

La rigenerazione del *waterfront* nelle città marittimo-portuali. L'esperienza di Salerno

The regeneration of the waterfront in sea-port cities. The experience of Salerno

GIORGIA IOVINO

Università degli Studi di Salerno, giovino@unisa.it

Riassunto

Il *waterfront* delle città marittimo-portuali è un "luogo" simbolo, un'area geografica densa di stratificazioni culturali, d'intrecci relazionali e di risorse. Proprio le grandi potenzialità di questi spazi fluidi, interfaccia tra terra e mare, ne fanno un campo privilegiato di ricerca per riflettere sul futuro delle città e sperimentare percorsi sostenibili di rigenerazione urbana. Il presente studio mostra, attraverso l'analisi di uno specifico caso di studio, il contributo che l'approccio geografico può offrire alla riflessione sul tema in termini di conoscenza contestuale delle aree oggetto di intervento e di individuazione delle risorse e dei bisogni locali.

Parole chiave

waterfront, rigenerazione urbana, Salerno

Abstract

The waterfront in sea-port cities is a symbolic "place", a geographical area full of cultural stratifications, relationships and resources. The great potential of these fluid spaces, an edge between land and sea, makes it a privileged field of research in order to imagine the future of the city and to identify sustainable paths of urban regeneration. The present paper, through the analysis of a specific case study, illustrates the contribution that the geographical approach can offer to academic thinking and administrative planning on this topic, in terms of contextual knowledge of intervention areas and identification of resources and local needs.

Keywords

waterfront, urban regeneration, Salerno

1. Introduzione

Nelle città portuali italiane la rigenerazione delle aree di *waterfront* (Vallega, 1992; Federici e Zunica, 1995; Bruttomesso, 1993; Giovinazzi, 2007; Greco, 2009; Savino, 2010) ha incontrato maggiori difficoltà rispetto a quanto avvenuto in altri contesti per diversi motivi: in primo luogo, per la permanenza degli scali commerciali (solo Genova, Savona e in parte Trieste hanno realizzato operazioni di decentramento portuale) che rende i *waterfront* non semplici fronti d'acqua ma spazi complessi in cui interagiscono due sistemi identitari – quello del centro urbano e quello del porto – caratterizzati da esigenze diverse e spesso conflittuali; in secondo luogo, per le connotazioni orografico-insediative dei siti e il pregio dei porti storici generalmente localizzati nel cuore della città; in terzo luogo per i vincoli di natura giuridico amministrativa che fanno del porto sostanzialmente un organismo indipendente dalla città che lo ospita (Pavia e di Venosa, 2012). Una svolta decisiva sotto questo aspetto vi è stata con la legge di riordino della legislazione in materia portuale del 1994 che, introducendo il prin-

cipio di cooperazione e coordinamento tra Enti locali e Autorità portuale per l'attuazione di forme integrate di pianificazione, ha inaugurato una nuova stagione progettuale, almeno sino alla recente fase recessiva.

La crisi e la politica di *austerità* che ne è derivata hanno provocato un rallentamento degli interventi programmati e, in diversi casi, la loro parziale o totale "revisione". Il rischio è che, come spesso accade in tempi di crisi, si finisca per portare avanti solo quei progetti in grado di garantire i maggiori ritorni economici, ossia per dirla con le parole di Lees (1994; Lees *et al.*, 2008) quei progetti che presentano le "frontiere di profittabilità" più elevate.

La tesi qui sostenuta è che, al contrario, i *waterfront* urbani, per la loro valenza simbolica e rappresentativa, vadano ripensati e riprogettati come «beni comuni» e quindi come il «luogo» per eccellenza delle politiche pubbliche» (Savino, 2010, p. 11), l'arena in cui sperimentare percorsi di rigenerazione *place-based*¹, capaci di coniugare le esigenze dello sviluppo con obiettivi di equità spaziale, qualità ambientale e inclusività sociale (Iovino, 2016a).

Tale orientamento si riconnette al più ampio dibattito sulla (in)sostenibilità dei nostri modelli insediativi e all'esigenza di frenare l'espansione e la dispersione urbana e di ripensare alle città non più in termini di crescita, accumulo e consumo (di suolo, energia, paesaggio), ma in termini di ricompattazione e qualità insediativa (EEA, 2006; Leonori e Testa, 2013; Iovino, 2015).

In una direzione *place-based* sembrano muoversi i «dieci principi per uno sviluppo sostenibile delle aree di *waterfront*» (tabella 1), elaborati dal Centro Città d'acqua di Venezia e dalla società GmbH di Berlino, presentati nell'ambito delle iniziative di *Urban 21* (Bruttomesso e Moretti, 2010).

Sulla scia di tali riflessioni, il presente lavoro prende in esame l'esperienza di *waterfront redevelopment* di

TABELLA 1 - I dieci principi per uno sviluppo sostenibile delle aree di *waterfront*

1.	garantire qualità ambientale
2.	integrare il <i>waterfront</i> al contesto urbano
3.	preservare l'identità storico-culturale
4.	assicurare un mix di funzioni e di usi
5.	garantire fruibilità ai luoghi (libera e continuativa)
6.	favorire <i>partnership</i> pubblico-private (assegnando al soggetto pubblico il ruolo di pianificatore e coordinatore)
7.	garantire la massima partecipazione dei cittadini
8.	adottare una prospettiva a lungo termine (indipendente dall'andamento congiunturale o da interessi particolari)
9.	pianificare in modo aperto e flessibile la trasformazione
10.	confrontarsi con le esperienze internazionali e favorire lo scambio di conoscenze

FONTE: Bruttomesso e Moretti, 2010

¹ Il riconoscimento del valore delle risorse ambientali e culturali locali e il ricorso a pratiche di pianificazione partecipata costituiscono i capisaldi dell'approccio territorialista o *place based*, maturato negli studi urbani e regionali italiani grazie alle riflessioni sviluppate in modo particolare da geografi e urbanisti come Dematteis, Raffestin, Magnaghi, per citarne solo alcuni. Per un approfondimento sul tema si rimanda al numero monografico della rivista «Contesti» dedicato al progetto territorialista (Poli, 2011).

FIGURA 1 - Il *waterfront* salernitano

FONTE: Piano Urbanistico Comunale, Disegno urbano di indirizzo, 2006 modificata

Salerno, utilizzando i «dieci principi» sopra richiamati come filtro attraverso cui leggere e valutare i progetti e le iniziative messe in campo. L'analisi empirica è organizzata in due parti: la prima rivolta ad analizzare il fronte marittimo portuale e le sue dinamiche evolutive in relazione al contesto urbano; la seconda dedicata all'analisi dei progetti in corso o già realizzati. Vincoli di spazio inducono a esporre in modo più approfondito un unico *study case*, rimandando ad altri lavori la trattazione sistematica di tutti i progetti che interessano il *waterfront*.

2. L'analisi di contesto

Salerno è una città marittimo-portuale di media dimensione (132.608 abitanti al 2011), caratterizzata morfologicamente da un modello di sviluppo lineare tipico di molti insediamenti costieri. La fascia pianeggiante litoranea (figura 1), che si estende dal porto commerciale alla foce del fiume Picentino per circa 11,5 km (9 dei quali nella giurisdizione comunale), non copre più di un terzo della superficie comunale complessiva (inclusa la vasta area di sviluppo industriale) e presenta forti discontinuità legate alla storia urbanistica della città.

Il tratto occidentale, ubicato a ridosso del centro storico, è il più rappresentativo, quello che dà l'immagine all'intera città. È l'area di espansione urbana otto-nove-

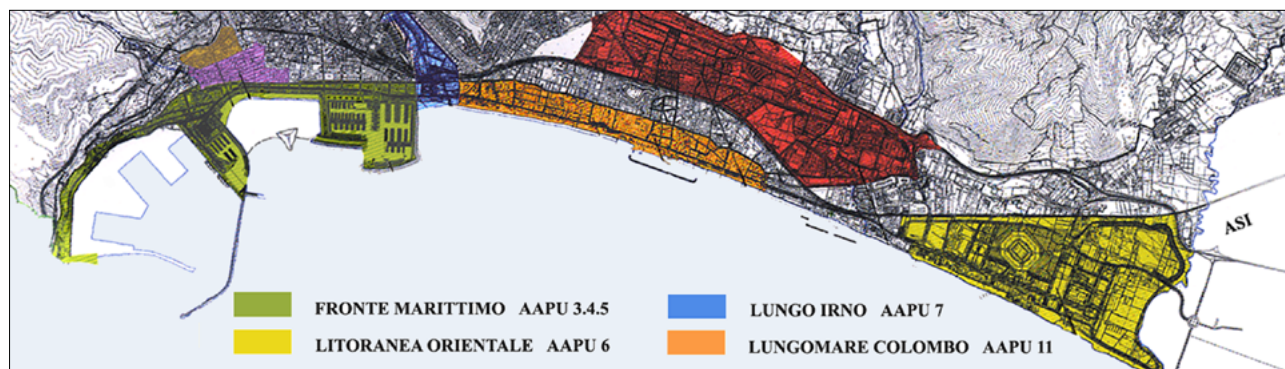
centesca² che ancora oggi ospita gli edifici di maggior pregio e le funzioni urbane più importanti (il Teatro Verdi, la Villa comunale, il Palazzo di Città, la Prefettura, ecc.). La sua passeggiata alberata comincia a essere sistemata negli anni Venti del Novecento, per essere ampliata con colmate sul mare tra gli anni Quaranta e Cinquanta.

Risale, invece, al ventennio successivo al secondo dopoguerra l'urbanizzazione del tratto costiero compreso tra la foce del fiume Irno e il porticciolo di Pastena. Si tratta di un'area che, sviluppatasi in modo caotico e disordinato negli anni del miracolo economico sotto la spinta di intensi processi di inurbamento³, risulta caratterizzata da un edificato di scarsa valenza architettonica e da una limitata dotazione di spazi pubblici e servizi.

Infine vi è il tratto costiero più orientale, una zona pianeggiante che, dal porticciolo di Pastena, si allarga in prossimità ASI. Qui il tessuto urbano è più rarefatto, con ampi spazi ineditati punteggiati da strutture industriali dismesse. È questa la nuova frontiera urbana, ossia la principale area di espansione individuata dai

² Sulla storia urbanistica di Salerno si vedano tra gli altri Giannattasio 1987; 1995; Perone 2003.

³ Nel ventennio 1951-71 Salerno raddoppia quasi i suoi abitanti (da 90.000 a 150.000) e si espande disordinatamente a Est, lungo il fronte marittimo, superando il fiume Irno che fino a quel momento aveva rappresentato il limite orientale della città. Tale direttrice di sviluppo, già suggerita dal Piano Scalpelli del 1945, è definitivamente consacrata dal Piano Marconi approvato nel 1965.

FIGURA 2 – Le aree di attuazione puntuale urbanistica sul *waterfront* cittadino

FONTE: Bohigas *et al.*, 1994

più recenti strumenti urbanistici adottati, il piano urbanistico comunale del 2006 e la variante del 2013.

L'intero fronte d'acqua cittadino è attualmente interessato da rilevanti interventi rigenerativi che si inseriscono nel più vasto programma di rinnovo urbanistico avviato attorno alla metà degli anni Novanta, quando viene conferito l'incarico per la redazione del nuovo Piano Regolatore a Oriol Bohigas, il principale artefice della rinascita di Barcellona.

Alla nuova programmazione è affidato il compito di rilanciare l'immagine della città e creare un ambiente economico, sociale e culturale in grado di valorizzare le specificità locali e di attrarre investimenti. Il disegno è quello di fare di Salerno «una città del turismo, dell'accoglienza, della risorsa mare; una città del commercio e dei servizi» (Comune di Salerno, 1994). È attorno a questa specifica *vision* o idea di città che prende corpo la *renovatio urbis* le cui linee guida sono tratteggiate nel Documento programmatico (Bohigas *et al.*, 1994). Si tratta di scelte di metodo e di merito, riprese e precisate nei documenti urbanistici successivi e, in modo più esteso e sistematizzato, nel testo *Contra la incontinenca urbana* (Bohigas, 2004).

La principale innovazione di metodo riguarda il ruolo centrale affidato al progetto urbano. Secondo l'architetto catalano (Bohigas *et al.*, 1994, p. 37), le esperienze maturate in Europa nell'ultimo ventennio hanno reso evidente i limiti del Piano «costruito su illusioni e indeterminazioni temporali, composto solo da quantificazioni e regolamenti». Occorre, al contrario, «un'urbanistica

strategica che si realizzi a partire da quei punti concreti scelti tanto bene che da soli possono avviare trasformazioni dalle conseguenze più generali» (ibidem).

La traduzione operativa di tale impostazione sono le «aree di attuazione puntuale urbanistica» (AAPU), progetti esecutivi aventi funzioni di piani particolareggiati, candidati a una realizzazione anticipata rispetto al PRG. Sono individuate nel territorio comunale 11 AAPU⁴, tutte ricadenti in quella che Bohigas chiama la città compatta, ossia il tessuto più densamente urbanizzato. Di queste ben 5 interessano direttamente la fascia costiera (AAPU 3-4-5; 6, 11) e una sesta (AAPU 7) ingloba un breve tratto costiero alla foce dell'Irno (figura 2). Di fatto, la quasi totalità del *waterfront* viene ridisegnato dai progetti urbani.

Le scelte di merito dei progetti risultano ancorate a tre principi cardine che riflettono gli obiettivi strategici del Piano. Il primo principio ordinatore è quello della *mixité* funzionale e sociale, che rappresenta l'essenza stessa dell'urbanità⁵. Per Bohigas «bisogna ripensare la città come una sovrapposizione di funzioni» (Bohigas *et al.*, 1994, p.15), ogni parte della città deve essere «centro»,

4 Come, infatti, specifica Bohigas tutte le AAPU devono presentare «le condizioni indispensabili perché si possa intervenire su di esse immediatamente: consenso sociale e locale, struttura della proprietà, progetti con finanziamento, sicurezza di concessioni all'iniziativa privata e così via» (Bohigas *et al.*, 1994, p. 83).

5 Per Bohigas la città è il luogo fisico e sociale in cui si generano, anche in modo casuale, le più ampie ed intense interazioni e dove sono maggiori le possibilità di informazione e comunicazione. E ciò rappresenta il carattere fondante della città e di ciò che chiamiamo urbanità (Bohigas, 2004).

deve essere dotata di spazi pubblici e di servizi collettivi così da favorire il recupero di una coscienza sociale ed urbana. Non si tratta solo di mescolare funzioni e destinazioni d'uso diverse come uffici, residenze, attività culturali o commerciali, occorre anche favorire la *mixité* sociale in ogni parte della città e perfino nello stesso edificio, evitando in ogni caso fenomeni di espulsione della popolazione locale.

Il secondo è quello della compattezza insediativa, altra caratteristica fondante dell'urbanità. Nelle *shrinking cities* europee non è necessario, secondo Bohigas, incrementare il patrimonio edilizio esistente. Bisogna puntare sul miglioramento dell'esistente, sul riuso dei volumi, sull'utilizzo dei vuoti urbani, in modo da favorire la densificazione urbana.

Strettamente connessa ai due temi precedenti è la terza opzione strategica: la qualità del progetto urbano, e in particolare dello spazio pubblico, che svolge un ruolo essenziale nell'incoraggiare la cultura urbana e nel creare la coscienza della cittadinanza. Per questa ragione riqualificare e dare forma e leggibilità allo spazio pubblico e ai suoi elementi tradizionali (la piazza, la strada, i giardini, ecc.) è «il modo più rapido ed efficace per dare un nuovo tono ambientale a tutto un quartiere. Da uno spazio pubblico ricostruito e riabilitato, si producono degli effetti osmotici verso lo spazio privato» (Bohigas *et al.*, 1994, p. 30).

È sulla base di questi principi ordinatori che ha inizio il programma di riqualificazione di Salerno (Iovino, 2002). La prima fase di intervento, quella che dal 1994 arriva sino alla metà degli anni 2000, interessa solo marginalmente il fronte marittimo: sono demoliti sul litorale diverse baracche e edifici fatiscenti; alla foce dell'Irno è realizzato il Grand Hotel Salerno; viene espletato il concorso internazionale di idee per la stazione marittima⁶ e, soprattutto, si precisa il disegno urbano d'indirizzo del *waterfront*.

L'idea portante è quella di omogeneizzare qualitativamente l'intera area attraverso mirate operazioni di ricucitura tra il lungomare storico e la fascia marittima orientale di più scadente qualità e priva di spazi

6 Per un approfondimento sui concorsi internazionali di idee e i progetti presentati si rimanda a Russo 2011. Si vedano anche INU, 2000; Centola, 2001.

pubblici chiaramente leggibili. Gli strumenti individuati per ottenere tale risultato sono la riorganizzazione della trama viaria e del sistema dei parcheggi (privilegiando quelli sotterranei); la rettificazione e l'ampliamento del lungomare nel tratto più orientale, così da consentire la realizzazione di una ininterrotta passeggiata, una sorta di parco lineare a giardino, dotato di attrezzature per il tempo libero e la balneazione; la realizzazione di un nuovo porto turistico e l'ampliamento del "Masuccio salernitano"; la riqualificazione dell'arenile, dalla spiaggia di Santa Teresa sino al limite orientale della città; la realizzazione, infine, di due grandi piazze collocate alle due estremità del *waterfront* urbano, concepite come porte d'ingresso alla città: la prima ad Ovest nella zona di Santa Teresa che apre alla città storica, la seconda ad Est, al confine con la zona industriale, che introduce ad un grande parco urbano a caratterizzazione turistico-balneare-sportiva, incentrato sullo stadio Arechi.

La seconda fase di attuazione del programma di rinnovo urbano, quella che interessa più direttamente il *waterfront*, può simbolicamente essere fatta risalire al 2003, anno in cui Bohigas, consegnato il Piano per l'adozione, si "allontana" dalle vicende urbanistiche della città⁷. Il Piano è approvato nel 2006, a distanza di tre anni dalla consegna, per adeguarlo, secondo quanto afferma l'Amministrazione comunale, alla nuova Legge urbanistica regionale (16/2004). Tuttavia, dal confronto tra il Piano presentato da Bohigas nel 2003 e il PUC formalmente adottato emergono alcune significative discrepanze: scompaiono alcune destinazioni pubbliche per altre private; aumenta il volume edificabile totale, nonostante il calo drastico di abitanti della città⁸; crescono gli indici di

7 Nello stesso anno si dimette un altro dei protagonisti della rinascita salernitana, l'assessore all'urbanistica Martino, che così commenta il cambio di rotta voluto dall'Amministrazione comunale: «il PRG è stato sottoposto a una feroce revisione, privato di tutte le cose buone di Bohigas, e grazie ad esso è iniziato il sacco edilizio di Salerno» (intervista al Fatto quotidiano, 11-2-2010). L'idea che dal 2003 si apra una nuova fase urbanistica per la città, assolutamente peggiorativa rispetto alla precedente, emerge con evidenza anche nel documentario prodotto da Italia Nostra (Sezione Salerno) *Storia del Piano della Salerno del Duemila*. Altre osservazioni critiche sul Piano sono espresse anche dal Gruppo dei Trenta (2005) e da diversi urbanisti e studiosi (vedi www.eddyburg.it).

8 Non viene modificato il dimensionamento del Piano che, sulla base dello studio commissionato dal Comune (Censis e Fondazione Sichelgaita, 1999), rimane fissato a 180.000 abitanti, sebbene la

FIGURA 3 - I principali progetti urbani del *waterfront* salernitano

FONTE: Elaborazione dell'Autore

conversione a residenza degli immobili industriali in dismissione; si prevede il nuovo porto di Marina D'Arechi; si concentra l'edilizia residenziale pubblica nei quartieri periferici orientali, soprattutto nella zona litoranea.

Tale orientamento viene rafforzato dalla variante "parziale" del 2013, finalizzata a reiterare i vincoli espropriativi, ma che diventa l'occasione per legittimare ulteriori cementificazioni: si ampliano le zone di espansione residenziale nelle aree collinari; si inseriscono nuove opere urbanistiche infrastrutturali a elevato impatto, quali "Porta Ovest" e il nuovo porto turistico di Pastena; si decide di "valorizzare"⁹ sei aree pubbliche,

città perda popolazione sin dai primi anni Ottanta passando dai 160.000 abitanti del 1981 ai 132.000 rilevati dal Censimento 2011.

9 Scrive Italia Nostra nelle osservazioni alla variante del PUC: «il termine 'valorizzazione' è utilizzato nella sua accezione più biecamente economica e corrisponde banalmente all'incremento di valore conseguente al riconoscimento di diritti edificatori ad aree pubbliche che, in quanto utilizzate come *standard*, ne erano prive». Ed ancora «Salerno sta assumendo – soprattutto a causa

quasi tutte assoggettate nel PUC del 2006 a standard di parcheggio e di verde pubblico, due delle quali ubicate sul fronte marittimo (piazza della Concordia-Piazza Mazzini e una parte dell'area dell'ex cementificio).

3. I progetti urbani e il caso "Crescent"

La figura 3 mostra i principali progetti urbani che interessano il fronte marittimo salernitano, suddividendoli in tre diversi ambiti corrispondenti alle tre diverse fasi dell'espansione urbana: il primo ad ovest del fiume Irno corrispondente al lungomare storico, il secondo, tra l'Irno e il porticciolo di Pastena, che rappresenta l'area di sviluppo urbano del secondo dopoguerra, il terzo, comprendente il tratto più a Oriente, che costituisce la principale area di espansione attuale.

di scelte dettate dalla rendita fondiaria – la connotazione di una città sempre più distinta per censo: una sorta di *apartheid* urbanistica» (www.salviamoilpaesaggio.it).

TABELLA 2 – I Progetti urbani del *waterfront* salernitano: alcune informazioni di base

PROGETTO	STRUMENTO UTILIZZATO	PROGETTISTI	TIPOLOGIA DI FINANZIAMENTO	STATO DI ATTUAZIONE	COMITATI LOCALI D'OPPOSIZIONE
1 Salerno Porta Ovest	concorso di idee (2006)	Pica Ciamarra	P.O.N Reti e Mobilità 2007-2013	in via di realizzazione	SI
2 Stazione Marittima	concorso di idee (2000)	Zaha Hadid	fondi POR Campania 2000-06	in via di completamento	NO
3 Piazza della Libertà	gara pubblica (2007)	Ricardo Bofill	fondi FESR 2007/2013 (PIU Europa) mutuo comunale	parzialmente bloccato	SI
4 Difesa e riqualificazione litorale ambito 1	concorso di idee (2008)	Thetis SpA	risorse pubbliche da reperire	non avviato	NO
5 Piazza della Concordia Piazza Mazzini	gara pubblica (2007)	Ricardo Bofill	project financing (risorse da reperire)	non avviato	SI
6 Grand Hotel Salerno	gara pubblica (2000)	Nicola Pagliara	project financing (mutuo comunale per acquisto terreni e bonifica)	concluso	NO
7 Difesa e riqualificazione litorale ambito 2-3-4	concorso di idee (2008)	Manuel Ruisanchez	fondi POR 2007/2013 e risorse pubbliche da reperire	avviato	SI
8 Polo nautico Pastena	incarico di progettazione	Società Polo nautico	project financing	non avviato	SI
9 Pastificio Amato	incarico di progettazione	Jean Nouvel	risorse private	non avviato	NO
10 Palazzetto dello Sport	concorso di idee (2006)	Tobia Scarpa	fondi POR 2000-06 PIT asse V	incompiuto e in abbandono	NO
11 Porto Marina D'Arechi	incarico di progettazione	Santiago Calatrava	project financing	in via di completamento	NO
12 Porta Est	concorso di idee (2007)	Consorzio architetti salernitani	fondi POR 2007/2013 e risorse pubbliche da reperire	avviato	NO

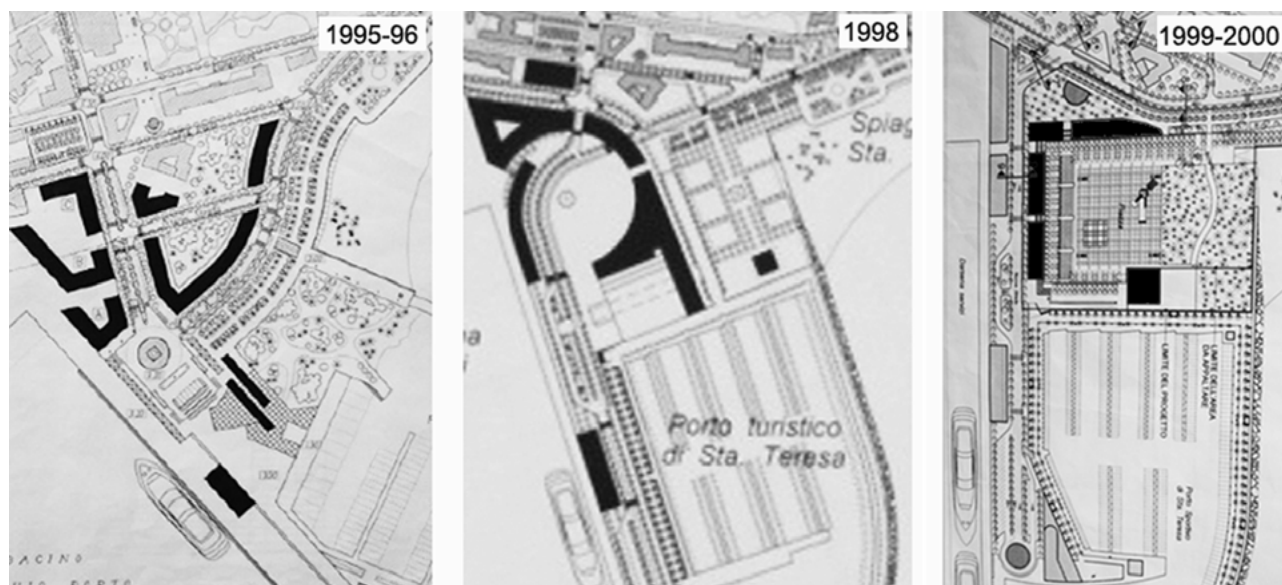
FONTE: Elaborazione dell'Autore

Per ciascuno dei 12 progetti sono fornite in tabella (tabella 2) alcune informazioni sintetiche riguardanti gli strumenti utilizzati per la trasformazione, i progettisti, le fonti finanziarie, lo stato di attuazione del progetto, la presenza di comitati locali di opposizione.

Tuttavia, non essendo possibile, per evidenti limiti di spazio, procedere ad una loro trattazione sistematica, si è scelto di "raccontare" le vicende connesse al progetto più discusso in ambito urbano: quello di Piazza della Libertà con l'annesso edificio semicircolare denominato Crescent (dall'inglese luna crescente).

Il progetto interessa un'area, quella di Santa Teresa, dotata di grande centralità, ma divenuta nel tempo una zona fatiscente. Le diverse ipotesi progettuali (figura 4) elaborate da Bohigas risultano incentrate sul prolungamento del lungomare, il recupero e l'ampliamento della spiaggia, la creazione di parcheggi sotterranei e la realizzazione di una piazza sul mare (di diversa forma e dimensione nelle varie versioni presentate), delimitata da una cortina edilizia di 4-5 piani, di elevata qualità architettonica e dalle volumetrie contenute. Grande attenzione è dedicata alla forma e alla qualità degli spazi pubbli-

FIGURA 4 – Le ipotesi progettuali di Bohigas per l'area di Santa Teresa



FONTE: Ufficio di Piano

ci ed in particolare alla progettazione del verde, mentre l'utilizzo di un registro architettonico sobrio permette di riammagliare le nuove realizzazioni con il tessuto urbano preesistente.

Nel 2006 avviene il cambio di rotta: il PUC riclassifica l'area come Comparto Edificatorio Produttivo e nel 2007 è indetto un bando di gara per incarico diretto di progettazione¹⁰ per l'intero lungomare storico (AAPU 3-4-5). Si aggiudica l'incarico lo spagnolo Bofill, affiancato dalla società capogruppo Lotti e associati.

La proposta per la zona di Santa Teresa (figura 5), seguendo le stringenti indicazioni del Comune¹¹, prevede la realizzazione di una grande piazza semicircolare,

¹⁰ Anziché ad un concorso internazionale di idee si decide questa volta di ricorrere a una procedura aperta di aggiudicazione, decisamente meno trasparente. La selezione del progetto, basata sostanzialmente sulla valutazione dei *curricula*, è affidata a una commissione giudicatrice composta da tre dipendenti comunali.

¹¹ Negli *Indirizzi per la redazione del PUA* approvati pochi mesi dopo la pubblicazione del bando (Delibera 754/2007) si precisano i cosiddetti "elementi invariabili" del progetto: una grande piazza monumentale ad emiciclo non inferiore a 30.000 mq avente a sfondo un edificio retto da un portico di profondità non inferiore a 8 metri, che si apra sul nuovo porto turistico previsto, una superficie lorda di solaio di 15.823 mq.

concepita come terrazza panoramica sul mare e monumentale porta d'ingresso della città. La piazza, sotto la quale è previsto un parcheggio interrato su due livelli, è circondata da un emiciclo, il Crescent, dall'aspetto classicheggiante con una facciata di vetro a cui si sovrappone un colonnato a doppio ordine.

L'edificio a mezzaluna, che si richiama ad opere già realizzate dallo stesso Bofill in altri contesti (tra cui Savona), è alto 33 metri e presenta un'estensione di 300 metri comprensiva delle due Torri discoste rispetto al corpo centrale. La struttura, dotata di una volumetria complessiva di 190 mila metri cubi, è destinata a ospitare 120 alloggi residenziali, 50 uffici e 26 boutique commerciali collocate sotto il porticato maggiore. Altre attività commerciali (bar, ristoranti, negozi) sono localizzate nell'intercapedine tra la piazza – leggermente rialzata – e la quota del porto turistico, dove è prevista una passeggiata.

L'importo presunto per la realizzazione della piazza, del sottostante parcheggio e delle opere di urbanizzazione, è di 28 milioni di euro, cui si aggiunge la somma di 10 milioni di euro da versare per la sdemanializzazione delle aree. La cifra complessiva trova copertura fi-

FIGURA 5 – Il PUA di S. Teresa con Piazza della Libertà e il Crescent (plastico, ortofoto e stato attuale)



FONTE: Comune di Salerno

nanziaria su fondi europei (14 milioni) e fondi comunali (mutuo presso la Cassa Depositi e Prestiti di 24 milioni).

Dal 2009, anno in cui viene presentato pubblicamente il plastico del Fronte del Mare, emergono polemiche e dissensi che portano alla formazione del Comitato NoCrescent, sostenuto attivamente da Italia Nostra, a cui si uniscono altre associazioni sia locali (I figli delle Chianchiarelle), sia nazionali come Legambiente, i movimenti “Stop al consumo di suolo” e “Salviamo il paesaggio”. Prendono pubblicamente posizione contro il progetto anche diversi accademici ed intellettuali, come Salvatore Settis, Achille Bonito Oliva, Isaia Sales, Gillo Dorfles, Edoardo Salzano¹². Quello che soprattutto viene messo in rilievo dal fronte del No è il rischio di “consumare” uno spazio pubblico strategico nel cuore della città, realizzandovi, per fini speculativi, un condominio extra-lusso per pochi privilegiati. Viene, inoltre, rilevata la debole coerenza territoriale dell’opera: una “grande muraglia” fuori contesto e fuori scala, estranea al tessuto urbano consolidato; una mastodontica costru-

12 Nel maggio del 2014 cinquanta intellettuali inviano un appello all’allora Ministro Franceschini, definendo il progetto «un intervento speculativo di enormi proporzioni che, piegando alla logica del profitto beni e peculiarità che mai dovrebbero soggiacervi, ha già determinato gravissimi danni al patrimonio tutelato» (visionabile on line www.italianostra.org/?p=35401).

zione che con i suoi 33 metri di altezza si frappone tra la città storica e il litorale, ostacolando la visuale sul mare e impoverendo il paesaggio¹³.

Dalle proteste si passa alle azioni legali: in 5 anni sono presentati dal Comitato NoCrescent e da Italia Nostra oltre trenta esposti all’autorità giudiziaria per manifeste illegittimità che spaziano dall’incompleta sde-manializzazione dell’area a irregolarità nell’iter delle autorizzazioni, dal silenzio assenso della Soprintendenza alla valutazione di impatto ambientale, mai richiesta dalla Commissione Regionale nonostante la deviazione del torrente Fusandola (gravato da ben 3 vincoli)¹⁴.

13 Lo stesso Bohigas definisce le opere progettate dal suo connazionale (il Crescent e la Vela) inadatte e fuori luogo per il lungomare salernitano (intervista di *El Pais* riportata nel *Corriere della Sera*, il 9 settembre 2010). Ancora più feroci le critiche dell’ex assessore Martino: «Un progetto sbagliato - urbanisticamente sbagliato (...). Una superficie assoluta, interamente glabra, definita - si fa per dire - dal cielo, dal mare e dall’immenso ‘Crescent’: l’ipertrofico, cimiteriale edificio in forma di mezzaluna (...), cemento di lusso, colata per vip, ripetitiva barriera concavo-convessa che volge le spalle - il culo, se si vuole - al Teatro Verdi e al centro storico, oscura la palazzata novecentesca (...). Si nega alla città, le sottrae il mare, le ruba l’immagine consolidata della costiera amalfitana. Surreale ‘non luogo’ urbano, il progetto, smisurata metafora della grandeur sindacale» (*Corriere del Mezzogiorno* 18/03/2009).

14 Un’ampia documentazione è reperibile sul sito del comitato (www.nocrescent.it). Si veda anche Troisi (2013).

Le vicende giudiziarie portano al sequestro del Crescent (novembre 2013), alla pronuncia di incompatibilità paesaggistica emessa dal Consiglio di Stato (Sez. VI. sentenza n.6223, dicembre 2013) e all'istruzione di un processo penale a carico di costruttori, funzionari e dirigenti pubblici.

La situazione si complica anche sotto il profilo tecnico per il crollo di 12 pilastri di sostegno nel parcheggio sottostante la piazza, attribuibile secondo la perizia della Procura ad errori di progettazione. Nel dicembre 2013 anche la piazza è posta sotto sequestro e solo parzialmente dissequestrata nell'ottobre 2014, per consentire le opere di messa in sicurezza. Nel dicembre dello stesso anno, in ottemperanza alle prescrizioni contenute nel "nuovo" Parere della Soprintendenza (autorizzazione n. 88 del 27/10/2014), è approvata una variante del piano urbanistico attuativo (delibera 377), che prevede un parziale ridimensionamento volumetrico del Crescent: l'eliminazione delle due Torri e dell'edificio trapezio, la riduzione dell'emiciclo ad un'altezza «che non superi, nel suo massimo sviluppo, quella del Palazzo di Città» ed altri interventi minori. A pochi mesi dalla sua approvazione la variante diviene oggetto di un nuovo ricorso al TAR e di un esposto penale.

4. Conclusioni

L'analisi dei processi trasformativi del *waterfront* salernitano evidenzia la difficoltà del governo locale di tradurre la programmazione e l'attività progettuale in concrete realizzazioni. Malgrado l'impegno finanziario profuso, nessun progetto avviato sul fronte d'acqua risulta ad oggi concluso. Fa eccezione il Grand Hotel Salerno, opera che tuttavia, essendo inserita nell'AAPU 7, è più giustamente riconducibile alla prima fase di intervento.

Con l'uscita di scena di Bohigas nel 2003 e successivamente con l'incalzare della crisi economica si assiste ad una ridefinizione e rimodulazione degli interventi, degli obiettivi e dei principi ispiratori posti originariamente alla base delle scelte urbanistiche. Sotto l'urgenza di reperire risorse, il Comune, addossandosi tutti i rischi finanziari, diventa *spin off* e paracadute di ogni processo trasformativo, mentre i soggetti privati e le co-

alizioni urbane rivolte alla promozione dello sviluppo economico assumono un ruolo chiave, finendo con il condizionare in maniera crescente gli indirizzi di *policy* della città. L'esito finale è l'adozione di una prospettiva di *profit-driven urbanization*, indirizzata, cioè, verso quegli interventi trasformativi ritenuti in grado di garantire un ritorno economico immediato tanto agli investitori privati quanto all'Ente pubblico, sotto forma di oneri di urbanizzazione, gettito fiscale sugli immobili, ecc.

Tale cambio di rotta è chiaramente desumibile dal confronto tra la bozza di Piano del 2003 e i documenti urbanistici redatti successivamente: aumenta l'indice di edificabilità; si saturano le zone "più appetibili" del lungomare, come Santa Teresa o il porticciolo di Pastena; si privatizzano aree prima destinate a standard (Piazza Mazzini e una parte dell'area dell'ex cementificio, divenute nella variante del 2013 ambiti pubblici di riqualificazione); si concentrano nelle aree collinari e sulla litoranea orientale grandi complessi di edilizia residenziale pubblica, sconfessando i principi di *mixité* e di *compacidad* caldeggiati da Bohigas; si portano avanti interventi ad elevato impatto ambientale e paesaggistico (come il PUA di Santa Teresa, Porta Ovest e il Polo nautico di Pastena).

Nel complesso i progetti urbani sviluppati in questa seconda fase di intervento non sembrano in grado di coniugare le esigenze del mercato con obiettivi di sostenibilità ambientale e di equità sociale. Viene meno quell'attenzione verso la qualità del progetto urbano ed in particolare dello spazio pubblico che aveva connotato la prima fase di intervento, mentre il ricorso alle archistar serve a giustificare operazioni discutibili che portano, come nel caso del Crescent, alla progettazione di opere sovradimensionate e incongrue rispetto al tessuto urbano preesistente, opere che, prevedendo destinazioni d'uso fortemente elitarie, inevitabilmente incoraggiano fenomeni di *gentrification*.

Da rilevare, infine, la mancanza nel processo pianificatorio di reali processi partecipativi, mancanza ampiamente testimoniata dalla proliferazione di comitati locali di opposizione (Iovino, 2016b) che si battono per rimettere in discussione metodi e contenuti di molte operazioni urbane avviate o programmate e riaprire il dibattito sul futuro della città e sul modello di sviluppo da perseguire.

Bibliografia

- Bohigas O. (2000). *Reflexiones sobre la experiencia del P.R.G.*, in INU, *op. cit.*, pp. 178-187.
- Bohigas O. (2004). *Contra la incontinencia urbana. Reconsideración moral de la arquitectura y la ciudad*, Electa-Grupo Editorial Random House Mondadori, Barcelona; trad.it. *Contra l'incontinenza urbana. Riconsiderazione morale sull'architettura e la città*, Gangemi, Roma, 2008.
- Bohigas B., Martorell J., Mackay D., Puigdomènech A., Capdevila O. (1994). *Salerno. Nuova coscienza di identità, nuova esigenza di urbanità*, Salerno.
- Bruttomesso R. (a cura di) (1993). *Waterfronts. A new frontier for cities on water*, Edizioni Città d'acqua, Venezia.
- Bruttomesso R., Moretti M. (2010). *Città-porto e riqualificazione del waterfront: evoluzione e scenario di una strategia vincente*, in Savino M., *op. cit.*, pp. 18-27.
- Censis, Fondazione Sichelgaita (1999). *Salerno città europea: analisi e previsioni per il nuovo piano della città. Rapporto finale*, Salerno.
- Centola L. (2001). *Salerno. Guida alla città del futuro*, Casino Sociale di Salerno, Salerno.
- Comune di Salerno (1994). *Documento urbanistico programmatico*, Salerno.
- Comune di Salerno MBM Arquitectes, (2005). *Piano Urbanistico Comunale. Relazione illustrativa*, Salerno.
- De Luca V. (1999). *Un'altra Italia tra vecchie burocrazie e nuove città*, Laterza, Roma-Bari.
- European Environment Agency (2006). *Urban sprawl in Europe. The ignored challenge*, Copenhagen.
- Federici P.R., Zunica M. (1995), *Lo spazio costiero italiano: problemi di crescita, sensibilità ambientale*. Atti del Convegno della Società di studi geografici, Firenze, dicembre 1993, (Collana Memorie geografiche pubblicate come supplemento alla Rivista geografica italiana), Società di studi geografici, Firenze.
- Giannattasio G. (1987). *Salerno e l'urbanistica*, Fratelli Fiorentino, Napoli.
- Giannattasio G. (a cura di) (1995). *Salerno. La città moderna*, Edizioni 10/17, Salerno.
- Giovinazzi O. (a cura di) (2007). *Città portuali e waterfront urbani*, Hoepli, Milano.
- Greco N. (2009). *La città e i suoi mari. Il waterfront tra sostenibilità e governance*, Franco Angeli, Milano.
- Gruppo dei Trenta (2005). *Osservazioni alla proposta di PUC del Comune di Salerno*, Salerno.
- INU, 1^a *Rassegna Urbanistica Regione Campania*, (numero monografico su Salerno), Napoli, 2000.
- Iovino G. (2002). *Riqualificazione urbana e sviluppo locale a Salerno. Attori, strumenti e risorse di una città in trasformazione*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli.
- Iovino G. (2015). "L'Italia consumata. Configurazioni e tendenze del land take", *BSGI*, fasc. 4, pp. 491-514.
- Iovino G., (2016a). *Waterfronts as Commons? On the redistribution effects of urban regeneration project. Social practices and local public choice in a case study in Southern Italy*, in Aa.Vv. (2016), *Commons/ Comune*, Società di studi geografici. Memorie geografiche NS 14, pp. 79-87.
- Iovino G., (2016b). *Spazio pubblico e mobilitazioni locali nei processi di rigenerazione urbana*, in Romagnoli L. (a cura di), *Spunti di ricerca per un mondo che cambia, Studi in onore di Emanuele Paratore*, Edigeo, Milano, pp. 525- 540.
- Lees L. (1994). "Gentrification in London and New York: An Atlantic gap?", *Housing Studies*, 9(2), pp. 199-217.
- Lees L., Slater T., Wyly E. (2008). *Gentrification*, Routledge, London.
- Leonori M., Testa P. (a cura di) (2013). *La città oltre lo sprawl. Rendita, consumo di suolo e politiche urbane ai tempi della crisi*, Citalia, Roma.

Pavia R., di Venosa M. (2012). *Waterfront. Dal conflitto all'integrazione/From conflict to integration*, ListLab, Trento.

Perone M. (2003). *Salerno nell'Ottocento. Trasformazioni urbane dal decennio francese all'età umbertina*, Arte Tipografica Editrice, Napoli.

Poli D. (a cura di) (2011). "Il progetto territorialista. Città, Territori, Progetti",

Contesti, n. 2, Rivista del Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione del Territorio, Università degli Studi di Firenze.

Provincia di Salerno (2012). *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale*, Salerno.

Russo M. (2011). *Il progetto urbano nella città contemporanea. L'esperienza di Salerno nel panorama europeo*, CLEAN, Napoli.

Savino M. (a cura di) (2010). *Waterfront d'Italia. Piani, Politiche, Progetti*, Franco Angeli, Milano.

Troisi G. (2013). *La grande Muraglia nel porto di Salerno*, Controcorrente, Napoli.

Vallega A. (1992). *The changing waterfront in the coastal area management*, Franco Angeli, Milano.