

Palermo

Termini Imerese
Trapani
Porto Empedocle

Coordinate	38°07 41.26 N 13°22 10.05 E
Area [porto]	7,670 ha
Area [città]	16,059 ha
Perimetro banchine	3,3 km
Pescaggio max [canale/banchina]	6,8 ÷ 12 m
Tipologia e dimensione [porto]	Seaport
Volume di produzione [porto]	0.28633 mil di TEUS [2018]
Ranking europeo**	oltre il 15°posto
Lavoratori [porto]	-
Abitanti [città]	666, 055 [2018]
Governo	Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale [2016]
Strumenti e Programmi*	Piano Regolatore Portuale [2018]

Fonte

Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, Statistiche annuali 2018
portpalermo.it

* dati riferiti al solo Porto di Palermo all'interno del Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale (Termini Imerese, Trapani, Porto Empedocle)

** dato riferito al traffico contenitori (2017)
Top 15 container ports in Europe
Shanghai Maritime University, Theo Northeboom
portecconomics.eu

01.1.6

Palermo

Evoluzione L'origine di Palermo come città portuale mediterranea è riassunta nei toponimi imposti negli anni dai diversi domini. I primi furono i Fenici che la chiamarono *Zyz*, cioè *fiore*, alludendo alla configurazione planimetrica dell'inse-diamento originario che richiama-va un fiore con due fiumi che si avvicinavano tra loro procedendo verso il mare. La denominazione formulata da Diodoro Siculo nel I secolo a.C. evoca sicuramente mag-giori suggestioni facendo discen-dere il nome moderno di Palermo dal greco *Pànhormos* (παν - ὄρμος), cioè *tutto porto*. Le convinzioni a proposito di questo nome si legano ad un'attitudine tipicamente greca a utilizzare il nome *Pànhormos* per indicare qualunque città rinomata per il proprio porto; ciò attribuiva al termine un'accezione universale ed estesa ad altri importanti scali del Mediterraneo. Durante le domi-nazioni araba e normanna, poi, il nome si tramutò in *Balarm* o *Ba-lermus*, ma va notato come alcuni storici arabi chiamassero la città semplicemente *Madinah*, termine che in arabo indica la città per an-tonomasia.

Già da queste prime nozioni si colgono aspetti costanti nella de-finizione di un'identità storica e urbanistica palermitana. Prima di tutto, emerge il legame con la

matrice portuale che si sviluppò in modo spontaneo caratterizzan-do l'impianto urbano con la sua natura operativo-infrastrutturale. In secondo luogo, si distingue la configurazione morfologica del luogo che produce una continuità visuale e spaziale, origine di *misu-ra ambientale* conclusa. La larga piana della Conca d'Oro, chiusa da tre lati da una chiostra di monti e aperta a levante verso il mare sotto il dominio dei tre promontori Gallo, Pellegrino e Catalfano, in-fatti, delimita un grande anfiteatro naturale su cui si impiantava una cultura unitaria. Il litorale *tutto porto*, inoltre, generava una sorta di *comprensorialità*, a dispetto dell'eterogeneità geografica e delle molte dominazioni succedutesi negli anni. (1)

Fin dal tempo dei Fenici, la talas-socrazia della città si fondava sulla posizione dell'approdo che funzio-nava da base per i commerci me-diterranei anche di dominazione romana. Con la conquista araba (830 a.C.), Palermo divenne il cen-tro di gran parte del traffico verso il Medio Oriente e apportò le prime grandi trasformazioni del suo pa-esaggio portuale, tra cui la costru-zione della cittadella fortificata (*al Halisah*, la Kalsa) a protezione della Cala naturale e delle strutture amministrative e militari esistenti.

Nota al testo

Il testo è stato svilup-pato anche in seguito ad un'intervista con-dotta con Maurizio Carta (Architetto, Urbanista, Preside della Facoltà di Ar-chitettura, Palermo) nel giugno 2016.

(1)

Cfr. Pirrone G. (1971). *Palermo*. Vitali e Ghianda, Genova.

All'inizio del Undicesimo secolo, però, con il decadere della potenza islamica e l'uscita di scena dei mercanti musulmani, il monopolio fu assunto da stranieri, primi fra tutti gli amalfitani. Ciò causò una ristrutturazione dell'impianto cittadino specialmente nel tessuto prospiciente alla Cala. Essa venne ristretta e su una zona da poco interrata a bordo acqua si svilupparono diversi nuclei mercantili, ad esempio l'Amalfitania e altri quartieri occupati da pisani, genovesi, fiorentini e veneziani. Ciò influenzò l'evoluzione dello spazio fronte mare dando nuova linfa ad una città portuale culturalmente composita. (2)

L'espugnazione della città ad opera dei pisani nel 1064 e la successiva occupazione normanna, produssero un'intensa attività portuale. Il progressivo interrimento del porto, causato dai detriti riversati dai fiumi Kemonia e Papireto, inoltre, ridusse sempre di più la superficie degli specchi acquei fino all'attuale configurazione della Cala, che verrà poi ampliata nel 1445 con l'aggiunta di un molo sporgente sul lato destro per migliorare la possibilità di ormeggio.

Tra il Duecento e il Cinquecento la città raggiunse un'organica suddivisione in cinque quartieri: il Casaro, l'Albergheria, la Kalsa, il Se-

racaldio e la zona di Porta Patitelli. È però nel corso del Trecento che le iniziative della famiglia Chiaramonte trasformarono profondamente la Medina araba in una città rinascimentale. La realizzazione della vasta *Platea Marittima*, infatti, alterava la cosiddetta *quarta parte* di Palermo, quella porzione aperta verso il porto fra il Castellammare e il distretto emirale della Kalsa. Il nuovo quartiere di matrice rinascimentale fu poi unito con il preesistente tessuto urbano tramite Via Garibaldi, un asse lungo e dritto puntellato da opere architettoniche, palazzi e chiese.

Il tema della strada rettilinea in asse con la porta della città venne ripreso ancora, specialmente nei secoli successivi, fino all'esemplare operazione della via Toledo (l'antico Càssaro), prolungata oltre le due porte verso la campagna da un lato e il mare dall'altro (1567-1581). Questa prospettiva, su cui si addensavano le più importanti attrezzature urbane, esaltava l'antica dorsale della città celebrando la maturità rinascimentale di Palermo. Via Toledo, inoltre, collegava le attrezzature governative (Palazzo e cattedrale) al piano della Marina nel quale si collocavano nuove centralità urbane legate alle attività del porto. (3)

Nel 1597 lo schema urbano diven-

(2)

Cfr. De Seta C., Di Mauro L. (1980). *Le città nella storia d'Italia*. Palermo. Editori Laterza, Roma, Bari.

(3)

Cfr. La Duca R. (1994). *Palermo ieri e oggi. La città*, Sigma Edizioni, Palermo

ne ancora più complesso con la realizzazione della Strada Nuova, o via Maqueda, un taglio ortogonale alla via Toledo che divise la città in quattro parti, La Loggia, Il Capo, la Kalsa e l'Albergheria). Si trattava di una radicale ristrutturazione fondata su un'astrazione geometrica che generava quattro città minori. Sebbene si trattasse di un disegno teso a moltiplicare le richieste di spazio dei nobili spagnoli, il suo fascino era innegabile dal momento che dimensione e impatto degli interventi operavano non più nell'ambito di un quartiere ma della città intera.

Queste opere extraurbane incalzano anche lo sviluppo del porto: la realizzazione del Molo nuovo (1567 - 1590), infatti, spinse le funzioni operative ad occupare il lato nord della città presso il nuovo quartiere di Santa Lucia. Il Molo rispondeva alla necessità di un porto più ampio della vecchia Cala nella quale venne via via accolto solo il naviglio minore. La nuova zona portuale sorse a partire dal 1545 presso una piccola fortificazione che in seguito venne ampliata fino a divenire un baluardo. In diretta connessione con il Molo, poi, nacquero case e osterie destinate ai marinai di passaggio. La progressiva implementazione dell'infrastruttura portuale, del resto, non

sopportava solo la notevolissima attività marittima dell'epoca, ma conferiva alla porzione urbana la funzione di stazione viaggiatori data la nota insicurezza e durata dei viaggi via terra.

Ancor più dei precedenti, il Settecento fu il secolo delle aree esterne e della pressione esercitata sui bordi murari della città. Molti bastioni furono abbattuti facendo spazio a insediamenti extraurbani che generarono un nuovo assetto territoriale ricostituendo l'unità città-palazzo-giardini reali tipica dell'epoca rinascimentale. Altri baluardi furono abbattuti permettendo la costruzione di nuove attrezzature culturali collettive e laiche: era l'inizio della grande villeggiatura e la nascita della città borghese che si proiettava verso la campagna, anche in seguito al nuovo ruolo dell'aristocrazia locale che, attratta dalla presenza del viceré, era divenuta cortigiana.

Anche se l'ordine urbano sembrava centrarsi nell'Ottagono dei Quattro Canti (all'incrocio tra via Toledo e via Maqueda), nel corso dell'Ottocento la realizzazione del viale della Libertà mise in comunicazione la campagna meridionale con quella settentrionale. Si trattava di un processo di addizione per moduli teso a ricreare un equilibrio metrico dell'asse nord-sud

con quello est-ovest. Il prolungamento di questa strada, deliberato dal governo borbonico nel 1848, fu l'intervento fondamentale dell'Ottocento: segnava l'inizio dei mutamenti della Palermo moderna rendendo necessario un piano per regolare l'espansione della città a settentrione (1859).

Nel mentre, altri interessi urbanistici andavano a compensare il peso delle ville dei Colli e dell'impianto della Favorita aggiungendo la presenza di un porto in espansione. Con il potenziamento del Molo Nuovo a metà Settecento, infatti, si era innescata un'azione polarizzante che, attraverso la via del Borgo in posizione litoranea, definiva un'area regolare e pianeggiante che si contrapponeva al disordine del Borgo Nuovo.

La nascita dello Stato Italiano (1861) inaugurò cinquant'anni di pianificazione tesi a risanare il centro storico e a supportare nuove espansioni tramite la realizzazione di un impianto urbano razionale e onnicomprensivo. In questo quadro, il piano dell'ingegner Felice Giarrusso, elaborato nel 1885, diresse la rigenerazione di alcuni quartieri interni e contribuì a migliorare la viabilità della città antica. Lo schema di Giarrusso era debitore a soluzioni precedenti e irrealizzate che propone-

vano un'ulteriore moltiplicazione dei grandi assi di attraversamento e una divisione dell'abitato storico in sedici quartieri. Le quattro nuove strade, di cui venne completata solo la via Roma, procedevano parallele intercettando e sventrando grandi porzioni della città. In queste azioni, però, prevaleva la risoluzione di problemi di geometria che lasciavano residui urbani avulsi e anonimi. Grande spazio, in questa fase, fu dedicato alla connessione tra le nuove zone residenziali del nord e il porto in espansione a ponente, considerato il limite della città sul versante adiacente al Monte Pellegrino. Sebbene realizzato per parti e secondo altalenanti scelte dell'amministrazione, il piano Giarrusso divenne il documento che pose le basi per la Palermo moderna, almeno fino al 1940.

A cavallo tra Ottocento e Novecento, la città si espanse ancora verso l'esterno. Nella mappa redatta da Vallardi nel 1889, infatti, si notano non solo l'estensione proposta da Giarrusso ma anche numerosi elementi di una crescente modernità, tra cui la cintura ferroviaria e la stazione, i teatri Massimo e Politeama e l'antemurale del porto. L'Ottocento, difatti, portò un grande sviluppo dei traffici marittimi: nel 1839 si assistette al boom con 677 bastimenti che fecero assume-

re al porto di Palermo un ruolo di prestigio a livello internazionale. Nei decenni successivi, sorse una nuova classe imprenditoriale ed armatoriale: si deve ai Florio, ad esempio, la nascita del grandioso cantiere navale tra i più funzionali ed attrezzati d'Europa.

La crescita urbanistica dell'Ottocento venne poi confermata dall'emergere di alcune figure chiave dell'architettura locale. Tra queste senza dubbio Ernesto Basile, e prima di lui il padre Giovan Battista Filippo, furono gli inventori del liberty di matrice palermitana. Oltre a varie ville private di elevata qualità, Basile figlio, fu anche responsabile del progetto per la IV Esposizione Nazionale Italiana tenutasi nel 1891, un avvenimento fondamentale per la vita economica, culturale e sociale della città alle soglie del Ventesimo secolo. (4)

Nel corso del Novecento, Basile e altri progettisti coevi, si impegnarono in un processo di massiccia ristrutturazione dei quartieri urbani sia *intra* che *extra moenia*. Alla progressiva fuga aristocratico-borghese dal centro verso le periferie, inoltre, corrispose un declassamento residenziale del centro antico nel quale, tuttavia, rimasero i principali pesi commerciali, direzionali e culturali della città. Fuori dalle mura, invece, si collocarono

nuovi poli ricreativi dal carattere mondano e sportivo, tra essi Villa Giulia, il Giardino Inglese e la Favorita. Questa tendenza si estese anche al litorale trasformando le paludi di Mondello in una grande spiaggia che gradualmente accolse nuove residenze di carattere stagionale.

Questa lunga evoluzione mette in luce una prima dicotomia sull'asse urbano-portuale. Da un lato, la propensione agli allineamenti prospettici e ai disegni geometrici per la crescita della città, infatti, sembra non aver ricevuto particolari condizionamenti dalla presenza del porto in espansione. Dall'altro, proprio il porto, sia la parte originaria della Cala sia l'espansione a ponente, seguiva una regola propria, governata dalle traversie dei venti, dai privilegi dei fondali e dalla sicurezza degli approdi, piuttosto che dai tracciamenti urbani.

Aspetti di pianificazione I primi decenni del Novecento misero a fuoco nuove tematiche tra cui specialmente la necessità di aggiornamento dei sistemi urbani a vasta scala. Oltre ad una revisione della rete idraulica, erano il sistema ferroviario e soprattutto il porto a richiedere un rilancio attraverso un fondamentale ampliamento.

Già nel 1922 venne demolito il For-

(4)
Cfr. Tafuri M. (1970). "Basile, Ernesto". In: *Dizionario biografico degli italiani*, volume 7, Roma, Istituto dell'Enciclopedia Italiana.

(5)

Tra i tre progetti vincitori *ex aequo* c'era quello di Domenico Filippone (con F. Florio e P. Villa) e di Luigi Epifanio, Giuseppe Spatrisano, Luigi Piccinato e Vittorio Ziino.

(6)

I *Nove progetti* furono elaborati coinvolgendo un vasto gruppo di architetti e progettisti tra cui ad esempio Rodolfo Machado e Jorge Silvetti, Marcello Panzarella, Bibi Leone, Giuseppe Laudicina, Giuseppe Guerrera, Tilde Marra, Roberto Collovà, Eduardo Souto de Moura.

Cfr. Culotta P. (1987), "Nove progetti per l'Architettura della circonvallazione di Palermo". In: *Le città immaginate. Un viaggio in Italia*. Catalogo della XVII Triennale di Milano, Electa, Milano, pp. 180-208.

te di Castellammare per completare la costruzione dei pontili e della diga foranea. Poi, nel 1939, venne bandito un concorso nazionale per la redazione di un Piano regolatore e di ampliamento per una città di oltre 700.000 abitanti. Tra i progetti vincitori (5), la risposta a molte delle problematiche urbane era racchiusa nella realizzazione di una tangenziale che, posta al di là della città e cinta dai rilievi montuosi, avrebbe svincolato il centro città dal traffico pesante.

La strada venne pianificata negli anni Cinquanta del Novecento e prevista dal Piano Regolatore Generale di Palermo del 1962. La circonvallazione attraversava tutta la città creando una forte cesura che cancellava la continuità e l'ordine spaziale tra il costruito e la campagna circostante. Così come i rettili la cui apertura segnò l'immagine di Palermo nei secoli precedenti, questa arteria di 20 km non era solo uno strumento di spostamento rapido ma anche un asse urbano. Lungo l'infrastruttura, infatti, si attestò buona parte delle strutture istituzionali della regione, trasformando la circonvallazione nel nuovo margine urbano disteso fino al bordo costiero.

Quest'opera, però, rese critico il rapporto tra città e infrastruttura. Per questo nel 1988 l'architetto

Pasquale Culotta fu incaricato di coordinare lo studio di *Nove progetti* strategici disseminati lungo i 20 km della circonvallazione. I progetti individuarono punti notevoli di potenziale interazione al fine di creare un sistema spaziale lineare costituito da porte, ponti e rotonde che connettesse sia i belvedere sui colli che gli approdi sulla costa. La proposta, ribattezzata anche *Nove Approdi*, propose soluzioni puntuali sul litorale tra Acqua dei Corsari e l'Addaura, ricostituendo l'impianto di relazioni tra costa, insediamento urbano e territorio alla base della fondazione della città fenicia. (6)

Dopo l'eco di questo studio, la condizione del fronte mare rimase a lungo immutata e la città prese gradatamente ad allontanarsi dalla costa secondo quel processo iniziato con lo sversamento delle macerie dei bombardamenti lungo il litorale e continuato con la costruzione dell'arteria viaria a barriera del Porto della Cala.

L'interesse verso il progetto della fascia costiera urbanizzata e altamente infrastrutturata riprese solo alla fine del secolo grazie alla concomitanza di intenti tra le istituzioni locali e a nuove correnti di pensiero. Praticamente in contemporanea con l'elaborazione del Piano Strategico della città di Pa-

lermo (2003-2005), infatti, l'allora Autorità Portuale diede inizio alla redazione del Piano Regolatore Portuale (PRP).

Il PRP era composto da due ambiti di intervento principali e la sua redazione venne condotta in modo congiunto attraverso tre organismi, il Comitato Scientifico, il Comitato Consultivo e l'Officina del Porto, supportati dalla consulenza di esperti nelle aree prioritarie di intervento. Di questi, l'Officina era il principale motore progettuale ma anche un network capace di riunificare la complessità del programma strategico. (7)

Il PRP di Palermo, presentato in forma preliminare nel 2008, emerse all'interno di un ambito culturale particolarmente vivo e eterogeneo. Si impostava su una revisione non solo dell'assetto normativo ma soprattutto dell'accezione di *waterfront*, ossia del fronte mare del porto verso la città. Secondo il punto di vista sviluppato dall'Officina del Porto, infatti, nella città contemporanea *waterfront* urbani ed aree portuali si intrecciano in un nuovo rapporto che li rende potenti moltiplicatori di capitale urbano. In quanto parti integranti della città, sono capaci di generare nuove economie e dinamiche di sviluppo interscalari.

Elemento conduttore del ragio-

namiento, poi, era un'idea di città ispirata dal paradigma di *creatività*. (8) Un paradigma che concepiva le aree portuali come fattori condizionanti e non più come elementi avulsi, capaci di superare la tradizionale perimetrazione del *luogo fisico* e di cogliere, invece, quella che Carta chiama la «fisionomia liquida» dell'intera città. (9) Queste nuove categorie originavano importanti chiavi interpretative della contemporaneità che si trasferivano in ambito urbano-portuale fornendo risorse materiali e immateriali per il progetto del confine condiviso.

A livello metodologico, il processo di pianificazione elaborò dapprima un masterplan d'insieme, esposto in occasione della X Mostra Internazionale di Architettura della Biennale di Venezia (10). Questo documento preliminare conteneva il lavoro de L'Officina del Porto e teorizzava il cosiddetto Manifesto della Città Fluida, dal quale discendevano linee guida per la progettazione dei *waterfront* di terza generazione. Gli indirizzi del Manifesto enunciavano sette principi fondativi. Per interpretare il metabolismo fluido di Palermo e orientare quello che i consulenti del PRP nominavano il *fluid project approach*, i principi di 'identità', 'sostenibilità economica', 'potenzialità', 'dina-

(7)

L'Officina del Porto era guidata dal Presidente dell'Autorità Portuale, Antonino Bevilacqua, dal Segretario Generale, Riccardo D'Amico, e da Bartolomeo Salvo della struttura tecnica del Porto. Era coordinata dal punto di vista scientifico da Maurizio Carta, per la pianificazione generale e le connessioni con le strategie urbane e da Flavio Albanese per i progetti pilota.

(8)

Con *Creative City*, s'intende non soltanto come una categoria interpretativa in ambito economico e sociologico, ma anche in chiave di pianificazione guidando le azioni dei decisori politici, degli architetti e dei *city makers*. Il paradigma di creatività si fonda sostanzialmente sull'utilizzo della cultura, ossia delle attività provenienti dal settore culturale, come strumento cambiamento urbano e collettivo; il fine delle sperimentazioni è l'attivazione del cosiddetto 'dividendo creativo' accessibile e sfruttabile da tutta la comunità.

Cfr. Carta M. (2009). 'Creative City 3.0. New scenario and projects'. In: Monographit, vol. 1, pp. 160-185.

(9)

Cfr. Carta M., Ronsivalle D. (2016), *The Fluid City Paradigm. Waterfront Regeneration as an Urban Renewal Strategy*. UNIPA Springer Series.

(10)

L' esposizione Città-Porto a cura di Rino Bruttomesso era inserita nella Sezione collaterale nell'ambito del progetto Sensi Contemporanei della X Mostra Internazionale di Architettura della Biennale di Venezia.

L'esposizione si articolava in quattro mostre, due delle quali a Venezia.

Grande Sud si focalizzava su 10 città portuali del Sud italiano per offrire un'immagine complessiva delle iniziative di riqualificazione del fronte d'acqua urbano-portuale, già condotte o in progetto, dai Comuni e dalle Autorità portuali di 5 regioni italiane. *Palermo, Mediterraneo*, invece, era realizzata in collaborazione con il Comune di Palermo, l'Autorità Portuale di Palermo e l'Officina del Porto. La mostra riportava l'esperienza che Palermo stava conducendo nel campo della riorganizzazione del suo ambito portuale e del suo fronte mare urbano.

mismo', 'interazione', 'multisetorialità' e 'perturbazione' si combinavano tra loro stabilendo quattro fattori di sviluppo coordinati: la 'competitività', la 'coesione', l'innovazione' e la 'conservazione'.

A livello operativo, l'elaborazione del PRP stabiliva tre obiettivi preliminari per le aree portuali: il potenziamento e la competitività della loro funzione di terminale di una catena trasportistica continua e complessa, secondariamente la loro efficienza come spazi di scambio, lavorazione e produzione e di connessione con i territori retrostanti, in ultimo, la rigenerazione dei *waterfront* urbani in un'ottica di nuovo rapporto osmotico e permeabile.

Il layout funzionale del porto introdusse una basilare distinzione delle aree portuali finalizzata a esaltare le singole identità funzionali e l'intensità della relazione città-porto.

Nel *porto liquido*, immerso e ramificato entro il tessuto urbano nelle zone di Sant'Erasmus, Foro Italico, Molo Sud e Cala, le aree funzionali riguardano la nautica da diporto ed attività integrate con elevato grado d'interfaccia città-porto, le aree del terziario avanzato e il Parco Archeologico del Castello a Mare.

Nel *porto permeabile*, cioè l'area per la crocieristica e per il traffi-

co passeggeri con una stretta relazione di interscambio con la città e con il sistema stradale (Molo Sammuzzo, Molo Vittorio Veneto e Molo Piave), le funzioni sono filtrate e l'ambito è caratterizzato da una vasta area di trasformazione che funge da collante tra le attività portuali dedicate ai passeggeri e le nuove funzioni culturali, residenziali e commerciali legate al fronte mare; in esse si manifesta un elevato grado di interfaccia porto-città. Infine, nel *porto rigido*, cioè il nucleo della macchina portuale, totalmente impermeabile alle contaminazioni urbane e protetto nel suo perimetro per consentirne l'efficienza e la sicurezza (Molo Piave e banchina Quattroventi, Cantieri Navali), le aree erano incrementate per consentire maggiore efficienza e cogliere le opportunità della variazione della domanda, tenendo anche conto delle nuove superfici in corso di ultimazione del Porto di Termini Imerese.

Aspetti istituzionali In maniera analoga agli altri scali italiani di medie-grandi dimensioni, anche a Palermo la grande espansione del secondo Novecento impose di regolare l'uso degli spazi operativi e di normare gli aspetti gestionali. Per questo, nel 1961 la legge nazionale n. 1268 istituì l'Ente auto-

mo del porto di Palermo, un istituto di diritto pubblico soggetto alla vigilanza e tutela del Ministero della marina mercantile. (11)

L'atto costituì un organo di governo del porto definendone con puntualità ruolo, funzione, natura e responsabilità. Questa normativa formò una figura di notevole importanza nel quadro delle trasformazioni urbano-portuali.

In seguito, la figura amministrativa dell'ente autonomo o del consorzio venne sostituita da quella dell'Autorità Portuale quando, nel 1994, venne emanata la legge n. 84. Ciò definì un nuovo quadro che, come nel caso di Genova (cfr.01.1.5), diede alla città un ruolo attivo all'interno del Comitato portuale incaricato di approvare i progetti da realizzare in porto. Nella norma del 1994, poi, si chiari il processo di delimitazione dell'area portuale stabilendo i limiti di proprietà del porto e producendo la linea di confine verso la città. Il quadro istituzionale italiano ha però subito un'ulteriore e radicale riforma nel recente passato.

Nuovamente in analogia con Genova, la Riforma dei porti finalizzata nel 2016 produsse una totale riorganizzazione amministrativa mirata a razionalizzare e semplificare il panorama portuale proponendo come principale innovazione un

accorpamento di due o più scali limitrofi all'intero di macro sistemi o cluster portuali di scala territoriale.

In seguito all'applicazione della nuova norma, Palermo divenne il porto principale della nuova Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mare di Sicilia Occidentale che oggi comprende anche gli scali di Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle. Si tratta di un ente pubblico dotato di personalità giuridica e di autonomia amministrativa, di bilancio e finanziaria con compiti di indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate in porto.

Nel quadro attuale gli effetti della Riforma sono ancora difficili da valutare. Dall'entrata in vigore della legge, difatti, le amministrazioni hanno mutato il loro impianto amministrativo e spesso rallentato il processo di pianificazione. Tuttavia in alcuni casi, e Palermo è uno di quelli, la redazione del nuovo PRP non si è interrotta, anzi ha concluso l'iter approvativo nel luglio 2018. A onor del vero, però, il documento riguarda solo lo scalo di Palermo e, diversamente da quanto richiesto nella legge, non fornisce previsioni per gli altri scali del cluster.

(11)

Si fa riferimento alla Legge 14 novembre 1961, n. 1268 dal titolo 'Costituzione dell'Ente autonomo del porto di Palermo e provvedimenti per l'esecuzione del piano regolatore delle opere portuali'.

Progetti Il percorso di elaborazione del PRP di Palermo (2008-2018) è parte di un quadro di ricerca scientifica particolarmente interessante che impiegava la città come laboratorio di sperimentazione. Oltre ai *Nove Progetti/Nove Approdi* e l'esposizione Città-Porto, il lavoro de L'Officina del Porto infatti beneficiò di contributi internazionali tra cui, ad esempio, il progetto WATERFRONT (*Water and Territorial Policies for Integration of Multisectorial Development*). Condotta all'interno dell'Italia-Malta *Operative Programme* (2007-2013), lo studio formulava il cosiddetto *Waterfront Theorem*, concetto secondo cui «doesn't exist the waterfront without its environmental, urban, economic, cultural and social context. So our challenge is to plan, design and govern the metamorphosis toward the fluid city». (12)

(12)

Cfr. Carta M., Ronsivalle D. (2016), *The Fluid City Paradigm. Waterfront Regeneration as an Urban Renewal Strategy*. UNIPA Springer Series.

Questa impostazione conferma l'importanza del fronte mare, di carattere urbano e operativo, in una prospettiva ampia e quanto più complessa. Amplia la nozione di *waterfront* trasformandola in un'*interfaccia* strategica che evolve in parallelo al tessuto urbano, in cui non solo è compreso ma dal quale è alimentato.

Si allineavano su questi concetti sia il Piano Strategico della città (2003-2005) sia il Piano Regolato-

re Portuale (2008-2018). Entrambi i documenti, infatti, proponevano una solida condivisione di intenti tra porto e città che si concretizzava nella creazione di un'*interfaccia* che, nel caso di Palermo, conduce tutta la città verso il mare. Si tratta di una fascia di connessioni che eliminava non solo le barriere fisiche ma annullava specialmente quelle funzionali e concettuali, portando le funzioni urbane fino all'acqua.

Da queste impostazioni si originava il nuovo PRP che, approvato infine nel 2018, si configura come un piano di tipo strutturale in cui sono individuati due sotto-ambiti. Uno è l'ambito portuale e operativo in senso stretto e l'altro è l'ambito di interazione città-porto. Quest'ultimo è suddiviso in sei zone d'intervento che, con diversi gradi di commistione, divengono ambiti speciali anche all'interno degli strumenti di progetto urbani.

(13)

Con questa impostazione, il fronte mare diviene una delle più rilevanti Aree di Trasformazione Integrata (ATI), denominata Waterfront Centrale o ATI 1. Il suo perimetro ricade in aree di proprietà portuale e per questo la sua gestione è affidata direttamente all'Autorità Portuale in un'ottica di coordinamento tra gli enti e di progetto dell'ampio perimetro del porto.

(13)

Oltre alle sei aree d'*interfaccia*, pianificate nell'ambito delle attività svolte con il Comune di Palermo attraverso il Programma "Porti&Stazioni", sono state individuate alcune aree limitrofe al porto che interagiscono con le funzioni portuali.

Per approfondire: Piano Regolatore Portuale di Palermo, Documento di Sintesi, 2008-2018.

Per approfondire portpalermo.it

Terminato il processo di regolare pianificazione nel 2018, il porto ha immediatamente inaugurato la fase dei progetti bandendo un concorso per la progettazione di una porzione di interfaccia posta lungo via Francesco Crispi ed estesa fino ai moli Piave e Sammuzzo. Il bando prevedeva la realizzazione di due terminal, uno crocieristico e l'altro ro-ro, e di un edificio cerniera tra la città e il nuovo layout portuale.

In linea con l'idea di *porto permeabile* contenuta nel PRP, il progetto vincitore ha proposto due stazioni da viaggio e un dispositivo-interfaccia in grado di costituire un nuovo pezzo di città. (14)

L'edificio-interfaccia è pensato come una sequenza di volumi che ospitano le funzioni richieste risolvendo inoltre l'effetto barriera generato dal fronte lungo la banchina Crispi. Nell'intento di ricostruire un dialogo bidirezionale con la città, questo dispositivo si trasforma in un'infrastruttura permeabile e fruibile che genera un nuovo insieme di relazioni lungo il bordo in comune.

Il rinnovato legame città-porto si esprime anche attraverso il nuovo sistema di spazi pubblici che uniscono diverse quote in un tracciato continuo a partire dal livello stradale. Tramite una successione di corti, piazze e giardini, infatti,

l'edificio-interfaccia crea un nuovo piano urbano dove vengono dirottati i flussi pedonali. In questa porzione di porto, inoltre, si intensifica la presenza di funzioni pubbliche e dunque non riservate esclusivamente ai croceristi. Una nuova piazza alla quota della città completa il catalogo dei nuovi spazi pubblici, ponendosi in continuità con il sistema dei percorsi che dalla città si proiettano fino al molo S. Lucia.

L'edificio-interfaccia e le nuove stazioni passeggeri, poi, si saldano con le strutture portuali preesistenti (il Castello a Mare e l'area archeologica ad esempio) che, in questo modo, assumono nuovo valore in un'ottica di sistema. Divengono invariante del progetto contemporaneo, permanenze del confine, ingredienti di una nuova forma di paesaggio urbano-portuale.

(14)

Il progetto vincitore del Concorso bandito dall'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale è stato elaborato da un gruppo temporaneo di progettazione coordinato dalla società Valle 3.0 srl di Roma. Architetti: Emanuela Valle, Maria Camilla Valle, Silvano Valle con Carlo Prati.

Consulenti: Francesco Karrer e Levino Petrosemo.

Team: Isabella Grippo, Astrid Manara, Andrea Piattella, Veronica Regoli, Giulia Spagnuolo, Davide Pellegrini, Andrea Rossi.

Ingegneria: DEBIASIOPROGETTI srl, ETS srl, HYPRO srl.

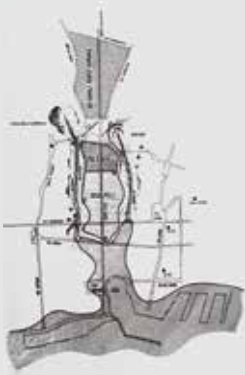
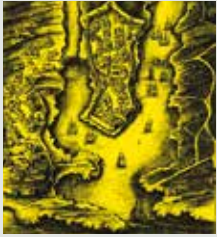
Cronologia

Fatti urbano-portuali

650 a.C.

Zyz e Pánhormos

Dominazione fenicia e greca



830 - 1071

Balarm e Madinah

Dominazione arabo-normanna



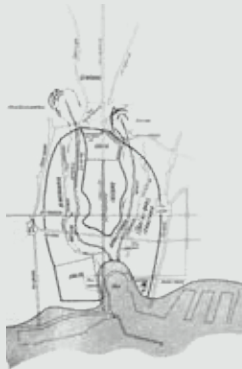
Ruggero I d'Altavilla riceve le chiavi di Palermo da parte dei musulmani (Giuseppe Patania, 1830)

1100 - 1400

Gli Svevi, gli Angioni, gli Aragonesi



Costruzione del molo di destra della Cala (1445) e insediamento dei mercanti di 'nazioni estere': gli Amalfitani, i Pisani, i Genovesi e i Veneziani.



1567

Il Càssaro (Via Toledo)

Il vicereame spagnolo traccia il rettilineo stradale da Porta Nuova e Porta Felice. Il nome deriva dall'antico nome arabo *al Qasr* (la fortificata)



Il Castello a Mare a protezione della Cala

(1581)

1590

Il Molo Nuovo

L'espansione del porto genera uno sviluppo extraurbano di carattere commerciale e marinaro



1600

Strada Nuova (Via Maqueda)

Il vicereame spagnolo taglia il Càssaro con un rettilineo perpendicolare lungo cui si addensano palazzi dell'aristocrazia e complessi conventuali



Croce barocca

Piazza Villena o Quattro Canti, formata dall'incrocio del Càssaro e di via Maqueda

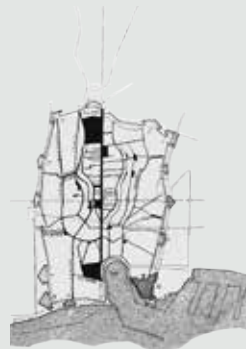


1785

Orto Botanico e Villa Giulia



(1778)



(1781)

1848

Viale della Libertà

Proseguimento di via Maqueda che connetteva le aree *extra moenia* verso nord



Piano regolatore per l'espansione urbana

Consiglio Edilizio

(1859)

Annessione al Regno d'Italia

(1861)



GUERRE MONDIALI

RICOSTRUZIONE POST BELLICA

CONTAINERIZZAZIONE

AUTONOMIA PORTUALE

1865

Molo Nord e Molo Sud

Prolungamento di 160 m, costruzione di uno scalo di alaggio ad uso dei piroscafi, connessione diretta del porto con la stazione ferroviaria



Veduta di Palermo

Francesco Lojacono

(1875)



1885

Piano Giaruso



Esposizione Nazionale

Progetto di Ernesto Basile

(1891/1892)



1910

Mondello

Bonifica del litorale, residenze suburbane per la villeggiatura



1939

Concorso per il Piano Regolatore Generale

4 progetti vincitori, nessuna attuazione a causa dello scoppio delle guerra

Piano per la ricostruzione

(1947)

Circonvallazione (viale della Regione Siciliana)

(1950/1962)



1961

Ente Autonomo del Porto di Palermo

Legge n. 1268

Istituzione dell'organo di diritto pubblico soggetto alla vigilanza e tutela del Ministero della marina mercantile

DISMISSIONE/RICONVERSIONE

NUOVI PIANI E PROGRAMMI

CLUSTERIZZAZIONE

1962

Piano Regolatore Generale

Redatto dal Comune, in particolare ai progettisti e docenti Edoardo Caracciolo, Pippo Caronia, Luigi Epifanio, Giuseppe Spatarisano, Pietro Villa, Vittorio Ziino e coordinato da Vincenzo Nicoletti, direttore dell'ufficio tecnico comunale

Villa Delielia

Demolizione lampo per ampliare via della Libertà

(1959)

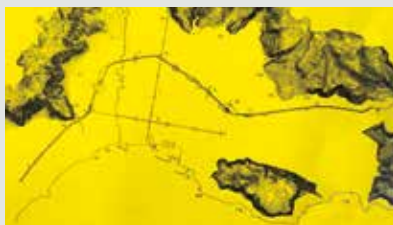


1988

Nove Progetti

9 progetti strategici disseminati lungo i 20 km della circonvallazione e connessi con 9 approdi sulla costa

A cura di Pasquale Culotta



1994

Autorità Portuale di Palermo

Legge n. 84
Riordino della legislazione in materia portuale

Art. 5
Definizione dei contenuti del **Piano Regolatore Portuale (P.R.P.)**

Art. 6
Istituzione delle **Autorità Portuali (A.P.)**

2000

Piano Regolatore Generale

(2002)

Piano Strategico e Urban Center

(2003/2005)

Città-Porto

Esposizione all'interno della X Mostra Internazionale di Architettura della Biennale di Venezia

Grande Sud e Palermo, Mediterraneo

A cura di Rinio Bruttomesso

(2006)

2016

Riforma dei Porti

D. Lgs. 4 agosto n. 169
Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali

Art. 7
Istituzione di 15 **Autorità di Sistema Portuale (AdSP)**, in luogo delle 24 Autorità Portuali

Palermo fa parte dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale**

2018

Piano Regolatore Portuale (PRP)

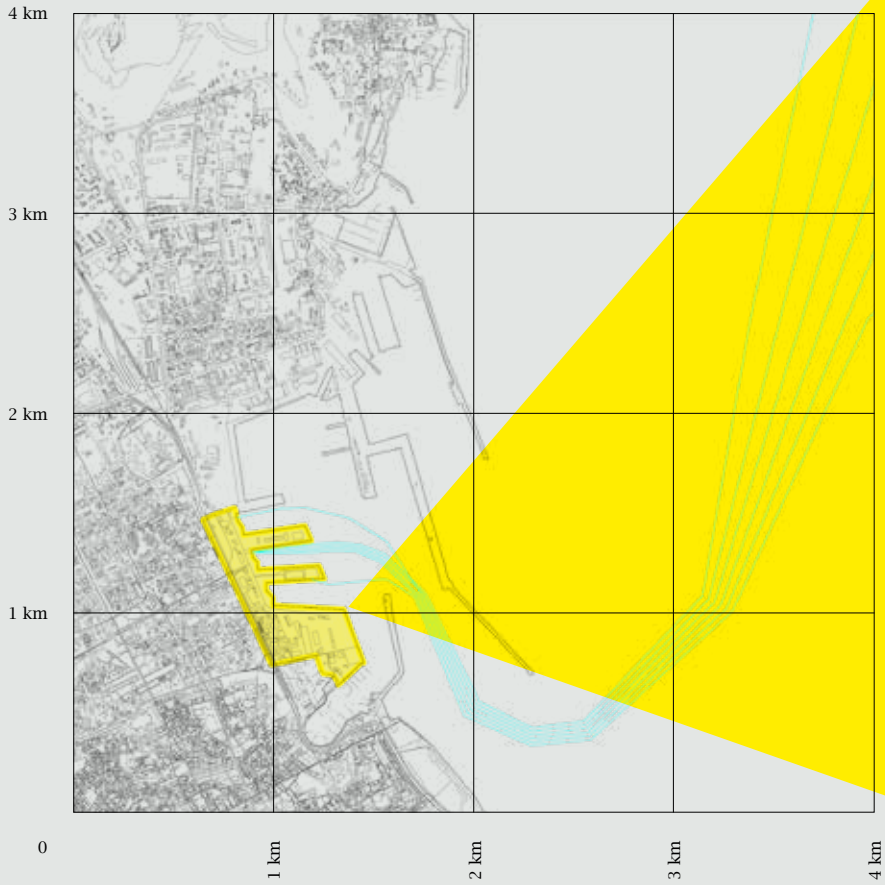
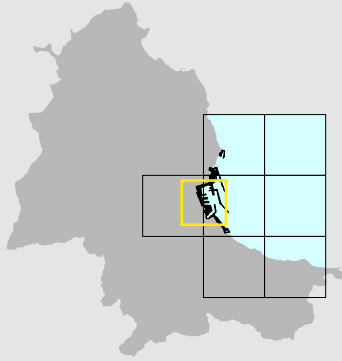


Concorso di progettazione per due nuovi terminal

Team vincitore coordinato da VALLE 3.0 srl (Architetti Emanuela Valle, Maria Camilla Valle, Silvano Valle con Carlo Prati) e con consulenti all'urbanistica Francesco Karrer e Levino Petrosemolò.



Progetti





[13] Concorso di progettazione per due nuovi terminal tra Molo Piave e Molo Sammuzzo

Progetto realizzazione di due nuovi terminal, uno crocieristico e l'altro ro-ro e di un edificio-interfaccia sulla fascia di confine tra città e porto lungo via Francesco Crispi.

L'edificio-interfaccia è una sequenza di volumi che ospita le funzioni richieste risolvendo l'effetto barriera generato dal fronte di via Crispi.

Il terminal crocieristico, invece, è un dispositivo che riqualifica l'intero sistema dei moli e aggrega le preesistenze storico-archeologiche. Il terminal ro-ro riflette alla scala dell'edificio la qualità del edificio-interfaccia. È diviso secondo l'altezza in due parti: da un lato, una nuova città sull'acqua fatta di servizi, percorrenze e funzioni produttive; dall'altro, le funzioni che garantiscono il regolare funzionamento dei traffici.

Progettisti Valle 3.0 srl (Roma).
Architetti: Emanuela Valle, Maria Camilla Valle, Silvano Valle con Carlo Prati.

Consulenti: Francesco Karrer e Levino Petroseмоло.

Team: Isabella Grippo, Astrid Manara, Andrea Piattella, Veronica Regoli, Giulia Spagnuolo, Davide Pellegrini, Andrea Rossi.

Ingegneria: DEBIASIOPROGETTI srl, ETS srl, HYPRO srl.

Committente Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale
Stato 2018 - in corso

* Per le immagini e le informazioni sul progetto vincitore del Concorso si ringrazia Valle 3.0 srl, in particolare l'architetto Carlo Prati. L'utilizzo dei materiali è stato preliminarmente concordato con gli autori.









LA SOGLIA URBANO-PORTUALE

[02]

Oggetto

02.1. Natura e potenziale

Antefatti

02.2.1. Concetto di soglia/e

02.2.2. Patrimonio della soglia

02.2.3. Dall'integrazione alla coesistenza

Prodotti & Mappe

02.1.

Natura e potenziale

Potere Gran parte della letteratura sui cosiddetti *border studies* condivide che il rinnovato interesse verso il tema si afferma nel nuovo millennio in concomitanza con l'implementazione delle frontiere e delle frizioni territoriali. La nascita di nuove barriere, perlopiù derivate da atti di violenza e conseguente difesa, riporta lo sguardo sui confini in modo esteso, ampliando il campo di indagine a diverse tipologie di divisioni spaziali.

Questo ragionamento riguarda molte discipline, legate allo spazio e non, e lega autorità e territori riflettendo sugli effetti di quello che Foucault definiva il «meccanismo del potere» (1). Il tema dei bordi, soprattutto militari e politici, ricorre nelle discipline spaziali già a partire dal secondo dopoguerra, dimostrando che la ricerca scientifica su questo tema non era per nulla scomparsa, anzi si era talmente diffusa da aver trasformato intere nazioni in *borderlands*. (2) La circolazione di queste teorie innescava un cambiamento dei loro significati: se originariamente il bordo in architettura si riferiva al gesto fondativo di segnare un limite tra noto e ignoto dando un ordine umano al caos della natura, oggi, l'argomento emerge in modo esemplare dal momento che gli spazi di contesa, e i conseguenti confini, sono ormai estesi a scala globale. Per questo si può affermare che la spazialità contemporanea è sempre più determinata dalla geometria di molte tipologie di bordi e dalle loro variazioni.

Su questa linea di pensiero, Piero Zanini afferma che l'uomo tende a vivere all'interno di uno spazio limitato poiché necessita di una sorta di barriera (non solo fisica) che lo protegga e insieme lo definisca. Nel margine aumenta il senso di spaesamento, si perdono i riferimenti e, di conseguenza, cresce il bisogno di possesso, di legittimazione, di appartenenza. Secondo Franco La Cecla nella marginalità le diversità si acquisiscono ed è possibile incontrare la vera autenticità dei luoghi. (3)

Queste riflessioni palesano come il tema dei confini abbia molto a che fare non solo con la sicurezza o la regolazione

(1)
Cfr. Foucault M. (2007), *Security, Territory, Population*. Lectures at the Collège de France, 1977-1978, New York.

(2)
Cfr. Paasi A., (1996), "A Border Theory: An unattainable dream or a realistic aim for border scholars?". In: Wastl-Walter, D. (2011) (a cura di), *The Ashgate Research Companion to Border Studies*, London, Ashgate.

(3)
Si fa riferimento, tra gli altri, agli studi di Piero Zanini e Franco La Cecla a proposito della spazialità di confine e degli effetti che provoca in termini di orientamento, percezione e personalità dei luoghi.
Cfr. Zanini P. (2000), *Significati del confine. I limiti naturali, storici, mentali*, Bruno Mondadori Editore, Milano.
Cfr. La Cecla F. (1988), *Perdersi. L'uomo senza ambiente*, Laterza, Roma - Bari.

degli spazi, ma anche con la costruzione dell'identità spaziale e della personalità di abitanti e luoghi.

Spazio L'interesse degli studi urbani verso le molteplici tipologie di confine si deve principalmente a Sharon Zukin (cfr.02.1.1) che, alla fine del Novecento, introduceva la fondamentale idea di *spazio liminale*, estendendo in campo spaziale il ragionamento sulla liminalità che Victor Turner aveva proposto in campo temporale. (4)

Zukin sostiene che gli spazi di confine, o liminali, siano figure che si collocano sempre più spesso *al centro* delle città (e non nelle periferie) dove si sono formati per effetto di forze che modificano la struttura dei territori. Si tratta di alterazioni territoriali che non rimangono distanti dal fulcro della vita e del lavoro metropolitano ma che si manifestano con evidenza chiedendo l'elaborazione di strumenti idonei al loro studio.

La crescente attenzione nei confronti della mobilità e del commercio in ambito sociologico e l'affermarsi sempre più reale della *network society* hanno prodotto cambiamenti irreversibili: la transizione verso la dimensione globale e la crisi del concetto di territorio, ad esempio, enfatizzavano le differenze sociali e politiche e ampliavano la gamma di condizioni e pratiche contemporanee. Su questa linea di pensiero, l'espansione del concetto di *spazio*, che si afferma in ambito architettonico soprattutto durante il post-modernismo, rinnova l'interesse verso i confini producendo una frammentazione delle accezioni tramite cui lo spazio viene descritto e concettualizzato. Questa svolta (detta *spatial turn*) ne amplia il concetto trasformando lo spazio in una potente metafora contemporanea, un paradigma costitutivo di relazioni politiche e sociali. (5)

Lo *spatial turn* offre l'opportunità di incrementare approcci alternativi ad alcune discipline fino ad allora *despazializzate* (la geografia ad esempio) e, al contempo, produce molteplici *forme di spazio*. Spazialità interstiziali, residuali o liminali che indirizzano la ricerca e il progetto sulle di-

(4)

Cfr. Zukin S. (1991), *Landscape of Power*. Berkeley, CA: University of California Press.

Cfr. Turner V. (1967), *La Foresta dei Simboli*, Morcelliana, Brescia.

(5)

Cfr. Brambilla C, Laine J., Bocchi G. (2015), *Borderscaping: Imaginations and Practices of Border Making*. Routledge, London.

scontinuità e sulle linee di demarcazione di città e territori, incoraggiando l'esplorazione dei bordi nella loro natura geneticamente stabile e cristallizzata.

In questa rivalutazione del concetto di spazio incidono nuovamente gli effetti della globalizzazione: con la diffusione dello strumento digitale, delle nuove tecnologie e della dimensione virtuale, difatti, non c'era più bisogno dello *spazio fisico* per stabilire relazioni, ma cresceva sensibilmente la necessità di *luoghi per riconoscersi*, di paesaggi culturali e simbolici capaci di rappresentare legami, di raccontare storie e raffigurare immagini personali.

Bordi L'impatto delle dinamiche globali sulla territorialità si è manifestato in termini teorici, ma ancora di più in termini di trasformazione e gestione degli spazi costruiti. Il mondo contemporaneo è stato *de-solidificato* affermando la sua complessità *liquida* e ha assunto una forma sempre più *de-bordizzata*, cioè senza limiti, che mette in dubbio le gerarchie nazionali e i concetti di centro e periferia.

Ciononostante, e paradossalmente proprio in questo contesto, la tematica dei bordi è tornata prepotentemente ad affermarsi: «il confine, dato per oltre-passato, come tra-passato nella globalizzazione, ritorna in realtà ingigantito ad una scala tendenzialmente mondiale. La globalizzazione è lo spostamento del confine sino ai suoi limiti concepibili [...]». (6)

A cavallo tra il Novecento e il Duemila, infatti, si riporta un'esplosione senza precedenti di varie forme di bordo: linee statiche o naturalizzate che marcano i limiti delle autorità e nascono perlopiù per ragioni di sorveglianza, regolamentazione e paura. L'associazione tra i fenomeni di *globalization* e *bordering* (letteralmente la produzione di bordi) afferma il pensiero secondo cui «borders are everywhere» (7), riconoscendone l'inarrestabile moltiplicazione ma anche la capacità di divenire lenti attraverso cui interpretare società e territori.

Grazie a questa riscoperta la nozione di bordo si è arric-

(6)
Cfr. Ferrara P. (2011), "Limes. Il confine nell'era postglobale". In: *Sophia*, volume 3, numero 2, pp. 183-194.

(7)
Cfr. Paasi, 1996.

chita di senso e operatività: ha impiegato gli spazi liminari come oggetti di studio in cui descrivere una nuova spazialità nella quale si intrecciano le relazioni tra forme di potere e sistemi costruiti e prendono forma i concetti di cittadinanza, appartenenza e identità.

Con il processo di *bordering*, i bordi divenivano dispositivi di differenziazione spaziale inseriti in un quadro non più immobile ma in divenire. Ciò liberava il loro potenziale critico e evidenziava l'urgenza di individuare una nozione più articolata e contemporanea per descriverli. In questo senso, l'idea di *borderscape*, teorizzata da Arjan Harbers nei primi anni Duemila, fornisce indubbiamente una nozione efficace sotto il profilo sia ontologico che metodologico. (cfr. 00.1)

I *borderscapes*, specialmente quelli prodotti dalla presenza di grandi complessi infrastrutturali, infatti, sono luoghi preferenziali per comprendere le frammentazioni spaziali e le relazioni politico-istituzionali che innervano i territori:

«[...] Political ideologies have affected architecture since earliest times. Government buildings and urban ensembles reflect not only the *zeitgeist* but also the political climate at the time of building. [...] An attempt to make sense of this patchwork [...] with different political systems, traditions and alliances requires case studies, new classifications and recommendations on a continental scale. The best places to carry out such research are border areas, the fault lines between political entities». (Harbers 2003)

Definizioni Pluralità e dinamismo dei bordi sono spesso fonte di ambiguità specialmente in termini pratici. L'assenza di accezioni univoche dichiara una conflittualità anche fisica che si riversa lungo i bordi trasformandoli in luoghi di separazione e scontro.

I bordi sono solidificazioni territoriali talvolta marcate da linee nette e continue, altre volte da sequenze complesse, sfocate e multistrato. Spazi sui quali non ci si sofferma ma

ci si distacca con aree di filtro, ambiti dove i progetti non arrivano e i piani urbanistici sfumano le loro indicazioni. La proliferazione di termini conati per rappresentare la diversificazione dei bordi (non solo nella lingua italiana) sembra in qualche modo confermare ricchezza e disordine di questo tema. Bordo, confine, limite, margine ma anche barriera, frontiera, interfaccia, soglia: ognuno di questi termini allude più o meno allo stesso concetto di fondo, descrive un elemento che si trova *tra* altre cose, che divide, che sancisce la fine di una situazione o di uno *status* e l'inizio di un'altra segnando implicitamente una decisa variazione strutturale. È un qualcosa che separando connette (o viceversa) e che produce intorno a sé una condizione, più concretamente un ambito, su cui trasferisce i suoi stessi caratteri genetici. In questo senso, assume valore parlare di 'spazio di confine', ma ancor di più, di 'confine come spazio' per valutarne a pieno peso e entità. (8)

Le strade potenzialmente percorribili da queste linee di ragionamento sono molte e sfociano quasi sempre in intrecci disciplinari complessi. I vocaboli sopra citati, poi, non sono sinonimi ma, con piccole o grandi sfumature, permettono variazioni di significato per nulla trascurabili.

Quel che importa in questo contesto è isolare due idee guida. Innanzitutto, il confine studiato in questa ricerca è un elemento dotato di spessore e intensità variabili la cui forma è difficilmente descrivibile in maniera finita e che, pertanto, necessita di codici e linguaggi dedicati. In secondo luogo, questo confine è uno spazio intermedio, una «sutura unificante» più che un'«isolante barriera» (Lynch 1964). È un'interfaccia che considera l'instabilità e la mutevolezza degli organismi urbani e presuppone passaggio e movimento. Un campo in cui, mentre flussi e forze convergono e divergono, l'identità e il carattere di comunità e luoghi si condensano.

Luogo Il bordo è un elemento che identifica, o meglio, origina un *luogo* dotato di una dimensione spaziale *di confine*.

(8)
Cfr. Zanini, 2000.

(9)

Per approfondire fare riferimento agli studi e alle pubblicazioni del gruppo di ricerca 'Border Conditions', diretto da Marc Schoonderbeek.

Costituitosi nella Facoltà di Architettura della Delft University of Technology nel 2002, lavora nel campo dei *border studies* a livello internazionale.

(10)

Cfr. Crotti S. (2000), *Figure architettoniche: soglia*. Edizioni Unicopli, Milano.

Una dimensione capace di declinarsi in numerose sintesi e di trasformare il bordo in un mezzo per comprendere le modificazioni contemporanee delle cosiddette discipline dello spazio. (9)

Sergio Crotti conferma che la produzione di bordi è ormai una prassi continua nella città contemporanea e che questa proliferazione, di fatto, ha modificato il ruolo originario del confine (10):

«I limiti spazio-temporali impressi dai mutamenti odierni alla forma insediata definiscono nuove soglie, intese come apprendimenti gravitazionali delle componenti fisiche, culturali, funzionali date per intorni discreti». (Crotti 2000)

Il concetto contemporaneo di bordo ha dunque abbandonato la sua natura classica di oggetto separatore per assumere una nuova configurazione, non solo più eterogenea ma soprattutto più estesa e dinamica. È diventato un elemento strutturale dei sistemi urbani, un bordo spaziale, ma anche mentale, culturale, ideologico.

Ciononostante, l'esplorazione in materia urbanistica trasmette un quadro abbastanza diverso, specialmente nella pianificazione territoriale dove il tema dei confini è quasi inesistente, o meglio è trattato in modo casuale e non specifico. Di certo, si tratta di territori per cui non è facile formulare indirizzi di sviluppo e che, di conseguenza, rimangono spesso non approfonditi, letteralmente ai margini. Eppure in alcuni casi particolari, ad esempio quello dei confini che dividono formalmente città e porti, si rilevano potenzialità interessanti che generano nuove sinergie a vantaggio di entrambi i fronti.

Soglia La dimensione portuale presuppone da sempre una certa attitudine al cambiamento. A causa delle incessanti evoluzioni tecnologiche e infrastrutturali e delle dinamiche marittimo-commerciali globali, struttura e sintassi del-

la città portuale sono sovente chiamate a profondi cicli di trasformazione e aggiornamento. Ogni fase del processo si è confrontata non solo con la preesistenza fisica, ma soprattutto con tracce della memoria urbana e umana accumulatesi attraverso azioni sovrapposte. Si tratta perlopiù di dismissioni di aree e di manufatti obsoleti, rinnovamento e assimilazione di nuove strumentazioni e meccanismi, alterazione linguistica di codici edilizi.

In questo complesso quadro, la commistione più evidente si condensa lungo i confini funzionali e amministrativi: sebbene siano spesso percepiti come spazi di contesa, in realtà, i paesaggi di confine tra città e porto sono interfacce sensibili, dotate di potenzialità ricettive e, in primo luogo, disposte e/o sottoposte al mutamento.

Grazie agli studi della geografia marittima è possibile valutare le conformazioni spaziali assunte nei secoli dalle città portuali. (cfr. 01) Tra Ottocento e Novecento si osserva la nascita di un confine che divide e contemporaneamente connette il porto e la città: una figura reale e percepibile nella quotidianità nel movimento di uomini e merci, un fronte fisico ed effettivo. Così inteso, il confine urbano-portuale è uno spazio liminale, un terzo *stato* (o *stadio*) rispetto alla città o il porto propriamente intesi, una *soglia* dinamica.

L'idea che esista una *soglia* a separare e a mettere in comunicazione le aree urbane e quelle operative è un concetto che non sarebbe mai stato compreso in epoche passate quando la città e il porto vivevano in una dimensione di sostanziale coesione spaziale e simbolica. È difatti solo in seguito all'espansione e specializzazione delle infrastrutture portuali, che azioni esterne hanno mutato le aree di connessione tra città e porto e trasformato gli scali in entità autonome sotto il profilo amministrativo e fisico. (11)

«The port-city interface is a phrase that would not have been understood in past times when an interdependent city and port shared a common identity. [...] As ports

(11)
Cfr. Hoyle B.S. (2006), "Identity and Interdependence: Transport and Transformation at the Port-City Interface". In: *Fourth Intermediate Meeting Koper, March 31st - April 1st, 2006*.

and cities have developed new roles within contrasted but interrelated and interdependent systems at local, regional and global scales, a new interface between port and city has emerged [...] as a major concern of many people and organizations over the past fifty years». (Hoyle 2006)

Medium Impiegare il concetto di *soglia*, formazione indefinita e di ampiezza variabile e arbitraria, rappresenta un passaggio cruciale nel superamento delle idee di bordo, confine e limite, dal momento che permette l'evoluzione del confine legale in confine progettuale.

Per apprezzare il concetto di *soglia* è possibile immaginare uno spazio filtro, precario, discontinuo, frammentato in parti nelle quali giustapposizioni e antinomie assumono forma concreta tanto da conquistare spazio e farsi riconoscibili. Letteralmente, la *soglia* urbano-portuale è quella fascia di spessore variabile prodotta dalla presenza del limite amministrativo che divide il territorio della città da quello portuale. La *soglia* è un elemento fisico, un sistema in cui si concentra l'insieme di interazioni e dipendenze che legano irriducibilmente una città al suo porto. È un luogo che si espande in ampiezza a seconda delle trasformazioni degli spazi limitrofi, che si tratti di dismissioni, riconversioni, o diversamente di ampliamenti in chiave operativa. Nel suo statuto liminale confluiscono i flussi provenienti da terra e da mare e sono rappresentate le potenzialità di contatto, condivisione e progetto dei territori urbano-portuali.

Con la nozione di *soglia* si intende un territorio soggetto a continue sovrapposizioni che bilancia spinte contrapposte garantendo la tenuta: un «*medium* della comunicazione interscalare, condensatore di relazioni molteplici, attrattore dinamico degli ambiti coinvolti che può dunque considerarsi nucleo generatore di trasformazioni». (Crotti 2000)

Il passaggio al concetto di *soglia* non è quindi casuale ma una scelta precisa. In questo modo, difatti, l'idea di bordo (o di limite e margine) arricchisce il suo significato acquisendo accezioni di movimento e mutamento.

Figura Secondo alcuni, poi, la *soglia* urbano-portuale è una «figura architettonica» (Crotti 2000) che varia a seconda dei contesti e di molteplici fattori. La sua forma, infatti, non ha uno schema universale o una tipologia standard, ma può articolarsi in modelli differenti perlopiù al variare di aspetti legati alla morfologia dei luoghi, agli strumenti di pianificazione vigenti e al governo dei territori.

In questo senso, l'aspetto di gestione appare quasi sempre il filtro più idoneo ad esplorare l'attuale natura della dimensione urbano-portuale in diversi contesti di studio (12):

«[Today] the forces that shape geographical shifts in the port-city interface have become much more complex, and are better explained from an institutionalist point of view: a view that attends to the rules, norms, and beliefs that govern the policies and plans for city and port, without neglecting the ever-changing behavior and capabilities of those affected by the port and port-related projects». (Daamen, Louw 2016)

(12)
Cfr. Daamen T. A., Louw E. (2016), "The Challenge of the Dutch Port-City Interface". In: *WINDOW ON THE NETHERLANDS*, Royal Dutch Geographical Society KNAG.

Il bordo del porto (verso la città), quindi, è un sistema di separazione che si traduce in una linea tracciata sulle planimetrie e alla quale si attribuiscono significati plurali. Marca l'inizio e la fine delle competenze dell'ente portuale, ma, ancor di più, il suo regime liminare, l'insieme dei flussi e delle forze che compensa e trattiene, genera la nascita di un *luogo* simbolico che rappresenta il temperamento della città portuale stessa.

Alterazione La formazione della *soglia* urbano-portuale deriva da un'alterazione dello spazio, la quale rappresenta i molti modi in cui il potere si riflette sulle configurazioni sociali e spaziali. (13)

La *soglia* urbano-portuale è una costruzione politica e, sebbene la sua funzione amministrativa sia spesso dominante, quel che importa è saperne riconoscere la disponibilità a divenire organismo dinamico e scheletro progettuale.

(13)
Cfr. Schoonderbeek M. (2013), "The border as threshold space of simultaneities", in: *Archimaera*, numero 5, pp. 151-165.

Il paesaggio della *soglia* si legittima tramite un incontro (o uno scontro) e, addirittura, esiste proprio dal momento in cui la relazione tra città e porto è divenuta controversa:

«The port-city interface may be described as a system, or as a concept, or as a series of mechanisms that, collectively and individually, link port and city, closely or tenuously. [...] In spatial terms, on land and water, an interface zone exists between urban activities and maritime activities. Through this zone there may run a line of demarcation between urban and port administrations. The zone may be an area of cooperation or of conflict, and may present a scene of degeneration and decay, or may be characterized by regeneration and lively growth». (Hoyle 2006)

Paradigma Mentre nel territorio della *soglia* si condensano interazioni economiche, commerciali e culturali che strutturano il legame tra i due territori, si definisce anche la condizione urbano-portuale stessa.

È principalmente per questa ragione, perciò, che la *soglia* viene qui assunta come campo di indagine prioritario e come *paradigma* attraverso cui (e in cui) esplorare i caratteri della commistione urbano-portuale contemporanea, quella condizione che la ricerca nomina *portualità* (cfr. 01). Del resto, la *soglia* tra città e porto è capace di acquisire grande valore anche in termini simbolici: è opinione di molti, infatti, che l'identità di una città portuale sia un'idea che si gioca proprio lungo il confine e che si definisce attraverso la tipologia di interazioni riscontrabili lungo l'interfaccia condiviso. (14)

Frammento Lo studio della *soglia* urbano-portuale ambisce a investigare in maniera unitaria l'insieme di manufatti, infrastrutture e attrezzature che nel tempo sono sorte e si sono sviluppate lungo il bordo del territorio portuale, considerandole come un sistema compatto per quanto eterogeneo. Tra una città e il suo porto, difatti, vi sono punti

(14)

Per approfondire, tra gli altri.

Cfr. Hayuth Y. (1982), "The Port-Urban Interface: An Area in Transition". In: *The Royal Geographical Society Stable*, volume 14, numero 3, pp. 219-224;

Cfr. Hoyle B.S. (2011), "Tomorrow's World? Divergence and Re-convergence at the Port-City interface". In: Bruttomesso R, Alemany J. (a cura di), *The Port City of the XXIst Century. New Challenges in the Relationship between Port and City*. RETE Publisher, Venezia.

o meglio intere fasce di potenziale contatto che si snodano lungo e attraverso il confine demaniale. A definire l'intensità di questo possibile dialogo è la natura delle attività portuali e urbane che si trovano a fronteggiarsi.

Nonostante le differenze derivate dai singoli contesti, difatti, la *soglia* può essere investigata come frammento significativo di una più generale e vasta complessità.

Racconto Esistono varie *soglie* nella città contemporanea (non solo tra città e porto) che è possibile esplorare lungo i margini di discontinuità dei territori. Fratture naturali o artificiali in cui avviene un passaggio di stato.

Nel caso urbano-portuale, raffigurare e comunicare tali figure liminali richiede la costruzione di un racconto longitudinale nel quale si scandisce il ritmo della relazione tra porto e città. Un processo di rappresentazione siffatto deve tenere conto delle differenti geometrie in cui la *soglia* si plasma e sviluppare una metodologia di lettura dedicata. Con il proposito di elaborare mappe della *soglia* urbano-portuale dedicate ai vari contesti di studio, quindi, ci si pone l'obiettivo di restituirne l'ambivalenza e la pluralità causate da agenti esterni o intenzionalmente introdotte mediante il progetto. (cfr. 02)

Mappa La costruzione di una mappa è un esercizio che, secondo Mohsen Mostafavi, presuppone un'immaginazione cartografica, una sorta di nuova abilità di *vedere la realtà* e di rappresentarla nelle sue componenti *immaginifiche* attraverso un insieme di segni convenzionali. (15)

La mappa è rappresentazione di un costruito sociale all'interno di una cornice spaziale e offre un mezzo per navigare lo spazio che raffigura. Nella sua strutturazione, inoltre, molto dipende dallo scopo e dalla storia che la mappa si propone di raccontare in quella particolare occasione.

La scelta di impiegare convenzioni per raffigurare i luoghi e le loro proprietà, poi, comporta un linguaggio simbolico e ricco di astrazione, in grado di comunicare rilevanti conte-

(15)
Cfr. Mostafavi M. (2015), "Foreword". In: Doherty G., Waldheim C. (a cura di) *Is Landscape...? Essays on the Identity of Landscape*. Routledge, pp. xiii-xiv.

nuti caratteriali. Una cartografia siffatta tende al *verosimile* (più che al *vero*) e riesce a proiettarsi in configurazioni future trasmettendo la dinamicità del paesaggio, le sue variazioni e l'inseparabile relazione tra ciò che è dato di partenza (la topografia) e ciò che avviene dopo (il progetto).

Tuttavia la rappresentazione dei confini, e degli spazi da essi generati, è particolarmente controversa poiché pone un problema di relazione tra spazio e norma, di raffigurazione di una condizione contraddittoria e paradossale, ma non solo. Si tratta di mappare qualcosa che c'è ma non si vede, che determina un regime istituzionale e produce uno statuto vincolante, ma che spesso è completamente invisibile. Collocare un confine nello spazio, *dargli un luogo*, ha a che fare con la consapevolezza che le persone hanno della loro esistenza. Riguarda i processi, per nulla stabili, che ne determinano forma e carattere, dipende dalle pratiche individuali e collettive di costruzione del concetto di bordo. (16)

(16)
Cfr. Brambilla, 2015.

Nel caso specifico, la *soglia* urbano-portuale descrive una situazione bloccata in cui, nella maggior parte dei casi, il bordo fisico dei due territori coincide con il limite amministrativo. Tutto ciò è acuito dalla pianificazione che continua a lavorare su spazi contornati oltre ai quali inizia un altro mondo e vigono altre regole. La *soglia* è una sequenza spaziale in cui si riconoscono caratteri diversi che rendono possibili (o impossibili) aperture, interferenze, passaggi. Attraverso le mappe si prova a tenere conto della fragilità e della genetica tensione al cambiamento di questi spazi. Dopotutto, l'ambizione della mappa della *soglia* urbano-portuale è quella di dare forma a «[...] the imaginary power of borders as a concept». (17)

(17)
Cfr. Sidaway J. (2007), "The Poetry of Boundaries". In: Rajaram P. K., Grundy-Warr C. (a cura di) *Borderscapes: Hidden Geographies and Politics at Territory's Edge* (Borderlines series), University of Minnesota Press, Paperback, pp. 161-181.

Interpretazione Da sempre la mappa è una rappresentazione semplificata che comporta gradi di imprecisione e di approssimazione. Del resto, più la tecnologia ha fornito supporti precisi e realistici per descrivere il mondo (immagini satellitari, scatti dalle stazioni spaziali, rilievi parametrici), più è cresciuta la ricerca di linguaggi in grado di esprimere

legami, impressioni e perfino sentimenti. Le mappe si sono arricchite di segni che mettevano sempre meno a fuoco gli oggetti fisici per concentrarsi invece sui fenomeni spaziali, sulle storie derivate dalle esperienze, sui paesaggi prodotti. Sebbene questa evoluzione abbia richiesto un aggiornamento in materia di rappresentazione, non ha però variato l'originario carattere ambiguo delle carte: immagini imperfette che restituiscono una realtà mai definitiva, bensì dinamica. Queste qualità sembrano ben accordarsi con il carattere dei bordi: sono in sintonia con la loro capacità di interpretare le variazioni degli spazi contemporanei, di mettere a sistema le scale del progetto valorizzando l'eterogeneità del patrimonio culturale urbano e umano.

Per questo, il processo di concettualizzazione dei bordi necessita non tanto che questi paesaggi vengano restituiti ma piuttosto interpretati e compresi come «[...] luoghi del mondo che diventano, per la loro forza evocativa, metafore di situazioni esistenziali, chiavi di confronto tra culture». (18) Le mappe della *soglia* urbano-portuale, quindi, costituiscono un primo atlante di immagini non neutrali tramite cui si ambisce a dar voce alla discontinuità dei territori. Forse l'idea di rappresentare un confine sfiora l'impraticabilità poiché si pone il proposito di dare forma a qualcosa di impalpabile e di cogliere un significato laddove si sarebbe tentati di vedere solo cose e fatti. La mappa, pertanto, è uno strumento utile non solo a localizzare la geometria della *soglia*, ma soprattutto a restituirne l'ampiezza, l'impatto spaziale in termini di relazioni e la potenziale consistenza progettuale. Ricchezza e pluralità della *soglia*, ad ogni modo, possono anche produrre un senso di spaesamento, quasi di vertigine. Sperimentare il confine significa avere a che fare con il suo dinamismo, ma anche accettare la contraddizione che inavvertitamente genera. Rimanere spiazzati nel tentativo di rappresentare i paesaggi della *soglia*, quindi, è parte fondamentale del processo di costruzione di strumenti in grado di comprenderne e comunicarne la complessità.

(18)

Cfr. La Cecla F., Zanini P. (2004), *Lo stretto indispensabile. Le terre divise da un piccolo pezzo di terra*, Bruno Mondadori, Milano.

02.2.

Antefatti

02.2.1. Concetto di soglia/e «Figura liminare, spazio della transizione, luogo di discrimine, *soglia* è termine la cui estensione concettuale trascorre dai miti d'origine ai riti di fondazione, attraversa i periodi storici e solca molteplici domini del sapere». (Crotti 2000)

Per comprendere il concetto di *soglia* sotto il profilo delle discipline architettoniche può essere utile, in prima istanza, operare alcuni sconfinamenti disciplinari estendendo il ragionamento e trasferendolo in territori in cui compromettere i confini e produrre inesplorate concretizzazioni del tema del bordo.

Dapprima, è possibile fare riferimento ad alcuni aspetti del mito della caverna narrato da Platone nel libro settimo de *La Repubblica*. (19) Secondo una delle molte interpretazioni di questo testo, universalmente riconosciuto come fondamentale per la storia del pensiero e della cultura occidentale, la caverna rappresenta metaforicamente una *soglia*, ossia un mondo collocato in posizione mediana tra la condizione di mortalità e quella di immortalità.

Non a caso, la *soglia* (dal latino *sōlea*, pianta del piede, suola) corrisponde all'entrata (e all'uscita) di un luogo, in questo caso della caverna, e coincide con l'area che mette in comunicazione il mondo terrestre e la sua proiezione sulla parete di fondo.

Secondo Platone, tra la dimensione interna (limitata e riflessa) e quella esterna (completa e reale) si trovano il raggiungimento della pura conoscenza ma soprattutto un ambito di passaggio, carico di contraddizioni e differenze, che diviene incubatore di innovazioni potenti e molteplici. Muovendo oltre la narrazione mitica, l'accezione di liminalità, come riportata nelle ricerche di Victor Turner, descrive una condizione in corso di trasformazione e considera questo stato provvisorio una finestra di scambio e osservazione, una *soglia* in termini temporali. (20)

Turner faceva corrispondere al regime liminale un intervallo fuori dal tempo, perturbante e rivoluzionario: «Nella liminalità, le relazioni sociali profane possono essere inter-

(19)

Raoul Bunschoten sostiene che «The cave is a perfect liminal body: a threshold space of life and its border between mortality and immortality. [...] The Neo-Platonists uses the cave as a concept - a model of the hybrid nature of a threshold space [...]».

Cfr. Bunschoten R. (2010), "Liminal Bodies and Urban Incubators". In: Schoonderbeek M. (2010), *Border Conditions, Architectura & Natura*, 01 edizione, Amsterdam, p. 278.

(20)

Cfr. Turner V. (2014), *Dal rito al teatro*, Il Mulino, Bologna, p. 59.

rotte, i diritti e gli obblighi precedenti sono sospesi, e può sembrare che l'ordine sociale sia sovvertito [...]». In questa prospettiva, le soglie sono tempi (o luoghi) sul punto di cambiare, in cui avviene una neutralizzazione dei rapporti preordinati. Sono intermezzi dove si prova una sospensione dai regimi ordinari e si origina un margine di libertà in cui può avvenire qualcosa di straordinario.

Porta Un'altra eloquente interpretazione del concetto di *soglia* si trova nell'opera *Disegno di una porta per entrare nell'ombra* che Ettore Sottsass realizzò nel 1973. (21)

Il progetto consisteva in alcuni portali realizzati con listelli di legno, corda e foglie di palma posti in una piana desertica esattamente sul bordo tra una zona di sole e una di ombra. Pur trattandosi di modeste fabbricazioni, le opere non erano semplici installazioni ma architetture che marcavano il passaggio dalla luce al buio. La loro funzione era esplorare la spazialità di confine cambiando la percezione del paesaggio e influenzando lo stato d'animo degli utenti. Ogni portale erigeva una barriera e divideva uno spazio unitario spostando l'attenzione su una discontinuità, quella tra luce e ombra, altrimenti non così evidente in termini tridimensionali. Creando un varco in questo fronte, poi, si garantiva la possibilità di un attraversamento che, in modo tacito ma pressante, dava origine ad un invito o una sfida. Oltrepassare il portale provocava una sensazione di eccitamento e perfino di paura, quasi come se potesse succedere qualcosa di inaspettato e incredibile una volta aldilà. L'opera generava un campo intermedio, uno spazio carico di qualità liminali che evocava trepidazione e attesa verso un *oltre* da raggiungere e sperimentare.

Genesis Come la sua natura, anche la genesi della *soglia* è tanto aperta quanto ambigua, si palesa per contrasto e contiene alcune rivelazioni.

Quella di *soglia* è una nozione connessa ma sostanzialmente diversa da quella di confine o di bordo. Il confine

(21)

Tra il 1972 e il 1974 Ettore Sottsass realizza "Metafore", una serie di installazioni in cui l'architettura si riduce ad un contorno fragile che allude alla presenza dell'uomo, ma ciò che appare è invece lo sfondo immutabile del paesaggio.

La figura linguistica della metafora connette perciò l'uomo al paesaggio, ricostruendo il legame spezzato tra i due.

Cfr. Sottsass E., *THERE IS A PLANET*, Mostra a cura di Barbara Radice, Triennale Design Museum, Milano, 2017.

emerge dalla necessità di fissare punti fermi, linee di forza utili a riconoscere una differenza e consacrare l'esistenza di un'alterità attraverso la regolamentazione del rapporto con essa.

La *soglia*, invece, è un dispositivo inclusivo, non soltanto una linea ma una zona con proporzioni territoriali che si definisce traendo legittimazione dalla sua posizione mediana e composita. In linea con la visione di Sottsass, Unwin sostiene che una barriera serve a tenere cose, persone e luoghi da una parte, mentre l'esistenza di varchi dà la possibilità di spostarsi da un lato all'altro creando una *soglia* che spinge all'interazione.

Per questo, prosegue Unwin, le *soglie* si formano *prima* dei confini poiché esistono già sotto forma di promesse, nella consapevolezza che, oltre le barriere, esiste un altro mondo a cui accedere. (22)

La genesi della *soglia*, quindi, si configura come un gesto fondativo che, sostiene Simmel, non produce soltanto una netta separazione, ma pone le basi per la ricerca di una futura connessione. In altre parole, è la percezione del distacco a rendere naturale il successivo contatto (23):

«[...] we can only sense those things to be related which we have previously somehow isolated from one another; things must first be separated from one another in order to be together». (Simmel 1994)

La costruzione di barriere e simultaneamente di varchi, dopotutto, rientra nel campo delle grandi conquiste umane. Dimostra la capacità di contrastare la natura ritagliando una porzione di spazio finita dal resto del mondo continuo e infinito e sottolinea la possibilità di uscirne fuori in ogni momento oltrepassando il limite.

Globalizzazione Dice Franco Farinelli che il fenomeno della globalizzazione ha obbligato a riconoscere il mondo per quello che è veramente, un globo e non una mappa. (24)

(22)

Cfr. Unwin S. (2007), *Doorway*, Routledge, Oxon.

(23)

Cfr. Simmel G. (1994), "Bridge and Door". In: *Theory, Culture & Society Journal*, volume 11.1, Sage Publications, London pp. 5-10.

(24)

Cfr. Farinelli F. (2009). *La crisi della ragione cartografica*, Piccola Biblioteca Einaudi, Bologna.
Cfr. Farinelli F. (2003), *Geografia. Un'introduzione ai modelli del mondo*. Piccola Biblioteca Einaudi, Bologna.

Come anticipato, i meccanismi del mondo antropizzato sono stati stravolti da dinamiche che, incidendo sulle forme spaziali, hanno contribuito a consolidare il tema dei bordi. Il fenomeno del *bordering*, infatti, è contestuale a quello della globalizzazione, anche se il primo teorizza la moltiplicazione dei bordi e l'altro propone un mondo *senza limiti*.

In questa prospettiva, lo spazio di bordo si manifesta come il risultato formale di processi decisionali di tipo culturale, ma soprattutto di meccanismi del potere.

Le divisioni spaziali sono un tema dominante nella ricerca di Michel Foucault il quale dedica particolare attenzione alla condizione contemporanea dei bordi distinguendo alcuni aspetti che più di altri ne influenzano la configurazione. (25) Sovranità, disciplina e sicurezza generano una frammentazione territoriale in cui il bordo funziona come elemento fisico di controllo, come dispositivo per riconoscere la presenza di un altrove.

A seconda delle dinamiche che agiscono sui territori, poi, si può sostenere che esistano diverse possibili concettualizzazioni spaziali del bordo alle quali corrispondono altrettante potenziali variazioni applicative di questo elemento.

Liminalità Sebbene oggi l'accezione di confine rimandi perlopiù a limitazioni politico-sociali, il bordo rimane un elemento in cui l'ambiguità di significato è specchio della capacità di divenire strumento d'indagine nel campo degli studi urbani. Guardare ai confini come oggetti centrali di ricerche e progetti, difatti, riguarda un catalogo sempre più vasto di situazioni spaziali non più periferiche ma situate al centro delle città.

Per descrivere la rapida inversione delle categorie dello spazio, Sharon Zukin utilizza il termine *liminalità*, collegandosi ancora alla definizione fornita da Victor Turner a proposito dell'esperienza liminale e delle sue ripercussioni nella formazione di nuovi spazi urbani. (26)

La liminalità è un concetto vasto e con molteplici usi ma

(25)

Cfr. Foucault M. (2007). *Security, Territory, Population*. Lectures at the Collège de France, 1977-1978, New York.
Cfr. Foucault M. (1985)
Vaccaro S. (a cura di), *Spazi altri. I luoghi delle eterotopie*, Mimesis Edizioni, Milano;

(26)

Cfr. Zukin S. (1991), *Landscape of Power*. Berkeley, CA: University of California Press.

particolarmente difficile da sperimentare senza una guida. È un modo di guardare alle aree marginali e intermedie delle città che influisce in modo determinante sulla percezione umana dei luoghi (in senso di orientamento, localizzazione e appartenenza territoriale) poiché ne destabilizza l'identità imponendo nuove gerarchie.

In questo senso, Piero Zanini sostiene che andare verso il margine e vivere la liminalità aiuti a comprendere la natura dei confini. (2000) Nelle loro trame ci si esercita alla tolleranza, allo stare fianco a fianco malgrado le rispettive particolarità, accettando di essere parte di una unica realtà.

Il concetto di liminalità, pertanto, è applicabile non solo ai tempi ma anche agli spazi. È un'idea che da rappresentazione di un intervallo *fuori dal tempo* può materializzarsi all'interno di territori e città sotto forma di *soglia/e*.

Organismo Spazialità, potere e bordi sono legati da uno stretto rapporto di reciproci condizionamenti. Come afferma Schoonderbeek, l'imposizione di un bordo all'interno di un territorio genera una condizione spaziale carica di potenzialità progettuali. Le *soglie* assumono una consistenza bidimensionale e palesano una distanza, un'ampiezza. (27) La *soglia* è un concetto comprensibile solo sviluppando un progressivo processo di ampliamento dei suoi significati. Da elemento lineare, può essere concepita innanzitutto come uno spazio, o meglio come un *ambito spaziale* derivato su cui trasferisce i suoi stessi caratteri.

Attribuire dimensione *areale* alle linee di confine conferisce loro anche una sorta di densità e consistenza fisica. Così i bordi si materializzano, letteralmente prendono corpo divenendo degli *organismi liminali* (*liminal bodies*). Sotto forma di corpi o di organismi, i bordi si trasformano in incubatori urbani, cioè elementi generatori di soluzioni e contesti spaziali variegati. (28)

Campo In questo ragionamento, la *soglia* sta progressivamente evolvendo da concetto lineare a elemento dota-

(27)

Cfr. Schoonderbeek M. (2010), *Border Conditions*, Architectura & Natura, 01 edizione, Amsterdam.

(28)

Cfr. Bunschoten R. (2010), "Liminal Bodies and Urban Incubators". In: Schoonderbeek M. (2010), *Border Conditions*, Architectura & Natura, 01 edizione, Amsterdam, pp. 278-282.

(29)

Per descrivere il concetto di *field*, Allen utilizza i ragionamenti di Sanford Kwinter: «This notion of "the field" expresses the complete immanence of forces and events while supplanting the old concept of space identified with the Cartesian substratum and ether theory... The field describes a space of propagation, of effects, it contains no matter or material points, rather functions, vectors and speeds. [...]» da 'La Città Nuova: Modernity and Continuity', Zone 1/2 (1986), pp.88-89.

to di superficie (*spazio, luogo*) e perfino tridimensionalità (*corpo, organismo*). Secondo Stan Allen, però, è possibile effettuare un ulteriore passaggio e sostituire alla nozione di *spazio* quella di *campo*. Il campo, o meglio la *field condition*, esprime la forma delle relazioni di tipo geometrico che letteralmente stanno *tra* le cose. Si tratta di una condizione materiale, non una pratica teorica, che produce un *fenomeno orizzontale* rappresentabile perlopiù attraverso schemi planimetrici. (29)

La transizione proposta da Allen, «from object to field», fa emergere le potenzialità del concetto di campo soprattutto in relazione al mondo della logistica o per misurare l'impatto dei flussi e delle forze che innervano e fanno funzionare i contesti urbani. La nozione di campo, inoltre, si propone come strumento critico nella complessità del contesto urbano, laddove sia l'architettura sia la pianificazione hanno avuto difficoltà a definire i loro ruoli e a dare ordine al caos di città e territori.

Se ciò non chiarisce del tutto le possibilità operative della nozione di *field*, permette tuttavia di arricchire la trattazione domandosi se la *soglia*, così come finora descritta, possa essere considerata un campo. Ossia se da qualche angolazione la condizione liminare che genera e di cui è pervasa non possa essere letta secondo la visione di Allen, cioè per le sue abilità di elemento estraneo ma al contempo in rapporto con tutti gli altri.

02.2.2. Patrimonio della soglia Il concetto di *soglia* è particolarmente sfuggente: paradossalmente appare più chiaro nelle concettualizzazioni del paragrafo precedente che nelle spazialità della città contemporanea.

Eppure, utilizzare il concetto di *soglia* per esplorare alcuni spazi rigidi e vincolati permette di schiudere un potenziale inespresso e aprire nuovi orizzonti soprattutto in ambito di progetto urbano e architettonico.

Quello della *soglia* urbano-portuale, ad esempio, è un caso esemplare di bordo che compensa e trattiene forze e flussi

spesso antitetici. Nella maggior parte dei casi, questa *soglia* si snoda lungo il tracciato del confine amministrativo, laddove due territori diversi si fiancheggiano, divenendo una categoria comune delle città portuali anche a latitudini molto distanti. Nonostante sia il palcoscenico di gran parte delle evoluzioni del nucleo urbano-portuale, rimane un luogo indecifrabile.

La *soglia* urbano-portuale è composta da varie tipologie di elementi, alcuni di essi sono in dismissione, altri appartengono al campionario di oggetti e attrezzature che rende attivo e funzionante il porto contemporaneo. Tale sedimentazione è specchio dello sfruttamento di questi spazi e testimonia, come una cronologia fisica, le funzioni assunte dal confine nel corso della vita di ogni porto.

Agli albori, la *soglia* sorgeva come demarcazione per segnare i limiti di alcune aree, ad esempio quelle franche o doganali, che erano legalmente distaccate dalla città. A quei tempi, non si può negare l'esistenza di un confine tra città e porto ma non si può paragonare il suo ruolo a quello assunto in seguito all'espansione del porto a partire dall'Ottocento. In epoca moderna, infatti, tale bordo marcava l'area di pertinenza dell'ente portuale e di conseguenza quella dell'ente comunale. Questa genesi *per contrasto* lo dotava di un regime di contestuale vicinanza e ostilità, di una dicotomia intrinseca ma percepibile in modo crescente lungo tutto il suo tracciato.

Analogie L'ambito europeo offre una casistica molto varia di città portuali in cui, però, è possibile riconoscere fasi di evoluzione analoghe e ricorrenti.

L'imponente estensione del territorio portuale per tutto l'Ottocento, ad esempio, è di certo una significativa analogia sia nei porti nordici che in quelli mediterranei. Il nuovo territorio originatosi lungo le coste al fine di moltiplicare gli approdi e gli specchi acquei, infatti, cambiava gli equilibri instaurando relazioni urbano-portuali tuttora evidenti. A seguito dei fenomeni di matrice globale, poi, città e porti

hanno visto divergere sempre di più le loro esigenze primarie e i loro campi di interesse. I porti, da un lato, si sono confrontati con le regole del trasporto marittimo mondiale e dei principali operatori che trainano il mercato; le città, d'altro canto, sono diventati luoghi della produzione in costante evoluzione, dove i legami su scala territoriale hanno un ruolo sempre più rilevante.

Anche per questo, esistono oggi città portuali nelle quali si mantiene un grado di interazione tra la zona urbana consolidata e quella operativa e, altrove invece, scali che già da alcuni decenni sono divenuti complessi *hub* di traffico. In questi, l'esistenza di un nucleo urbano omonimo non permette, tuttavia, di rilevare né una commistione urbano-portuale basata su una relazione fisica, simbolica e culturale, né tantomeno la presenza di una *soglia* condivisa.

Autonomia Nonostante indubbe analogie riscontrabili tra le città portuali europee, l'origine della *soglia* urbano-portuale è in realtà molto varia e non sempre contemporanea nei diversi contesti.

A partire dall'espansione ottocentesca degli scali, porto e città sono divenute entità via via più distaccate. Nella maggior parte dei casi, questo ha anche coinciso con la formalizzazione di uno statuto amministrativo che rendeva il porto un soggetto politico autonomo.

Da questo momento in poi, si originavano modelli di governo portuale personalizzati: schemi gestionali che riflettevano gli equilibri locali e che generavano configurazioni della *soglia* indipendenti e distinte.

Atlantico Nei porti del Northern Range presi in esame (Rotterdam, Amburgo e Copenhagen) il porto si costituisce come autorità autonoma solo in tempi relativamente recenti, perlopiù a cavallo tra il Novecento e il Duemila.

In origine, questi scali avevano una gestione di stampo prevalentemente urbano, ossia erano guidati dal governo della città o, in certi casi, dello Stato. Sono casi esemplari di que-

sto modello, la *Municipal Port Authority* istituita nel 1923 a Rotterdam o il *Bureau of Hamburg Port Authority* che dagli anni Cinquanta del Novecento dirigeva lo scalo anseatico all'interno del dipartimento dell'*Authority of Economy and Labour* (cfr. 01).

Nel secondo Novecento, quando l'infrastruttura affrontava importanti evoluzioni e necessitava di nuovi strumenti in termini di pianificazione e di governo, gli scali affrontavano una totale ristrutturazione sviluppando potenzialità analoghe a quelle di un soggetto privato (o una *corporization*), in particolare in relazione di investimenti diretti e dell'autonomia finanziaria.

In questi porti del Northern Range, oggi, l'ente portuale è una società pubblica a responsabilità limitata, ossia un organismo partecipato da enti pubblici, come lo Stato, l'ente regionale o la stessa municipalità che, in questo modo, contribuiscono in prima linea al governo dell'infrastruttura portuale.

Mediterraneo Nei porti di Marsiglia, Genova e Palermo, invece, il porto già da qualche decennio è amministrato dalle Autorità Portuali, organismi di natura pubblica la cui organizzazione varia a seconda delle norme nazionali. Si tratta di enti subordinati allo Stato i cui organi direttivi sono composti da rappresentanti delle autorità (Regione/i, Provincia/e, Comune/i).

Il sistema portuale italiano, però, ha specificità che lo rendono poco confrontabile con quello di altri paesi del contesto mediterraneo. Molti porti distribuiti su una costa estesa e una conformazione morfologica spesso critica hanno reso difficile concentrare in pochi centri le diverse funzioni. I porti italiani, poi, sono quasi tutti situati nei pressi del nucleo antico delle città e ciò condiziona il loro funzionamento.

Guardando più nello specifico ai casi italiani, si nota che, già dai primi del Novecento, il suolo urbano era diviso da quello portuale tramite cinte e cancelli e che, nei decenni

seguenti, lo Stato riconosceva l'istituzione di organizzazioni portuali autonome. Con questo processo, il porto si smarcava dal controllo municipale e andava in gestione a enti indipendenti, come ad esempio i consorzi, i provveditorati e le aziende di mezzi meccanici.

Questa condizione si protraeva fino alla fine del Novecento quando la continua espansione portuale, la necessità di potenziamento della rete terrestre e di rapidità dei processi, rendevano inevitabile la redazione di una normativa nazionale dedicata.

(30)
Si fa riferimento alla Legge del 28 gennaio 1994, n. 84 e successive modificazioni. 'Riordino della legislazione in materia portuale'.

La legge n. 84 del 1994 (30) elaborava indirizzi sia in tema di pianificazione che in ambito amministrativo. Con l'entrata in vigore di questa legge, i porti maggiori ricevevano una nuova prospettiva in cui i Piani Regolatori Portuali (PRP) non erano più solo semplici programmi di opere marittime e infrastrutturali, ma complessi processi di pianificazione e gestione.

Negli scali più importanti, poi, venivano istituite le Autorità Portuali (AP), enti pubblici di personalità giuridica a cui erano affidati compiti di controllo, gestione e indirizzo. Con questa norma il porto si distaccava dal territorio comunale mediante la definizione di un confine amministrativo: secondo la legge, infatti, i limiti della circoscrizione venivano stabiliti dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione definendo l'assetto complessivo del porto entro cui vigevano gli indirizzi del Piano Regolatore Portuale.

Un'altra innovazione della 84/94 era il coinvolgimento di altri enti nella redazione dello strumento di pianificazione ma, nonostante questa spinta all'interazione, per tutto il periodo di attività della norma, rimaneva una frammentazione che non veniva superata neppure dall'entrata in vigore del Decreto Legislativo n.169 del 2016. (31)

La cosiddetta Riforma dei Porti Italiani, infatti, non propone cambiamenti in termini di limitazioni di aree o di gestione specifica dei margini. Sostituisce interamente la legge 84/94 tramite una ristrutturazione dell'impianto portuale che introduce la nozione di sistema.

(31)
Si fa riferimento al Decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169. 'Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84'.

La Riforma, difatti, istituisce le Autorità di Sistema Portuale (AdSP) che raggruppano i singoli enti in cluster territoriali. In quest'ottica non si solidifica soltanto una nuova relazione tra i porti e le città ma mutano profondamente anche gli equilibri che strutturano il modello di governo. Le prescrizioni dell'aggiornamento normativo, ciò nonostante, non mutano il ruolo del confine che permane come elemento di demarcazione in termini giuridici, funzionali e urbanistici.

Patrimonio Lungo la *soglia* urbano-portuale si snoda una sequenza lineare di macchine operative in diverso stato di dismissione e utilizzo. Sono i residui del porto emporio o manufatti ancora in funzione che definiscono un paesaggio ricorrente: non più soltanto oggetti isolati ma frammenti di unico sistema, un *patrimonio* architettonico, industriale e urbano incardinato sulla linea di confine tra città e porto. La compattezza di questo insieme si manifesta tramite una diffusa omogeneità dei caratteri edilizi che concorre a definire una nuova tipologia architettonica. Gli edifici che compongono il confine urbano-portuale, infatti, «non sono più semplici volumi squadrati ingentiliti da decorazioni applicate, ma organismi portatori di valori formali del tutto nuovi, governati non da regole esteriori ma dalla propria funzione industriale». (32)

Dal Novecento, il termine patrimonio ha acquisito nuova ampiezza fino ad includere nella sua definizione interi sistemi, materiali e immateriali, e architetture non necessariamente portatrici di alto pregio artistico e/o rispondenti ad un principio estetico saliente.

In questa prospettiva, il patrimonio non è un concetto inerte ma *attivo* che si trasforma in uno strumento determinante capace di attraversare la quotidianità: non tanto per il suo valore assoluto quanto per la sua capacità di stabilire nessi tra luoghi e tempi differenti delle città e, ancor di più, di accomunarle creando un comune denominatore dei processi di trasformazione.

(32)

Cfr. Moriconi M., Rosadini F. (2004) "Genova 900. L'architettura del Movimento Moderno". In: *Universale di architettura*, numero 154, Testo&Immagine, Roma, pp. 5-18.

(33)

Cfr. Andriani C. (a cura di) (2010). *Il patrimonio e l'abitare*. Donzelli editore, Roma.

Secondo Carlo Olmo il patrimonio equivale ad «un insieme di patrimoni, che a loro volta sono insieme di idee, di valori, di strategie politiche e culturali molto spesso conflittuali». (33) Così inteso, anche il catalogo di manufatti che compone la *soglia* urbano-portuale, è un caso esemplare di patrimonio che parte dal fronte del porto e coinvolge i brani della città più interni. In questo sistema eterogeneo ma compatto, magazzini, silos, bunker e attrezzature di banchina divengono ingredienti determinanti di una mappa strategica in cui la loro rigenerazione innesca un progetto di attualizzazione coordinato e onnicomprensivo.

02.2.3. Dall'integrazione alla coesistenza Nel quadro contemporaneo, il progetto degli ambiti urbano-portuali manifesta alcuni approcci inediti che contribuiscono a modificare la relazione tra le due componenti e a generare un diverso modello di città portuale.

In questi approcci, è la *soglia* a divenire il centro dei ragionamenti e dei progetti. Il suo paesaggio liminare, collocato a cavallo di una linea praticamente invisibile che rimane però regolarmente marcata all'interno degli strumenti di pianificazione, è specchio delle continue trasformazioni strutturali che investono i porti. Lungo il suo tracciato, infatti, si concentrano le azioni di riorganizzazione del vasto patrimonio del porto e si registrano le più recenti sperimentazioni progettuali.

Waterfront Per anni il progetto urbano-portuale ha affrontato il tema della relazione tra città e porto concentrandosi perlopiù sulle aree dismesse e abbandonate dal porto nel tentativo di riunificare i due territori, da tempo caratterizzati da una profonda demarcazione. Tuttavia più che progettare lo spazio di confine, queste pratiche tentavano di recuperare la profonda integrazione che originariamente caratterizzava le città portuali: attraverso la sdemanializzazione e conseguente riqualificazione delle banchine portuali, difatti, si generava un nuovo *waterfront* che re-

stituiva alla città più antica l'affaccio a mare (o al fiume), eliminando o trasferendo l'infrastruttura portuale in aree più distanti.

Alla fine del Novecento tali pratiche divenivano un fenomeno talmente diffuso da formulare uno schema di riconversione codificato. (34) All'origine di questi progetti c'era la rigenerazione dell'*Inner Harbour* di Baltimora attuata tra gli anni Cinquanta e Ottanta del Novecento. Il complesso insieme di investimenti messi in campo in quel caso, soprattutto nel settore turistico-culturale, portava alla formulazione del *Baltimore model*, un modello di intervento per le aree portuali e industriali in disuso in seguito diffusi in tutto il mondo.

L'esperienza di Baltimora definiva una prima generazione di progetti che, a partire dalla fine degli anni Ottanta, venivano esportati in Europa e applicati dapprima a Londra, Glasgow, Barcellona e in diverse altre città portuali interessate da processi di dismissione. Il trasferimento, però, metteva in crisi le impostazioni di base del modello evidenziando come la loro applicazione trasformasse il *waterfront* in un elemento estraneo e distante dalle economie locali e dall'apparato storico dei luoghi. Sono molti infatti a sostenere che il *do a Baltimore* fosse, più che altro, una speculazione immobiliare che portava alla realizzazione di spazi *in serie*, *waterfront* clonati e pressoché identici in termini di programma funzionale e disegno urbano. (35)

I fronti del porto un tempo dedicati al lavoro si trasformavano in luoghi *ripuliti* dal passato portuale attuando una forma di risarcimento per i molti disagi arrecati dal porto. In seguito, questa mentalità si riproponeva anche in assenza di grandi dimissioni portuali: il suo schema d'intervento si cristallizzava nella convinzione che per risolvere gli spazi tra città e porto fosse indispensabile rimuovere la *macchina nociva* e consegnare alla città una versione edulcorata dell'infrastruttura portuale.

Questa interpretazione mette oggi in luce i limiti dei progetti di *waterfront*: le riconversioni post dismissione, in-

(34)

Cfr. Ward S. (2017) "Internationalizing Port Regeneration. Models and Emulators". In: Porfyriou H., Sepe M. (2017) (a cura di) *Waterfronts Revisited. European ports in a historic and global perspective*, Routledge, pp. 95-107.

(35)

Cfr. Schubert D. (2014). "Three contrasting approaches to urban redevelopment and waterfront transformations". In *Hamburg: "string of pearls", Hafencity and IBA (International Building Exhibition)*, ISOCARP, Review 10, pp. 48-60.

fatti, non proponevano una soluzione in tema di relazione città-porto e peccavano di visione unitaria denotando un sostanziale distacco tra il governo della città e quello del porto. Questo approccio, poi, negava l'identità portuale dei luoghi riducendola ad un surrogato indebolito in senso e contenuti. I luoghi un tempo occupati da traffici e macchine venivano privati di un corpo e ciò spingeva i progettisti a ovviare all'assenza di prospettive chiare con gesti vistosi e spettacolari. Il carattere incisivo che li aveva qualificati per secoli si esauriva e ciò richiedeva di immaginare una complessiva «risemantizzazione» degli spazi urbani e delle strutture architettoniche, però non sempre praticabile o efficace. (36)

(36)

Cfr. Ceccarelli P. (1991).
Una nuove frontiera interna. In: Osservatorio:
 Waterfront Portuali.
 "GB progetti" supplemento n. 8, EDITRICE
 PROGETTI s.r.l., 1991,
 pp. 2-8.

Superamento Anche se è davvero controverso discutere della buona riuscita dei progetti di *waterfront* (alcuni dei quali, invero, hanno portato risultati positivi nei decenni a venire), in certi casi è impossibile parlare di successo quanto piuttosto della formazione di ulteriori confini tra città e porto, simbolici e figurativi, ma anche fisici e reali.

Questi approcci erano sintomatici dell'assenza di modalità adeguate a intervenire non tanto su aree già dismesse o sdemanializzate (le quali si rigeneravano in continuità con la città), bensì sul patrimonio della *soglia* coincidente con il confine amministrativo e in adiacenza ad un porto attivo. È forse proprio in virtù di queste esperienze pregresse che oggi il progetto della *soglia* tra città e porto sta divenendo sempre più cruciale al fine di indagare nuove formule di intervento. Dopotutto, la fine delle grandi ondate di dismissione portuale e l'intensivo ampliamento e consolidamento delle strutture operative hanno profondamente condizionato la struttura e l'immagine della città portuale, dimostrando una maggiore autonomia del porto in ambito di trasformazioni.

In questo clima, il patrimonio della *soglia* urbano-portuale (quello dismesso ma anche quello attivo o sottoutilizzato) è al centro delle esplorazioni teoriche e progettuali funzio-

nando come connettore territoriale. La *soglia* perde la sua originaria natura di oggetto divisore e diviene una *soglia progettuale*, scheletro portante di azioni di connessione, razionalizzazione e condivisione.

La ricerca scientifica di alcune importanti realtà del contesto europeo conferma questa tendenza. Nel 2010 *ESPO - European Sea Ports Organisation* ha infatti auspicato il superamento del *waterfront* come «unico paradigma di sviluppo» al fine di esplorare un approccio alternativo delle aree di confine. Nel 2015, poi, *AIVP - Le Réseau Mondial des Villes Portuaires* ha rafforzato la posizione proponendo attraverso una selezione di casi studio internazionali l'idea di «pianificare la città con il porto», una strategia ispirata dalla naturale complementarità e pluralità della *soglia* urbano-portuale. (37)

Coesistenza Superando le pratiche passate di delocalizzazione e/o sostituzione del porto, perciò, è possibile rintracciare un approccio alternativo che vede nel concetto di *coesistenza* tra città e porto una possibile strategia per la *soglia* urbano-portuale (38).

L'idea di coesistenza esprime una condizione relazionale tra le due entità di governo che può anche essere indagata come paradigma operativo. Il suo utilizzo si basa prima di tutto sul necessario superamento del concetto di integrazione che prospettava un ritorno alle origini del rapporto: un anacronistico tentativo di ricostruire l'antica e deteriorata relazione ristabilendo una coesione attraverso la *giusta* combinazione di spazi e attività.

Il quadro contemporaneo, però, ha già evidenziato come questa strada non sia più percorribile soprattutto a causa dell'evoluzione delle due entità e delle irrinunciabili necessità di spazio, strutture e supporto logistico di cui hanno bisogno per funzionare. In questa prospettiva, quindi, l'idea di integrazione è un falso obiettivo, inappropriato e in un certo senso anche controproducente.

Diversamente, l'idea di coesistenza coglie la dualità delle

(37)

Cfr. AIVP - Le Réseau Mondial des Villes Portuaires (2015). *Plan the City with the Port. Guide of good practices.*

aivp.org

Cfr. European Sea Ports Organisation - ESPO (2010). *Code of Practice on Societal Integration of Ports.*

espo.be

(38)

Cfr. Bruttomesso R. (2011), "Port and City: from integration to coexistence". In: Bruttomesso R, Alemany J. (a cura di), *The Port City of the XXIst Century. New Challenges in the Relationship between Port and City.* RETE Publisher, Venezia.

città portuali e propone di mettere in atto un'esistenza *in comune* da giocare sul confine, un presidio simultaneo dei territori, un compromesso in cui entrambe le parti decidono. Così descritta, la coesistenza incarna l'approccio preferenziale per la *soglia* urbano-portuale e, traducendosi in una strategia di progetto e in un modello di cooperazione, sviluppa una nuova forma di equilibrio tra i due sistemi. La coesistenza, infatti, ambisce non tanto a risolvere il conflitto urbano-portuale ma a riconoscerlo e gestirlo.

L'idea di coesistenza, poi, personifica lo *stare sulla soglia*, quell'azione simultanea e ambivalente che permette di stare *all'interno* e, al contempo, *all'esterno* di una data situazione. Assunta come strategia operativa, la coesistenza interpreta l'indefinitezza e l'ambivalenza delle aree liminali: dà la possibilità di caratterizzare le sequenze spaziali della *soglia* con diversi *gradi di definizione* attorno ai quali si articola il progetto del nuovo ma anche il tessuto urbano preesistente.

Strumento Evidentemente non tutti i contesti urbano-portuali sono uguali e in ognuno si riscontrano diverse forme di *soglia* che richiederebbero una specifica modulazione in termini di pianificazione e progetto.

Tuttavia è nota l'attuale carenza di strumenti in grado di affrontare la specificità delle città portuali e di trovare uno spazio per i piani regolatori portuali da cui si evinca la loro appartenenza al processo di pianificazione complessivo. Negli strumenti vigenti, infatti, le indicazioni sfumano man mano che ci si approssima al confine e prevale un'impostazione settoriale che raffigura il porto come un elemento estraneo alla città.

Emerge quindi l'idea di porre le basi per la formulazione di un nuovo strumento di pianificazione in grado di interpretare i territori urbano-portuali e di farsi carico della complessità della *soglia* e del suo patrimonio.

In questo senso alcune teorie di Rosario Pavia forniscono un interessante punto di partenza. (39)

(39)

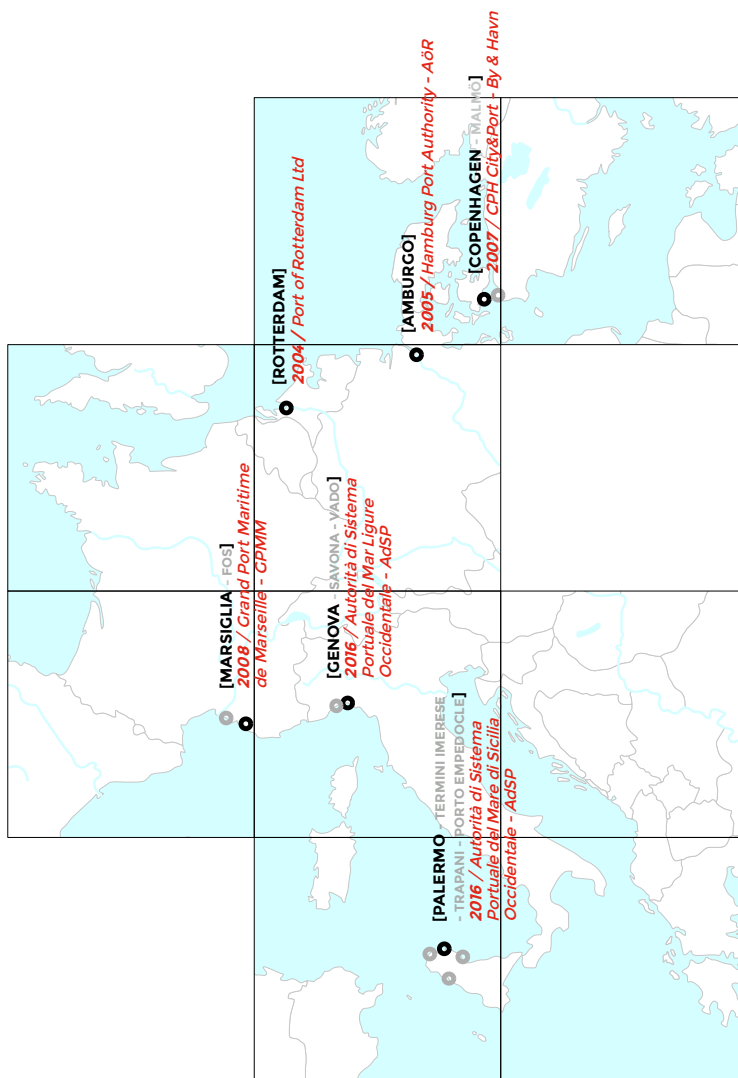
Cfr. Pavia R. (2016), "Il sistema portuale italiano tra crisi e riforme". In: *Portus*, numero 31, RETE Publisher, Venezia.

Cfr. Pavia R., (2006) "La pianificazione delle - aree portuali italiane. Problemi e prospettive". In: *Portus*, numero 5, RETE Publisher, Venezia.

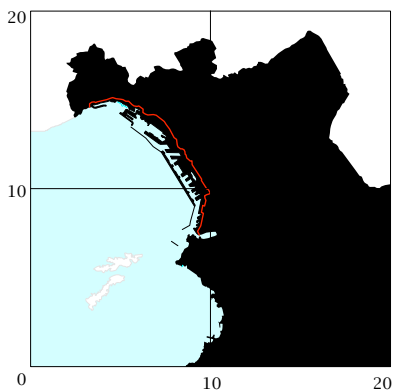
In primo luogo, gli studi di Pavia proponevano il riconoscimento di ambiti diversi tra il territorio della città e quello del porto, utili a differenziare e calibrare l'intensità degli interventi. Da questa distinzione derivava una catalogazione per ambiti funzionali composta da un ambito portuale in senso stretto (il porto tecnico-operativo, quello più distante e incompatibile con la città); un ambito di sovrapposizione e innesto tra la città e il porto; un ambito d'interconnessione territoriale per supportare le logiche di rete; un ambito di interazione tra il porto e le risorse ambientali circostanti.

La proposta di Pavia fornisce un immediato impulso per l'elaborazione di uno strumento dedicato alla *soglia* tra città e porto che sia in grado di registrare la gamma di relazioni liminari e di restituire la natura ambivalente dei confini attraverso il progetto. Ancor di più, in questa proposta è chiara l'intenzione di proiettare il porto e le sue dinamiche anche (o soprattutto) al di là del territorio di competenza e del confine legale, cioè verso campi urbani o semi-urbani. Questa ipotesi, infine, attribuisce valore strategico ad un ambito di sovrapposizione e innesto tra i due territori tramite cui gestire, con un più vasto campionario di strumenti, i diversi gradi di apertura, commistione o conflitto che si producono lungo l'asse urbano-portuale.

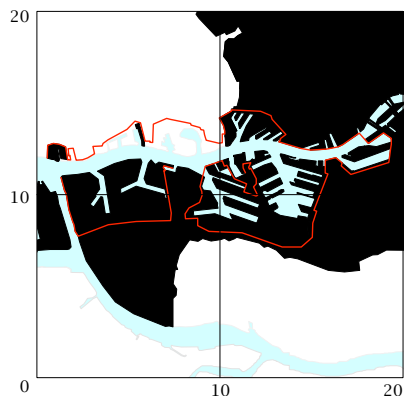
Enti di governo portuale



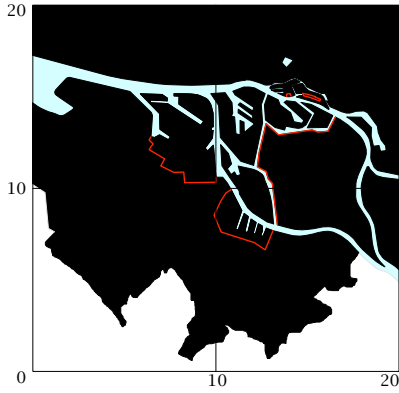
Confini amministrativi tra città e porto



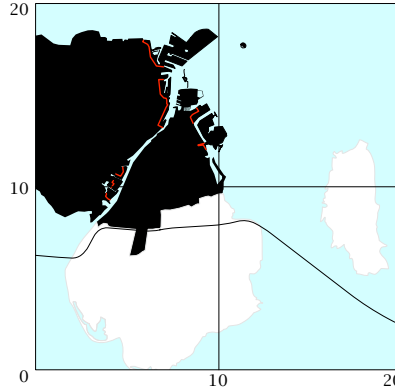
[MARSIGLIA - FOS]
2008 / Grand Port Maritime
de Marseille - CPMM



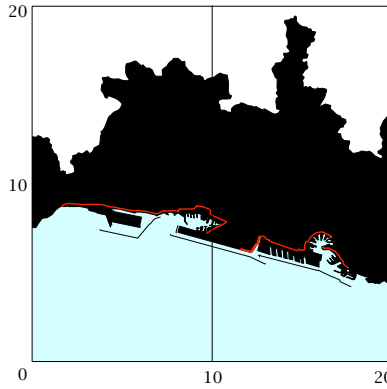
[ROTTERDAM]
2004 / Port of Rotterdam Ltd



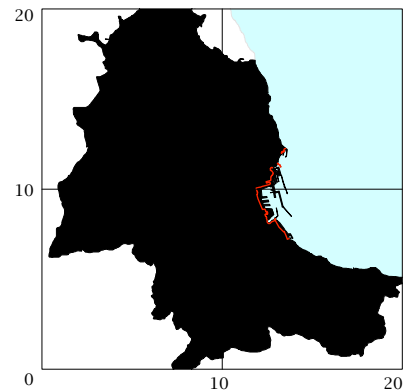
[AMBURGO]
2005 / Hamburg Port
Authority - A&R



[COPENHAGEN - MALMØ]
2007 / CPH City&Port - By & Havn



[GENOVA - SAVONA - VADO]
2016 / Autorità di Sistema
Portuale del Mar Ligure
Occidentale - AdSP



[PALERMO - TERMINI IMERESE
- TRAPANI - PORTO EMPEDOCLE]
2016 / Autorità di Sistema
Portuale del Mare di Sicilia
Occidentale - AdSP

⊙ km
— confine urbano-portuale

The Urban-Port Threshold

abstract

A large part of the literature focused on so-called *border studies* agrees that the renewed interest in the topic has been affirmed in conjunction with the implementation of territorial borders. The emergence of new barriers, mostly derived from 'mechanisms of power' (Foucault 1978), focuses the gaze back on the demarcation lines, expanding the field of inquiry to different types of spatial divisions.

The interest of urban studies in the manifold types of borders is mainly owed to sociologist Sharon Zukin, who introduced the fundamental idea of a 'liminal space'. (1991) Zukin argues that liminal spaces are figures that are not only found in marginal areas of urban peripheries, but much more often they are located in the center of the cities where they were formed as a result of forces that modified the structure of the territories.

Undoubtedly, global dynamics have had a strong impact on territoriality not only in its theoretical conception but also in terms of transformation and management. They have de-solidified the contemporary world by affirming its *liquid complexity* and have introduced a de-bordered world model, i.e., one without boundaries.

Nevertheless, and rather paradoxically in this context, the theme of borders has made a forceful return to assert itself. In fact, between the two centuries, there is an unprecedented explosion of various forms of borders: static or naturalized lines that mark the boundaries of authority that become lenses through which to read urban systems, especially in the presence of large infrastructural ensembles, i.e., road jun-

ctions, intermodal traffic platforms, ports, and airports.

However, an exploration of urban planning matters conveys quite a different picture in which the issue of borders is almost non-existent: elusive territories for which it is difficult to formulate development guidelines, with territorial borders remaining literally on the margins. Yet, in a few particular cases, for example, borders that formally divide cities and ports, exceptional characteristics that generate conditions of potential synergy can be observed.

With the major expansion of port land since the nineteenth century, the city and the port have been progressively divided by a physical and legal demarcation, which has sought to foster reciprocal development by guaranteeing functional autonomy. Often perceived as spaces of separation and contention, the border between the city and the port is actually a tangible interface endowed with receptive potentialities and disposed (or subject) to the technological changes and the structural updating that is typical for ports.

Thus understood, the urban-port border generates a liminal space, or rather a *threshold*, which is configured as a third state with respect to the city or the port properly understood. Literally, the urban-port *threshold* is the particular band of variable thickness produced by the presence of the administrative boundary that divides the territory of the city from that of the port. It is a system of linear separation that marks the beginning and the end of the capabilities of the port authority, simultaneously generating the creation of a symbolic place where the commingling

of city and port - the condition that this research calls *portuality* - is more explicit and intense.

For this reason, the *threshold* is the area of study that is given priority in the research: using this concept, then, a fundamental overcoming of the ideas of border and boundary can take place, enabling the landscape between city and port to go from a legal border to an operative border.

Chapter 02, which corresponds to the methodological stage of *Interpretation*, is made up of two parts (*Antecedents* and *Products*) in which the research expands the speculation on the concept of the *threshold* by taking several extra-disciplinary detours that prove useful to enriching its meaning and supporting its use as a preferred field of investigation.

Referring to Ettore Sottsass's design experiments and to Georg Simmel's reflections on the concepts of 'door' and 'passage', the genesis of the idea of the *threshold* is discussed, and its conceptual potentialities are tested through various interpretations. In particular, from a 'liminal space' (in the research of Zukin, Turner, and Unwin, 1991, 2007) to a 'border body/organism' (according to Schoonderbeek's multi-year studies, 2013), up to evaluating the hypothesis that the *threshold* is capable of generating a 'field' by triggering a horizontal and relational phenomenon (in the theories of Stan Allen, 1997).

These reflections feed the discussion on the specific *threshold* between the city and the port. Indeed, by further studying its composition, it is possible to recognize that along its length runs

a linear sequence of port machinery in different states of under-utilization and abandonment. These are residues of the emporium port or of still functioning remnants that define a recurring and recognizable landscape: not only isolated objects but fragments of the unique architectural, industrial, and urban heritage anchored on the urban-port borderline.

To understand ways of intervening in this system, the research undertaken further examines the models of government in force in the six study contexts, convinced that the spatial structures and the possibilities of modifying them through urban plans come from the governance model.

Through this in-depth analysis, a substantial overcoming of previous planning approaches is observable: indeed, while at the end of the last century the port was abandoned and replaced by the city, in the contemporary framework the operational infrastructure remains alongside the city, embodying the complex concept of *coexistence*.

The idea of *coexistence* makes it possible to grasp the duality put into place in port cities, proposing a common existence to be played out on the border, a simultaneous element of control over the territories. Thus described, *coexistence* embodies the preferential approach toward the *threshold*, resulting in a new form of equilibrium and cooperation between the two systems.

The *Interpretation* stage closes with the *Products*, six *Maps*, one for each context of study. Each *Map* has the complex task of representing the figure of the *threshold* through the elaboration of a synthetic and evocative image.



