottenuta mediante un ampio ponte sul torrente Carrione, con 8 corsie di transito modulabili, in relazione alle esigenze di esercizio del porto stesso, affiancato sul lato mare da una passerella pedonale leggera destinata all'utenza crocieristica; nella medesima area sono previste opere di sistemazione e protezione della foce del torrente stesso.

I contestuali interventi di riqualificazione dei viali Da Verrazzano e Colombo consistono nel risezionamento stradale degli stessi attraverso la creazione di due carreggiate separate per senso di marcia, opportunamente affiancate da percorsi ciclopedonali; l'intersezione semaforizzata con l'importante asse di viale XX Settembre è risolta mediante un'ampia rotatoria nell'ambito della quale è prevista la riqualificazione e la ricollocazione del monumento al "Buscaiolo".

Per l'intera estensione dei viali è previsto il riequipaggiamento della dotazione vegetazionale mediante l'inserimento di 72 nuove alberature in grado di ricreare una cortina verde ad elevato valore ecosistemico, ambientale e di riqualificazione del paesaggio urbano.

L'insieme di tali azioni consente pertanto la complessiva ottimizzazione, messa in sicurezza e fluidificazione del sistema viabilistico esistente attraverso la razionalizzazione e la specializzazione dei percorsi e degli accessi, la riduzione del passaggio di mezzi pesanti in ambito urbano, nonché il miglioramento della qualità paesaggistica e delle interconnessioni lente fra le aree di levante e ponente del porto, anche in ragione delle sfide offerte dal futuro assetto territoriale generato dal potenziamento dell'offerta mercantile, cantieristica e crocieristica.

Interventi integrati di rigenerazione urbana e riconversione funzionale

L'ambito di intervento si sviluppa su una superficie di circa 18.000 m² delimitata a nord dal viale Cristoforo Colombo, ad ovest dalla pineta sul tratto sud di via Rinchiosa, ad est dagli edifici afferenti alle attività portuali (Autorità Portuale, Capitaneria di Porto); nel tratto più vicino alla costa si attesta lo stretto itinerario pedonale di accesso alla spiaggia libera, unico affaccio sul mare della città.

Una consistente parte dell'ambito risulta oggi occupata da aree afferenti alle attività portuali, quali l'ampio piazzale di lamiere recentemente dismesso ed eterogenei edifici di rimessaggio, che rendono possibili interessanti percorsi di riqualificazione e rigenerazione urbana ai fini dell'implementazione dell'offerta di servizi, di spazi di relazione e di aree verdi.

Gli obiettivi principali perseguiti consistono infatti nell'implementazione di una più forte relazione fra l'ambito insediativo urbano e l'ambito litoraneo e portuale, oggi ulteriormente compromesso dall'assenza di servizi, offerte commerciali ed itinerari appetibili di connessione, nonché nella riqualificazione e restituzione alla collettività di aree oggi in parziale disuso, o caratterizzate da attività non omogenee con l'importante vocazione turistica e il valore percettivo e paesaggistico del contesto.

Le soluzioni progettuali individuate, inoltre, implementano opportunamente le iniziative previste nell'ambito del Piano Urbano dell'Arenile, PUA "Litorale" sviluppato dal Comune di Carrara, che prevede la pedonalizzazione di via Rinchiosa a sud di viale Colombo, risolvendo l'attuale commistione con il traffico veicolare misto.

L'intervento si caratterizza per la bassa densità edilizia e per l'integrazione con il contesto nel quale si inserisce; in tale ottica si è interpretato il punto di contatto fra l'ambito insediativo e l'area portuale come cardine strategico da enfatizzare con un'am-

pia piazza alberata, interamente pedonale, che partendo da via Cristoforo Colombo prosegue idealmente l'itinerario principale attestato sull'attuale via Rinchiosa.

La quinta verde della pineta adiacente "invade" la nuova piazza integrando alla pavimentazione e ad elementi di arredo urbano i filari di bagolare esistenti e nuove alberature ombreggianti; sul fronte opposto una nuova cortina edilizia caratterizzata da un'architettura contemporanea ad elevata efficienza prestazionale ed energetica definisce il margine della piazza alberata, arricchendo la zona relazionale con diversi servizi e funzioni, creando inoltre una quinta architettonica parallela al sedime degli edifici esistenti dell'Autorità Portuale e della Capitaneria di Porto.

La viabilità automobilistica, deviata in una strada di nuova realizzazione ricompresa fra gli edifici polifunzionali e gli esistenti edifici direzionali portuali, prosegue verso il litorale di ponente immettendosi sull'esistente via da Verrazzano attraverso un portale architettonico che funge da soglia tra la città e l'offerta paesaggistica e funzionale della costa. L'edificio che costituisce tale portale, vero e proprio fulcro del sistema insediativo di progetto, collega l'ambito urbano al paesaggio, garantendone la percezione sopraelevata attraverso un itinerario di progressiva scoperta: il fronte rivolto verso la piazza alberata è infatti caratterizzato dalla presenza di un'ampia scalinata a gradoni, luogo informale di relazione e di svago, utilizzabile anche come anfiteatro per eventi, e ideale invito ad abbandonare il piano orizzontale dell'ambito urbano attraverso un percorso che si eleva per recuperare l'orizzonte e traguardare il mare.

La realizzazione di un ulteriore spazio aperto di relazione, opportunamente attrezzato per ospitare eventi di mercato o di intrattenimento, e reso

omogeneo mediante quinte architettoniche che schermano gli ambiti incongrui dedicati alla sosta o alle attività portuali, conduce progressivamente ad una piccola piazza protetta da alberature ombreggianti, luogo di meditazione e riposo arricchito dalla mole bianca del faro, da cui traguardare per la prima volta l'orizzonte profondo ma ancora confinato dalla diga foranea.

L'insieme degli interventi integrati di riqualificazione urbana e funzionale per la "Porta di Ponente" consente, pertanto, di promuovere importanti percorsi di rigenerazione urbana restituendo alla città un ideale caposaldo tra il centro urbano e il mare, interpretato come sistema dinamico di luoghi di relazione, arricchito da spazi destinati a servizi polifunzionali, ad eventi culturali e di intrattenimento, alla promozione del commercio dei prodotti ittici e agroalimentari locali.

Interventi integrati per la fruibilità e la valorizzazione del sistema litorale

La finalità prevalente degli interventi integrati per la fruibilità del sistema litorale è costituita dall'esigenza di ripristinare l'affaccio sul mare della città di Marina di Carrara, oggi fortemente limitato a causa della presenza del porto, della cortina degli impianti balneari e dell'ostruzione visiva determinata dall'alto muro paraonde lungo la diga foranea.

L'importante obiettivo di restituire alla collettività una relazione diretta con il mare è stato interpretato mediante soluzioni ispirate all'evocazione della storia del territorio, sia dal punto di vista naturalistico, riproponendo elementi del paesaggio storico del litorale toscano, sia dal punto di vista sim-

3 - Planimetria degli interventi di rigenerazione urbana presso la "Porta di Ponente" e simulazioni virtuali dalla piazza alberata e dall'area mercatale.



bolico, rievocando la memoria storica della città e la vocazione preminente del porto stesso, legate all'estrazione e al trasporto del marmo.

Il sistema di itinerari che collega la passeggiata lungo il mare con l'ambito urbano inizia in prossimità della spiaggia libera adiacente al molo di ponente; tale ambito di confine è stato individuato come collocazione ideale per il recupero evocativo degli elementi naturalistici costituiti dalle dune vegetate con arbusteti spontanei che caratterizzavano, prima dell'estensivo sfruttamento delle coste, gran parte del litorale tirrenico.

Gli itinerari si sviluppano su un'area complessiva di oltre 4.000 m² e risultano caratterizzati dall'alternanza di percorsi pedonali e sistemi di vasche dall'andamento curvilineo, irregolare ed avvolgente, le cui pareti accompagnano idealmente verso la spiaggia o verso la passeggiata sul mare, digradando progressivamente fino a scomparire nella sabbia; la vegetazione autoctona e storica riproposta in tali ambiti è caratterizzata da forte mutevolezza stagionale, determinata dalle intensità e direzionalità dei venti e dal clima, offrendo percezioni e suggestioni sempre diverse durante l'arco dell'anno.

L'importante vocazione di un territorio storicamente legato all'estrazione, alla lavorazione e al trasporto del celebre marmo di Carrara è interpretata attraverso un itinerario pedonale affiancato ed accompagnato da grandi monoliti bianchi posti in mare in prossimità del molo, rievocando la preminente funzione portuale di imbarco dei materiali lapidei provenienti dalle cave situate nel vicino entroterra. Tali elementi, realizzati mediante conglomerato cementizio pigmentato con polvere di marmo, ricreano spazi fortemente articolati, individuando punti di sosta e di osservazione protetta del paesaggio, utilizzabili anche come "solarium" nella stagione estiva.

Nella medesima ottica la presenza del porto è stata interpretata non come mero elemento da occultare, bensì come importante testimonianza dell'evoluzione storica del territorio: a tal fine è stata sviluppata una approfondita analisi dei conati strategici sia sull'arco delle Alpi Apuane sia sulle imponenti strutture portuali, enfatizzando i punti di percezione di particolare pregio ed attenuando eventuali ambiti di disturbo.

La percezione di manufatti e impianti potenzialmente incongrui afferenti all'ambito portuale lungo l'intero sviluppo della passeggiata a mare è pertanto schermata attraverso particolari filtri visivi, ottenuti mediante la giustapposizione di elementi metallici orientati con differenti angolazioni al fine di ricreare, a seconda dei contesti, effetti di mascheramento completo ovvero di parziale copertura.

Tali elementi culminano con aggetti variabili per profondità ed orientamento, a ricreare un sistema di ombreggiamento e consentendo inoltre l'integrazione di illuminazioni a led al fine di garantire la fruibilità in sicurezza anche nelle ore notturne.

Il percorso evocativo termina in corrispondenza di un ampio spazio attrezzato con sedute che si caratterizza come la nuova "piazza a mare" della città: punto di vista preferenziale in quanto collocato in corrispondenza dell'angolo che segna il cambio di direzionalità della diga foranea ed orientato verso lo scenario naturale del golfo della Spezia.

Dall'ambito della "piazza a mare" si accede all'itinerario pedonale pensile che si sviluppa sulla sommità della diga foranea; il radicale cambio di destinazione della diga stessa, da semplice opera di protezione delle banchine a passeggiata pedonale, ha richiesto una risagomatura e un potenziamento della sezione corrente al fine di ottenere la funzionalità richiesta.

Il dimensionamento dell'opera è stato ottimizzato facendo ricorso ad un modello fisico bidimensio-

4 - Itinerari evocativi delle preesistenze naturalistiche del litorale toscano, planimetria e simulazione virtuale.





5 - Itinerario evocativo della memoria storica del territorio Apuano, concept di progetto e simulazioni virtuali.

6 - Passeggiata lungomare in corrispondenza della diga foranea, simulazione panoramica con percezione verso l'ambito portuale e il mare.

nale in canaletta: la nuova sezione consente pertanto la fruibilità pedonale, presentando valori del sormonto del moto ondoso (overtopping) compatibili con la sicurezza dei fruitori. Il percorso si sviluppa per una lunghezza di circa 860 metri, fino al culmine della diga, in corrispondenza dell'esistente lanterna di accesso al porto e consente di traguardare l'orizzonte lungo tutto l'itinerario; l'aggetto dell'area calpestabile, ottenuto grazie alla geometria della barriera paraonde, consente di limitare la visuale della berma della scogliera, enfatizzando la percezione aperta del mare. In prossimità di alcuni punti ritenuti particolarmente significativi sono stati infine ricreati slarghi attrezzati con sedute e ampie finestrate oppor-

tunamente orientate nell'elemento di filtro visivo, inquadrando determinati ambiti riconosciuti come peculiari del paesaggio naturalistico ed insediativo-storico afferente all'ambito delle Alpi Apuane.

Conclusioni

Le azioni progettuali integrate intraprese, in piena coerenza con gli indirizzi programmatici e le strategie di trasformazione del Piano Regolatore del Porto, con gli strumenti di pianificazione vigenti a scala provinciale e comunale nonché con i processi partecipativi sviluppati, consentono di con-





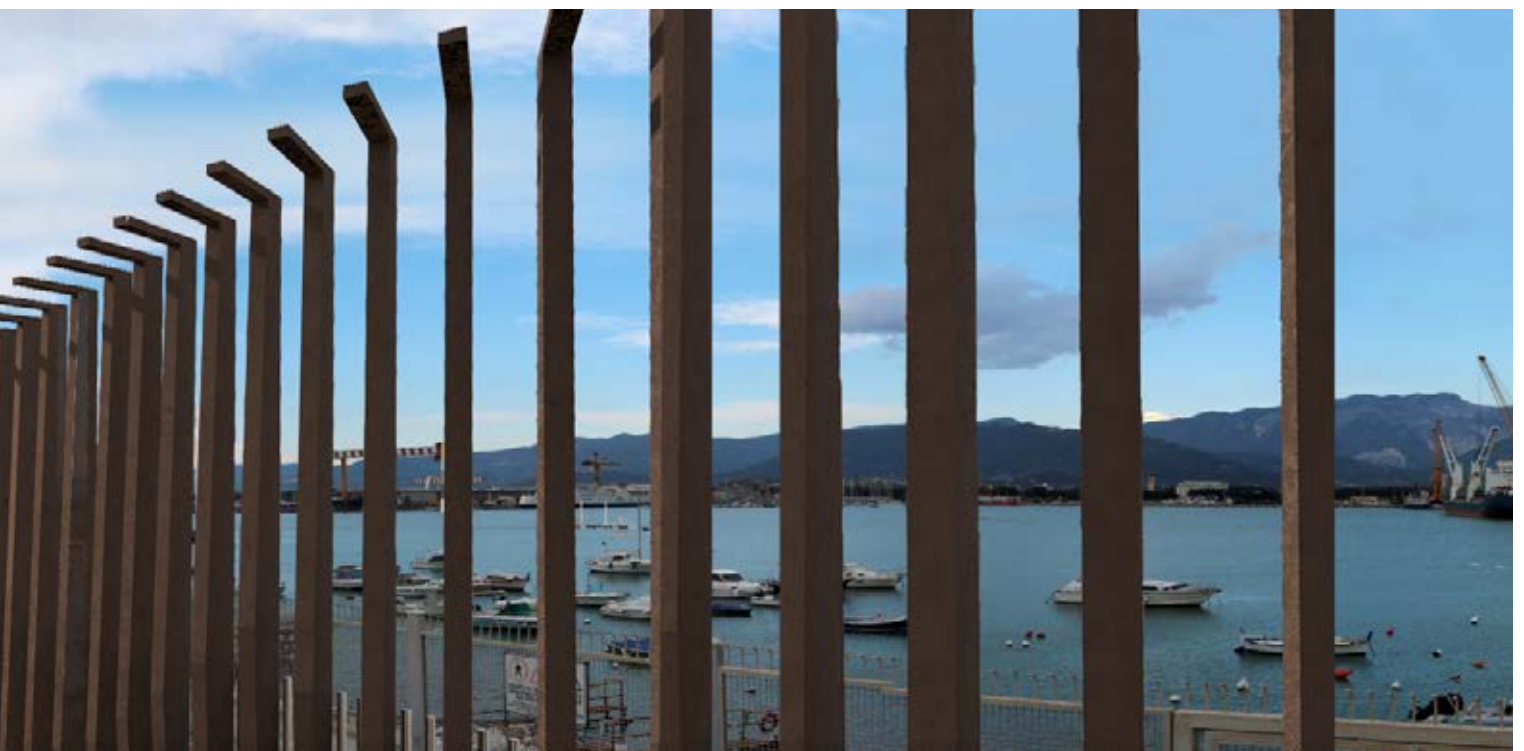
seguire una profonda riqualificazione funzionale, architettonica e paesaggistica in grado di promuovere nuove e contemporanee relazioni urbane di Interfaccia Porto-Città.

Il quadro complessivo degli interventi, oltre a migliorare la funzionalità e le connessioni del porto, permette pertanto di restituire alla comunità di Marina di Carrara oltre 20.000 m² di aree dismesse riqualificate come piazze pedonali alberate o luoghi di relazione, commercio e svago, 3.000 m² destinati a spazi commerciali e direzionali, ricettivi, per la ristorazione e i servizi all'offerta turistica, nonché 1.2 km di percorsi ed itinerari panoramici lungomare riqualificati, ridisegnando le relazioni fra ambito urbano, porto e litorale nell'ottica di

uno sviluppo turistico sostenibile ed integrato con lo straordinario patrimonio territoriale e paesaggistico locale.

Riproduzione riservata ©

7 - Simulazione virtuale dall'ambito marino degli itinerari evocativi della memoria storica del territorio.



Autori

Oriana Giovinazzi - Architetto, PhD in Pianificazione Territoriale e Politiche Pubbliche, Dipartimento di Progettazione e Pianificazione in Ambienti Complessi, Università Iuav di Venezia

Paolo Costa - Presidente dell'Autorità Portuale di Venezia

Francesco Gastaldi - Professore Associato di Urbanistica, Dipartimento di Progettazione e Pianificazione in Ambienti Complessi, Università Iuav, Venezia

Francesco Messineo - Ingegnere, Presidente dell'Autorità Portuale di Carrara

Sergio Beccarelli - Architetto, Policreo S.r.l.

Elena Cocuzza - Dottoranda in Pianificazione dei Trasporti, Dipartimento di Ingegneria Civile e Architettura (DICAR), Università di Catania

Matteo Ignaccolo - Professore di Pianificazione dei Trasporti, Dipartimento di Ingegneria Civile e Architettura (DICAR), Università di Catania

Giuseppe Inturri - Professore Associato di Pianificazione dei Trasporti, Dipartimento di Ingegneria Civile e Architettura (DICAR), Università di Catania

Chiara Mazzoleni - Professore Associato di Urbanistica, Dipartimento di Progettazione e Pianificazione in Ambienti Complessi, Università Iuav di Venezia

André Fernandes - Ricercatore, Centro Interdisciplinar de Ciências Sociais (CICS.NOVA), Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa

Tom Daamen - PhD, Department of Real Estate & Housing, Urban Development Management, Faculty of Architecture and the Built Environment, Delft University of Technology

Martin Aarts - Municipalità di Rotterdam

Menno Huijs - Municipalità di Rotterdam

Walter de Vries - Municipalità di Rotterdam

Assunta Martone - Ricercatore, Istituto di Ricerca su Innovazione e Servizi per lo Sviluppo (IRISS), CNR

Marichela Sepe - Ricercatore, Istituto di Ricerca su Innovazione e Servizi per lo Sviluppo (IRISS), CNR

Serena Micheletti - Ricercatore, Istituto di Ricerca su Innovazione e Servizi per lo Sviluppo (IRISS), CNR

Zeila Tesoriere - Professore Associato di Composizione Architettonica e Urbana, Scuola Politecnica, Università di Palermo

Annick Miquel - Direttore Generale, Observatoire Villes Ports Océan Indien (OVPOI), France

Yves Boquet - Professore Ordinario di Geografia, Université de Bourgogne; Segretario Generale dell'Association de Géographes Français

Flavia Nico Vasconcelos - Docente del Master in Sociologia Politica, Coordinatrice dell'Observatório Cidade e Porto (OCP), Università Vila Velha/UVV, Espírito Santo, Brasil

Felipe Beltrane - Ricercatore, Observatório Cidade e Porto (OCP), Università Vila Velha/UVV, Espírito Santo, Brasil

Pierre Gras - Storico, Consulente, Professore Associato, École Nationale Supérieure d'Architecture de Lyon; Ricercatore, Institute d'Urbanisme de Lyon

Cecilia Scoppetta - PhD in Pianificazione Territoriale e Urbanistica, Dipartimento di Design, Tecnologia dell'Architettura, Territorio e Ambiente (DATA), Università La Sapienza di Roma

Alexandru Damian - Coordinatore arti visive, Commissario aggiunto della Romania alla Biennale Istituto Romeno di Cultura e Ricerca Umanistica

Marta Moretti - Pubblicista, collabora con testate on-line

Giuseppe Mazzeo - Ricercatore CNR, ISSM, Università di Napoli Federico II, DICEA, Laboratorio TeMA

Alessandro Panaro - Responsabile infrastrutture, Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (SRM)

Questo numero della rivista è stato curato da Oriana Giovinazzi, Architetto, PhD, Università Iuav di Venezia, direttore responsabile e coordinatore editoriale della rivista "Portus". Ha coordinato diversi progetti di ricerca dedicati alla relazione città-porto e alla riqualificazione dei waterfront.

Copyright

Questa rivista è open access, in quanto si ritiene importante la libera diffusione delle conoscenze scientifiche e la circolazione di idee ed esperienze. Gli autori sono responsabili dei contenuti dei loro elaborati ed attribuiscono, a titolo gratuito, alla rivista Trasporti & Cultura il diritto di pubblicarli e distribuirli.

Non è consentita l'utilizzazione degli elaborati da parte di terzi, per fini commerciali o comunque non autorizzati: qualsiasi riutilizzo, modifica o copia anche parziale dei contenuti senza preavviso è considerata violazione di copyright e perseguibile secondo i termini di legge. Sono consentite le citazioni, purché siano accompagnate dalle corrette indicazioni della fonte e della paternità originale del documento e riportino fedelmente le opinioni espresse dall'autore nel testo originario.

Tutto il materiale iconografico presente su Trasporti & Cultura ha il solo scopo di valorizzare, sul piano didattico-scientifico i contributi pubblicati. Il suddetto materiale proviene da diverse fonti, che vengono espressamente citate.

Nel caso di violazione del copyright o ove i soggetti e gli autori avessero qualcosa in contrario alla pubblicazione, si prega di darne immediata segnalazione alla redazione della rivista - scrivendo all'indirizzo info@trasporticultura.net - e questa provvederà prontamente alla rimozione del materiale stesso, previa valutazione della richiesta.