

A.O.S.

# La città e l’acqua

Luca Lanini Giovanni Santi

**Biennale di Architettura di Pisa: il Padiglione Università**. Negli ultimi anni l’Università di Pisa ha puntato molto su un rinnovato rapporto con la città, ribadendo il suo ruolo civile all’interno di una comunità nella quale da anni ha assunto un ruolo guida per dimensioni demografiche, volume economico e posizione all’interno dell’ambiente urbano. Un nuovo protagonismo dell’istituzione universitaria che investe anche la sistemazione del territorio che viene affrontata dai tanti punti di vista che la sua straordinaria offerta scientifica assicura. La città di Pisa si trova oggi ad affrontare scelte difficili e delicate: la riconversione di un tessuto produttivo che non è sopravvissuto alla grande globalizzazione di inizio secolo, la tutela e la valorizzazione di un immenso patrimonio storico, fatto non solo dalle grandi emergenze monumentali famose in tutto il mondo, ma anche da un tessuto minuto ancora abitato con straordinaria vivacità; la gestione della grande dimensione turistica che la città ha ormai definitivamente acquisito in campo internazionale, un’emergenza abitativa che si fa sempre più pressante, la modernizzazione dei suoi spazi, delle sue infrastrutture e delle sue attrezzature. Tra le questioni urbane restano ancora aperte c’è il rapporto di Pisa con l’acqua. Un rapporto di straordinaria complessità, che ha avuto momenti molto diversi durante tutta la storia della città e che oggi si manifesta con caratteri del tutto originali e da indagare. Pensiamo al rapporto con il fiume Arno, che oltre a costituire un fronte monumentale continuo di grande rilevanza, diventa anche il luogo ove la città si rappresenta, mettendo in scena il proprio decoro civile in occasione di grandi celebrazioni urbane: da quelle religiose, come la festa di San Ranieri o culturali, come durante l’Internet Festival o la Biennale di Architettura. Oppure pensiamo al rapporto con il mare, che si organizza intorno allo sviluppo controverso di tre quartieri – Marina, Tirrenia e Calambrone – ancora alla ricerca della propria identità e di un corretto rapporto con la città murata. O ancora alla necessità di manutenzione idrogeologica di tutto un comparto territoriale che rischia di essere periodicamente travolto da eventi calamitosi di natura meteorologica. L’Università offre da tempo il suo contributo all’individuazione e alla corretta risoluzione di tali questioni. E lo fa immerstando sempre di più le relazioni tra le proprie ricerche e le istituzioni e le associazioni operanti sul territorio. Lo fa moltiplicando i propri investimenti in ricerca, implementando un’ambizioso e risolutivo piano edilizio che ha come obiettivo la trasformazione di alcuni poli in nuove centralità urbane, tentando di guidare la trasformazione di Pisa in una grande città universitaria e hub per le ricerche innovative tra cui Europa. Dopo il successo della partecipazione dell’Università alla prima edizione della Biennale di Architettura, che si svolge – lo ricordiamo – nella suggestiva cornice degli Arsenali Repubblicani, che furono riaperti proprio per quell’occasione, si è deciso di legare ancora più strettamente l’Ateneo a questa manifestazione, optando quest’anno per un padiglione autonomo, il cui curatore è stato il Prof. Arch. Luca Lanini con il Prof. Arch. Giovanni Santi, alloggiato nel Convento delle Benedettine, un altro edificio da poco restaurato e restituito alla città, proseguendo una politica di scambio reciproco tra comunità scientifica e società civile. **Architettura e acqua: opportunità e problematiche progettuali del waterfront**. Il legame tra architettura e acqua è di antica memoria, sia che si parli di singoli edifici che di parti di città; architetture residenziali, industriali, militari, fino a parti di città galleggianti, instaurano con l’acqua un rapporto diretto tale da esserne condizionato nell’aspetto tipologico costruttivo e diventando così territorio fertile per soluzioni progettuali innovative. Solo se ci riferiamo all’area mediterranea, è possibile pensare ai grandi acquedotti, alle terme e alle cisterne romane o ai giardini, alle fontane e alle corti di tradizione araba dove l’acqua plasma le architetture assumendo un ruolo determinante negli impianti planivolumetrici. Nella costruzione del proprio habitat l’uomo non ha potuto prescindere dal considerare l’elemento “acqua” e si è relazionato ad esso per piegarlo ai propri bisogni. Nella storia, infatti, numerose sono le architetture costruite che ridisegnano i luoghi determinando nuovi confini tra terra e acqua, utilizzata, quest’ultima, anche come infrastruttura, e strappandote terreno per le costruzioni, prosciugando spesso le zone umide o anche impiegando strutture galleggianti. E come non pensare ai primi veneziani che dovettero affrontare una serie di complessi problemi dovuti al contesto in cui sorge la città, dall’approvvigionamento dell’acqua dolce, a quello dei materiali da costruzione, allo spostamento delle merci e delle persone su vie d’acqua. In tale quadro il waterfront urbano, cioè il limite tra città e acqua, dotato di una sua storia e dove si incontrano identità differenti, è un tema di importante attualità che coinvolge oltre le grandi realtà metropolitane, anche le piccole e medie città affacciate sull’acqua, dove vi è una notevole presenza di manufatti edili e spazi aperti che possono offrire notevoli opportunità di sviluppo sia urbano che economico e sociale. Numerosi sono gli esempi di riqualificazione dei margini fluviali e costieri che si sono rivelati un adeguato metodo per la rigenerazione di ampie aree urbane, un tema quindi oggetto di un continuo studio e ricerca per identificare le più opportune strategie atte ad orientare lo sviluppo della città verso il recupero e la riqualificazione dell’esistente, piuttosto che verso la sua continua espansione. Molte le città, di vana grandezza, che nel ridefinire il loro modello di sviluppo hanno puntato sull’offerta turistica e culturale, piuttosto che sulla produzione industriale, riconoscendo nella presenza dell’acqua la possibilità di creare scenari suggestivi, unici e caratterizzanti, in grado di conferire prestigio e competitività alla città contemporanea, ma soprattutto capaci di attivare nuove e redditizie operazioni immobiliari che, attraverso nuove concessioni e cubature, muovono importanti economie, frutto della cooperazione tra pubblico e privato. In tale quadro vengono in mente le molte amministrazioni pubbliche che hanno coinvolto tra le più importanti firme del mondo dell’architettura – Gehry & Partners, Foster & Partners, Zaha Hadid Architects, Skidmore Owings & Merrill - una pratica divenuta una vera e propria strategia di marketing internazionale, per garantirsi dei risultati esclusivi; come sulle rive del Nervion a Bilbao (1997-2008), del fiume Gállego a Zuera (2001), del Besòs (2004) (2003-2007) e della Garonne a Bordeaux (2010-2017), quella dello Sprea a Berlino (2002-2006), l’Albertpark a Kortrijk in Belgio (2002-2010), il Queen Elizabeth II Olympic Park a Londra (2005-2012), il Gardens by the Bay a Singapore (2006-2012), i Bridged Gardens a Tianjin in Cina (2005-2008) che sono solo alcuni fra i più noti esempi di riqualificazione di lungofiumi nel mondo. Ad essi si affiancano anche significativi i progetti di litorali che, con l’intento di rivalutare coste e infrastrutture portuali, hanno assunto un ruolo predominante nella pianificazione delle città costiere. Le esperienze dei lungomari di Barcellona, di Lisbona, il waterfront di Genova, l’EuroMediterranéa di Marsiglia, la riqualificazione portuale di Vejle in Danimarca, i waterfront di Toronto, Seattle, e del Brooklyn Bridge Park a New York rappresentano degli esempi da cui trarre spunto. Nella storia delle città a stretto contatto con l’acqua, la relazione con il porto, che fosse marittimo, fluviale o lacustre, è stata costantemente uno dei principali fattori di sviluppo urbano. Nel passato, il connubio porto-città ha costituito un binomio inscindibile, non senza occasioni di contrasto, ma sempre in una logica, risultata alla fine la più proficua, di concordanza di intenti e prospettive. Ancora oggi, un articolata concentrazione tra porto e insediamento urbano dovrebbe rappresentare la strategia vincente dell’intera città portuale, ritrovando e ricomponendo, pur nella distinzione di ruoli e di compiti tra i diversi attori, una visione comune sui futuri scenari di sviluppo sostenibile e sicuro delle due entità. Infatti la relazione con il porto è una delle contraddizioni vissute soprattutto dalla città contemporanea. Se i progetti di riqualificazione urbana dei waterfront spesso modificano radicalmente l’immagine della città, con numerosi esempi anche a livello internazionale, rimangono le difficoltà d’intesa all’interno del binomio porto-città, perché se da un lato la competitività commerciale, legata alla logistica e al trasporto delle merci, e turistica deve essere sostenuta, dall’altro le città devono garantire un sempre maggior livello di qualità della vita urbana. In relazione a ciò si pensi, ad esempio, alle problematiche e alla complessità relative all’accessibilità di un porto, dove garantire la fruibilità delle infrastrutture di trasporto, con l’elevata presenza di reti e nodi che consentano un facile collegamento con il territorio in cui si trovano, è uno dei principali obiettivi da soddisfare. Tuttavia, per ciascun tipo di infrastruttura bisogna considerare aspetti diversi che vanno a definire il concetto di accessibilità; infatti non ci si riferisce solo al lato terra (vie di accesso, nodi di interscambio, accessibilità veicolare e pedonale alle banchine e alle strutture del porto stesso), ma anche al lato mare (caratteristiche delle imboccature, esposizione ai venti, sicurezza delle coste, ecc.). In tale quadro un esempio che riassume questi aspetti è la città di Livorno, che con la sua storia e per il ruolo che svolge in Toscana, è una città in cui convivono sostanzialmente due grandi realtà, la Livorno dal porto, quasi autonoma e dotata di una sua indipendenza d’azione e con una vita propria, e la città in cui si svolge la quotidianità urbana. La prima delle entità, il porto, dialoga in modo continuo con la città reale, ricca di storia e tradizioni locali, culminanti anche con la vita che si svolge lungo le vie d’acqua, i fossi, della città storica, il quartiere della Venezia; un sistema insediativo articolato, infatti «Qui terra ed acqua costituiscono gli elementi cardine della città, le ragioni stesse della sua nascita, in un rapporto stretto e continuo tra storia e cultura locale. Una cultura che possiamo definire marinara, in quanto profondamente radicata nella popolazione di origine, così come nei suoi modi di vivere e di lavorare ancor oggi, seppure in modo meno visibile rispetto ad un tempo». Una città in cui il segno dell’acqua del mare e dei canali della Venezia vive con le architetture sia militari, le due torrioni, che civili, i palazzi prospicienti il lungomare e quelli con la loro cantina lungo i fossi. Nello specifico risulta interessante l’indagine sul tessuto urbano del quartiere della Venezia, che ci permette di analizzare e comprendere il mondo di relazioni fra i vari edifici, in un rapporto di compresenze. Tale mondo di relazioni, esistente tra i vari edifici, se analizzato tramite i percorsi esistenti, evidenzia come l’edilizia in questo caso si rapporti ad un percorso matrice di due tipologie, quello di terra e quello d’acqua. Gli edifici, infatti, oltre che al piano strada, si rapportano al livello dell’acqua più basso, con le vecchie cantine, logge, poste a pelo d’acqua, dove si trovano, in alcuni casi, anche le banchine, a testimonianza dell’antica tradizione marinara della città. Se il terreno della relazione tra città e porto è un autentico banco di prova dei processi di modernizzazione di un paese, anche con nuovi sviluppi urbani, processi da considerarsi di lunga durata e che devono trovare opportuni ed efficaci strumenti legislativi e di semplificazione per una loro attuazione, di non meno importanza è anche la possibilità di recuperare le strutture edilizie esistenti per un ruolo strategico da assegnare entro la città storica, ad esempio, per le cantine della città di Livorno, oggi in gran parte non usate e spesso in stato di abbandono. Nonostante vi sia volontà di mettere in connessione anche da parte degli Amministratori, cantine, banchine e scalinatori, con gli spazi della città, in modo da valorizzarli e rilanciarli anche da un punto di vista di economia cittadina, ad oggi non sono ancora state trovate opportune strategie progettuali per un pieno rilancio: i risultati della ricerca dimostrano che una possibile strategia progettuale, in tale contesto, dovrebbe restituire armonia ad un così insieme disordinato ed incoerente di elementi, sarebbe necessario, infatti, conferire attrattività ad un sito con enormi potenzialità, mediante l’inserimento di attività commerciali e di intrattenimento, per le varie fasi della giornata, ed allo stesso tempo dovrebbe essere risolto il problema dell’accessibilità, e più in generale della fruibilità dell’area, con percorsi pedonali e ciclabili e con l’adeguamento delle discese al mare, in modo da ristabilire il rapporto diretto tra città e mare che talvolta risulta compromesso. Gli interventi pensati, che si sviluppano per tutta la lunghezza della fascia litoranea oggetto di studio, sono fondamentalmente quelli riguardanti la fruibilità, con il nassetto della pista ciclabile in modo da limitare al massimo gli incroci e le zone d’attraversamento dei percorsi pedonali. Questi ultimi dovrebbero essere rivalutati in termini di sicurezza delle superfici di calpestio, che spesso risultano dissestate o sconnesse, e arricchiti con totem informativi, per rendere chiaro e percepibile il rapporto con le funzioni situate sul lato mare. Una soluzione concreta alla problematica dell’accessibilità al mare, identificabile nelle discese al mare difficilmente utilizzabili dai portatori di difficoltà motoria, potrebbe essere quella di pensare a nuovi sistemi di rampe e scale, anche removibili, da collegare a nuovi pontili che permettano, con facilità, di raggiungere agevolmente il mare; tale aspetto, oltre ad agire sull’accessibilità migliorerebbe anche l’attrattività del lungomare ampliando, di fatto, la fascia di utenza idonea alla balneazione. Su questo duplice criterio fruibilità/attrattività sarebbe possibile rendere il waterfront di Livorno come una identità plurale, un luogo, ma un luogo che esso non sia una linea, ma una rete di luoghi, di funzioni, di mestì e riculture tra la costa e la città, tra le attività portuali e le attività urbane, anche con funzioni culturali e ludiche che vadano ad aggiungersi a quelle già presenti. Potrebbero così essere pensati interventi di potenziamento delle strutture e dei servizi esistenti, da un ampliamento del piccolo porticciolo turistico dell’Ardenza, occasione anche per risanare le aree compresse dal punto di vista ambientale, alla realizzazione di nuovi camminamenti sulle scogliere esistenti, muniti di piazzole di sosta, per favorire la possibilità di balneazione. Gli interventi di rigenerazione degli spazi aperti non possono prescindere dalla possibilità di poter ripensare come luoghi delle relazioni sociali, trasformandoli quindi in piazze anche tematiche, così per un waterfront come quello di Livorno potremmo pensare ad un eventuale piazza-teatro sul mare, in cui i livelli altimetrici delle superfici a disposizione, con nuove gradonate di raccordo, favorirebbero sia l’accesso alla balneazione che la seduta per ammirare il paesaggio ed ipotetici spettacoli en plein air. Nell’obiettivo di aumentare la fruibilità e l’attrattività di un’area, anche il waterfront, identificabile nei piccoli manufatti edili presenti sul lungomare livornese ed alcuni anche con valenza storica, ha un ruolo determinante; questo dovrebbe essere sottoposto ad interventi mirati dal punto di vista di ottimizzazione funzionale nella distribuzione degli spazi, fino all’uso di soluzioni tecnologiche compatibili con l’ambito marino. Valutare, quindi, la fattibilità di interventi che favoriscano anche il diretto rapporto con il luogo, dove sia possibile creare spazi panoramici da cui godere la vista della costa, in sinergia con la sistemazione degli spazi esterni contigui, anche con la posa di elementi di design urbano, affinché assumano il ruolo di luoghi dello stare. In tale quadro sarebbe possibile pensare di aumentare le offerte che un lungomare può proporre al cittadino, avendo la possibilità di realizzare aree attrezzate per attività fisica all’aperto e moduli edili con particolari funzioni, tra cui nuovi servizi igienici pubblici, tali moduli potrebbero specificarsi con destinazione commerciale o per il coworking, funzione questa ad oggi del tutto assente, ed essere pensati con tecniche costruttive compatibili con i caratteri del luogo, anche in rispetto dei vincoli ambientali presenti. La loro flessibilità tipologica e tecnologica consentirebbe innanzitutto di limitare l’eterogeneità dell’intervento, con l’impiego di strutture prefabbricate o semi-prefabbricate facilmente smantellabili, che rispondano alle diverse esigenze delle nuove funzioni introdotte con materiali compatibili per l’aggressività di un ambiente marino (ad esempio dal legno tecnico composto, all’acciaio inox e all’alluminio, al fibro cemento ed al fibro smaltati), e garantirebbe la capacità di ospitare anche funzioni delicate, soprattutto dal punto di vista impiantistico, come i servizi igienici o le docce pubbliche, da collocarsi, specialmente, in corrispondenza delle spiagge e dei pontili di pubblico utilizzo. L’ulteriore fruibilità del waterfront potrebbe avventre anche con il potenziamento della segnalatica e cartellonistica informativa, sia stradale che delle varie attività presenti, con l’inserimento di totem informativi per l’utenza, landmark urbani riconoscibili anche a distanza, posizionati in punti strategici, come le fermate del trasporto pubblico ed integrabili anche con elementi di riparo dagli agenti atmosferici o da collegamenti verticali per diventare punti panoramici sopraelevati sul livello stradale. Come è già stato introdotto precedentemente, il rapporto tra città e acqua deve essere visto, oltre che alla dimensione urbana, anche in rapporto alla scala dei singoli organismi edili poiché capace di condizionarne i loro aspetti fondativi di natura costruttiva, funzionale, tipologica e formale, dove le tecniche costruttive assumono un alto livello di complessità tecnologica. Venezia, ad esempio, luogo in cui l’acqua è la linfa vitale dell’intera città, è stata da sempre un laboratorio di ingegnose sperimentazioni tecnologiche al fine di poter adattare lo sviluppo del costruito ad un ambiente inconsueto come quello lagunare; infatti, basta solo pensare ad uno dei principali problemi che gli edifici dovevano affrontare, la realizzazione delle fondazioni su terreni paludosi appena emergenti. Infatti, nel corso della sua storia millenaria, Venezia, mise a punto strategie di adattamento a questo habitat complesso, caratterizzato da un equilibrio delicatissimo e precario, inizialmente sviluppando una conoscenza empirica e in seguito rafforzando una scienza idraulica che permise la realizzazione di un unico e complesso apparato di fondamenta degli edifici basato su un sistema composto da legno, acqua e terreno, ossia un unico sistema costruzione-fondazione-terreno. Nel corso dei secoli le fondazioni, salvo casi eccezionali legati a particolari condizioni ambientali come ad esempio la presenza di acqua in profondità, venivano realizzate utilizzando le stesse tecniche costruttive del manufatto in elevazione, ed erano per le più di tipo diretto, ma là dove vi erano particolari difficoltà si ricorreva a fondazioni speciali. Ma la tecnica costruttiva in tali contesti ambientali ha dovuto confrontarsi anche con la via d’acqua, intesa come arteria di collegamento e soggetta, quindi, alla presenza di mezzi natanti con le relative esigenze di attracco, e stabilità statica per le strutture di contenimento, come ad esempio le banchine e i muri di sponda, che ha comportato la valutazione di complessi stati di carico o azioni di usura per la determinazione di idonei dimensionamenti strutturali. Ma l’acqua diventa parte integrante dell’architettura in numerosi altri casi, da uno degli esempi sommi dell’architettura del XX secolo, Fallingwater, tra le opere massime di Frank Lloyd Wright, dove lo stretto rapporto tra edificio ed ambiente condiziona tutto lo sviluppo del progetto con affacci, trasparenze, uso dei materiali e volumetrie che fanno vivere al fruitore dello spazio interno, una continua esperienza di vista e ascolto dell’acqua, al ruolo centrale che l’acqua ha assunto, e tutt’ora assume, dalle architetture industriali, dove è usata sia per refrigerare che come forza motrice sia meccanica che elettrica. Emblematici anche gli esempi in cui proprio grazie allo stretto rapporto tra architettura e acqua gli edifici diventano immagine simbolo, icone di una città, come, ad esempio, i recenti musei del Louvre di Abu Dhabi progettato da Jean Nouvel, dove i visitatori passeggiano attraverso le promenade che si affacciano sul mare sotto una cupola di copertura contraddistinta da stelle metalliche incastonate in un complesso disegno geometrico, e il MuCEM di Marsiglia progettato da Rudy Ricciotti, in cui i visitatori sono condotti in un percorso aereo che connette il museo all’antico forte Saint-Jean a testimonianza di come una nuova architettura possa coesistere con la preesistenza storicizzata diventando un sistema integrato turistico polifunzionale. I casi studi analizzati e le sperimentazioni condotte mostrano chiaramente come il waterfront costituisca un filtro visivo fra l’acqua e la vita sulla terraferma, e come questo divenga luogo in cui avviene un rapporto dialettico, tra queste due elementi, inscindibile, che, nel corso della storia, ha attraversato fasi molto differenti. Come in un gioco di specchi riflessi, la facciata a mare mostra la crescita e l’evoluzione della città storica e viceversa: la città è, dunque, l’immagine specchiata nelle sue acque. In tale quadro i waterfront emanano oggi poderose energie per il progetto urbano dove è possibile rispondere alle necessità di espansione della città sia in termini qualitativi che quantitativi, luoghi densi e ibridi in cui risorse, opportunità, aspirazioni e ambizioni cittadine incontrano possibilità di concretizzazione, dagli ambiti costieri marini, a quelli fluviali fino a quelli lacustri. Poter dunque rigenerare e ripensare il waterfront consente il recupero visivo e funzionale del rapporto con l’acqua, la riqualificazione di aree degradate ed abbandonate, la qualificazione dell’identità locale e, in alcuni casi, il recupero architettonico del patrimonio marittimo ed industriale dismesso dove nella tradizione costruttiva l’acqua è abitualmente tema di progetto. **Le Ricerche delle Università Italiane**. Il Padiglione Università, posto in uno degli ambienti ipogei dell’ex convento delle Benedettine sul Lungarno, espone il frutto della ricerca scientifica condotta dagli Atenei Italiani sul rapporto Città e Acqua. La mostra è stata suddivisa in tre sezioni dai curatori: una dedicata alle ricerche dell’Ateneo pisano sul rapporto tra città, territorio e acqua, un’altra aperta alle stesse ricerche sviluppate in altri atenei e selezionate attraverso una call pubblica, ed infine una con le Tesi di Laurea sviluppate all’interno del Corso di Laurea Magistrale in Ingegneria Edile-Architettura dell’Università di Pisa. I locali dell’esposizione sono stati anche sede di un workshop tenutosi durante i giorni della Biennale, un lavoro progettuale sulla relazione tra Pisa e il suo waterfront dal titolo Growin’ up in public i cui risultati sono stati esposti in un’altra delle sedi espositive della Biennale, il Padiglione Pisa all’interno dell’antico Bastione Sangallo. La tesi di laurea affronta il tema della forma dei margini urbani posti a confine con la Natura. Il luogo del progetto è la parte di città affacciata sul fronte meridionale del Mar Piccolo a Taranto. In questo tratto del Mar Piccolo la conformazione della linea di costa definisce un’ampia insenatura che determina il bacino dell’Arsenale (sito militare in corso di dismissione). Il progetto si sviluppa dalla banchina “Torpedinieri” (posta a ridosso del canale d’ingresso al Mar Piccolo) sino al Ponte di Punta Penna (che attraversa il Mar Piccolo e lambisce l’area dell’Arsenale a ovest). Il progetto si articola in “parti” diverse che corrispondono ai differenti caratteri di questo tratto di costa e reinterpretano il rapporto con le forme della città consolidata contigua all’Arsenale. Il Basamento-cretto (destinato a Museo del Mare) si sviluppa secondo la giacitura della banchina Torpedinieri, evidenziando, alla sua conclusione, l’infilletteria della linea di costa nel bacino dell’Arsenale. L’Edificio-muro (destinato al Centro di ricerca “Blue Growth”) misura la dimensione eccezionale della Cittadella militare nella metrica della città consolidata. Le rampe e le scalinate mettono in relazione i luoghi dell’Arsenale con le strade e le piazze della città. Le Corti d’acqua (destinate a nuove forme di co-living e di co-working) trasformano lo spazio dei bacini di carenaggio in un nuovo “interno” urbano, che diventa luogo di contemplazione del mare. Le Torri (destinate ad alberghi e residenze temporanee) segnano il punto più avanzato della costa e, contemporaneamente, il punto di arrivo in città del Ponte di Punta Penna. Il Parco naturale è il filo rosso che lega tutte le “parti” del progetto, sviluppandosi, senza soluzioni di continuità, per la sua intera estensione. Melfi, con la sua straordinaria storia lasciata dai Normanni, dagli Svevi e poi dalle dinastie spagnole, francesi, dai Doria, ecc., detiene un patrimonio culturale di notevole importanza, poco conosciuto. Un potenziale strategico verso un progetto di rigenerazione urbana che interessi il centro fortificato (che nel 2018 festeggerà mille anni di vita) e il fiume Melfia. Poco conosciuta è anche la notevole trasformazione avvenuta alla fine degli ultimi trent’anni, principalmente per le dinamiche legate alla nascita di un grande polo industriale (FIAT, Barilla, indotto), che poi è strettamente relazionata a vari Piani d’espansione di una città capoluogo. L’impennata economica che qui si registra nei primi anni Novanta con l’insediamento della grande industria ha prodotto certamente più ricchezza, ma anche un allargamento della forbice sociale, un cambiamento dei modi e dei luoghi dell’abitare dei melfitani. In poco tempo, difatti, si è assistito a un repentino abbandono del centro storico verso i cosiddetti “non luoghi”: una considerevole offerta di nuove abitazioni vicino i centri commerciali (Valleverde e Bicocca-167) ha determinato una dinamica già nota, quella di “consumare” suoli agricoli e di “svuotare” il centro storico che qui, in tre decenni, ha perso tremila residenti più un diffuso sistema commerciale e artigianale. La ricerca propone un approccio alternativo alla progettazione e localizzazione degli alloggi di emergenza per i rifugiati. A partire da esperienze passate che dimostrano come la diversità e la convivenza con altre culture è stata di impulso al cambiamento e allo sviluppo dei paesi che le hanno ospitate, la ricerca individua delle strategie che riguardano tre livelli diversi d’intervento: livello dell’edificio, livello dell’abitazione e livello urbano. Le strategie, pur applicate ai casi studio di Tel Aviv e di Pescara, sono facilmente adattabili a diversi contesti geografici, climatici e urbani. Questo progetto di rigenerazione, che è parte di un Laboratorio di Tesi che lavora su Matera 2019 e Melfi 2018 [MfM], vuole indagare un’idea nuova di sviluppo -sostenibile e concreta- attraverso la valorizzazione del Cultural Heritage di queste città-patrimonio. L’azione generale è esercitata da un masterplan che reinterpreta il centro storico di Melfi come un sistema di luoghi socio-culturali da cui far germinare nuove opportunità. Al margine tra il fiume

# La città e l'acqua

Luca Lanini Giovanni Santi



A.O.S.

8th

978-88-941623-3-2

ArchitetturaOpenSource  
AOS.

*Attualmente nel nostro paese la cultura e suoi canali di diffusione soffrono di una grave contraddizione. La diffusione di idee ed in senso lato della cultura è affidata ai canali di stampa editoriale, alla televisione o al mezzo più democratico della rete. Da un lato c'è il mondo dell'editoria su carta, che presta i propri servizi e la propria linea editoriale gratuitamente soltanto a chi riesce a garantire una consistente fetta di mercato, assoggettando così la diffusione della cultura alla logica del profitto commerciale; il mezzo televisivo ha via via abbandonato, nella maggior parte dei casi, obiettivi culturali in favore di pubblicità e spettacolo. Oggi, solo la capacità di penetrazione della rete può consentire per fini di conoscenza di pubblicare idee e cultura con costi contenuti. In questo scenario per la produzione scientifica universitaria, che è un prodotto di settore e non ha una reale appetibilità commerciale e che non trova facilmente spazio presso editori "di rango" a meno di consistenti investimenti, non vi è altra strada che essere pubblicata da case editrici economiche con bassa tiratura, scarsa diffusione o essere autoprodotta. Solo recentemente nelle Università italiane sono partite alcune iniziative interne di editoria autoprodotta e di repository digitali di quella produzione universitaria che una volta era veicolata dai centri di documentazione e stampa.*

*Con il primo volume di AOS del maggio 2004 si pensò proprio alla possibilità di produrre i risultati della ricerca e della didattica di Architettura realizzando in proprio tutto il knowhow grafico, i contenuti, l'impianto, in modo da dover finanziare il solo costo tipografico affidando la distribuzione alla capacità di diffusione del web. AOS ArchitetturaOpenSource prese così spunto da ciò che accadeva nel mondo del software open-source i cui codici, distribuiti gratuitamente dai produttori, consentivano a chiunque di implementarli liberamente in nuovi pacchetti a loro volta disponibili per tutti.*

*In questa filosofia ArchitetturaOpenSource da Maggio 2004 ha cominciato ad offrire gratuitamente ciò che serve alla autoproduzione dei volumi successivi al 1st. Dal 2013 AOS ha intrapreso la via digitale distribuendo gratuitamente, sui canali digitali di Calameo e book\_store di Apple, i volumi (ebook) dotati di ISBN lasciando libertà di stampa ai singoli autori che sono titolari del copyright dei propri scritti e responsabili di ciò che pubblicano.*

*Il presente volume è sintesi della ricerca condotta dagli autori sulla tematica inerente il rapporto tra architettura e acqua sviluppata presso il Dipartimento di Ingegneria dell'Energia, dei Sistemi, del Territorio e delle Costruzioni dell'Università di Pisa. Il capitolo sulla ricerca delle Università italiane sul tema Città e Acqua illustra quanto esposto presso il Padiglione Università durante la Seconda Edizione della Biennale di Architettura di Pisa del 19-28 Novembre 2017*

*Prima stampa digitale 23/03/18 isbn 978-88-941623-3-2  
ArchitetturaOpenSource  
architetturaopensource@gmail.com  
<https://ita.calameo.com/read/003991286d70c7c5ab0a6>*

## Indice

<i>La Biennale di Architettura di Pisa: il Padiglione Università Luca Lanini</i>	<i>p. 7</i>
<i>Architettura e acqua: opportunità e problematiche progettuali del waterfront Giovanni Santi</i>	<i>p. 11</i>
<i>Città e Acqua: le ricerche delle Università italiane</i>	<i>p. 35</i>
<i>La ricerca nel Corso di Laurea Magistrale in Ingegneria Edile-Architettura dell'Università di Pisa</i>	<i>p. 133</i>
<i>The City and the Water, International Summer School</i>	<i>p. 155</i>

# Le ricerche delle Università italiane

Biennale di Architettura di Pisa

<i>Politecnico di Bari</i>	<i>p. 36</i>
<i>Università della Basilicata</i>	<i>p. 40</i>
<i>Università degli Studi "G. d'Annunzio" Chieti - Pescara</i>	<i>p. 46</i>
<i>Università di Camerino - Scuola di Architettura e Design</i>	<i>p. 50</i>
<i>Università degli Studi della Campania "Luigi Vanvitelli"</i>	<i>p. 54</i>
<i>Università degli Studi di Catania - Siracusa</i>	<i>p. 78</i>
<i>Università degli Studi di Ferrara</i>	<i>p. 86</i>
<i>Università degli Studi di Firenze</i>	<i>p. 92</i>
<i>Politecnico di Milano - Polo territoriale di Mantova</i>	<i>p. 94</i>
<i>Università degli Studi di Napoli "Federico II"</i>	<i>p. 96</i>
<i>Università degli Studi di Pisa</i>	<i>p. 104</i>
<i>Università Mediterranea di Reggio Calabria</i>	<i>p. 114</i>
<i>Università di Roma "La Sapienza"</i>	<i>p. 116</i>
<i>Istituto Universitario di Architettura di Venezia</i>	<i>p.122</i>

### **URB\_HE URBAN HERITAGE CONSERVATION AS VECTOR OF SOCIAL EQUITY. PRIA 2015-17 Interdisciplinary research project.**

Gruppo di ricerca: PI Giuseppe Scandurra (PA UniFe), Antropologia, con Barberis Rami Matias Ezequiel, Sabrina Bombassei; Alfredo Alietti (RU UniFe), Sociologia; Claudia Amodio (RU UniFe), Diritto Comparato, con Sonja Elisabeth Haberl, Adriano Martufi, Alessandro Somma; Romeo Farinella (PA UniFe), Urbanistica, con Elena Dorato, Sara Maldina; Elena Marescotti (RU UniFe), Pedagogia e Scienze dell'Educazione, con Stefano Pontiggia; Alessandro Massarente (PA UniFe), Progettazione Urbana e Architettura, con Alberto Verde.

Studenti: “El Malecón como infraestructura paisajística”, Victor Manuel Baèz Bolet, Valentina Campana, Margherita Ciampolini, Juan Dario Martin Bohada, WS Horizonte Habana 2017.

“Almendares. Strategie ecologiche e culturali per lo sviluppo dell'area”, Giulia Bruni, Silvia Davoli, Marianna Liosi, José Nazabal, Cecilia Riccardi, Sara Venturini, WS Horizonte Habana 2017.

“Vivir La Aduana. La calle habanera se encuentra con el mar”, Chiara Ferioli, Erminia Chiara Pastore, Tesi di Laurea Magistrale in Architettura, relatori Alessandro Massarente, Orlando Inclan Castaneda, correlatori Silvia Tagliazucchi, Filippo Boschi, Università di Ferrara, 2016.

*Università degli Studi di Ferrara, Dip. di Architettura, Dip. Studi Umanistici*

La ricerca condotta sviluppa la tematica della rigenerazione e conservazione del patrimonio edilizio esistente. Il concetto di HUL (Historic Urban Landscape, ovvero Paesaggio storico urbano) definisce un approccio secondo cui gli elementi naturali, storici e sociali nella città concorrono a formare un sistema patrimoniale unico e complesso.

L'obiettivo di questa ricerca è quello di definire le strategie e le linee guida per un programma di rigenerazione urbana da implementare in alcune aree pilota della città dell'Havana, lungo il suo waterfront, dal fiume Almendares a ovest all'area portuale a est affacciata verso la Bahia. Quest'area è stata individuata in seguito a un'indagine sul campo svolta su quei quartieri che, sebbene ricchi di patrimonio storico e culturale, non sono stati inclusi tra i siti riconosciuti come patrimonio Unesco né sono stati oggetto di interventi di valorizzazione.

La scelta di indirizzare la ricerca sull'Havana ha due ragioni: la prima è che l'Havana è un caso studio straordinario per la ricchezza, per la stratificazione del suo

centro storico e per i particolari problemi che la affliggono; la seconda motivazione è il bisogno di definire un “progetto locale e identitario”, che in questo caso è di cruciale importanza in quanto, ancora oggi, diversi dei progetti di riqualificazione che sono stati realizzati sono conformi a un modello prettamente occidentale ed europeo.

Nell'ambito della ricerca, sono stati sviluppati alcuni progetti per tesi di laurea e un workshop (“Horizonte Habana”, Aprile 2017) nel quale il tema della rigenerazione urbana è stato utilizzato come strumento per migliorare le condizioni di vita e sociali di coloro che vivono nelle aree interessate dagli interventi.

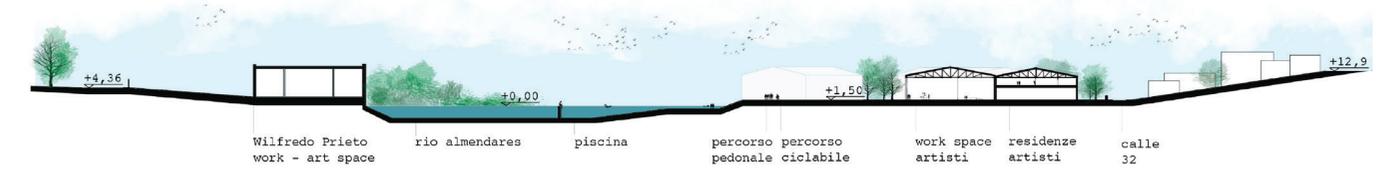
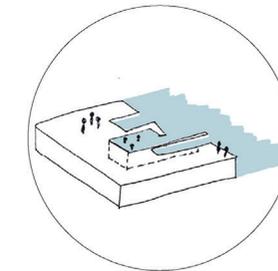
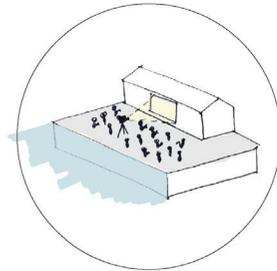
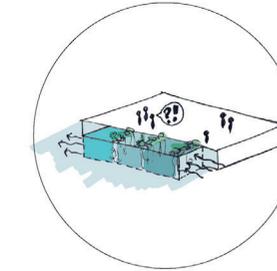
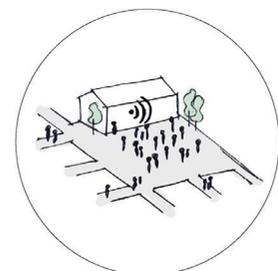
Questo argomento è stato affrontato criticamente dai partecipanti al workshop, sottolineando come i processi di rigenerazione, già attivi in città, non solo ne La Habana Vieja, stiano non sempre causando impatti positivi sulla comunità locale: ad esempio fenomeni di gentrificazione, innalzamento dei prezzi, trasformazione delle attività commerciali di quartiere al fine di adeguarsi alle richieste di mercato determinate dai turisti stranieri.

Nel workshop e nelle tesi di laurea sono stati quindi sviluppati diversi scenari di trasformazione relativi al waterfront che va dall'area occidentale del distretto del Vedado, ancora non investito dal turismo come altre parti della città, posto tra il fiume Almendares e il quartiere Centro Habana, e l'area che si rivolge verso la Bahia e le zone portuali.

Le strategie hanno affrontato i seguenti temi: progetti partecipati per il quartiere informale del Fanguito; Malecon al Vedado come infrastruttura paesaggistica; Strategie ecologiche e ambientali per le aree lungo il fiume Almendares; Rigenerazione del waterfront verso la Bahia e riqualificazione de La Aduana.



<b>AMBIENTE</b>	• sensibilizzazione ambientale	• fitodepurazione (piscine dimostrative)	• fitodepurazione estesa	• noleggio imbarcazioni	• teatro indoor	• apertura piscina artificiale (uso acqua del fiume)
<b>TEMPO LIBERO</b>		• teatro e spazio proiezioni open air	• artist's run space (locale)	• piscina artificiale	• attrezzature sportive	• ristorazione
<b>ARTE E CULTURA</b>		• teatro e spazio proiezioni (international)	• nuovo accesso all'area		• scuole d'arte e residenze studenti	
<b>INFRASTRUTTURA</b>	• accessibilità all'area dalla calle 32 M FI	• ponte pedonale e percorso di connessione al Parco Almendares				• percorso di connessione con la FAC e con le altre strutture culturali



# Riviera Reattiva

Un progetto di ricerca svolto da Sealine (Unife) in collaborazione con lo studio Metropolis e la POLIS University di Tirana in Albania, ulteriormente approfondito tramite lo sviluppo di una serie di tesi di laurea nell'ambito del Laboratorio di Sintesi Finale E del Dipartimento di Architettura Unife. Il lavoro si concentra sugli aspetti di pianificazione strategica degli interventi a livello infrastrutturale e paesaggistico in grado di supportare ed controllare il processo di transizione turistica in corso nella costa sud dell'Albania, la cosiddetta "Riviera". L'analisi delle criticità e delle ambizioni di questo territorio, in relazione ad esperienze turistiche più mature già indagate da Sealine nel contesto italiano, ha portato a concentrarsi in particolare su due temi: l'accessibilità e i servizi legati al turismo.



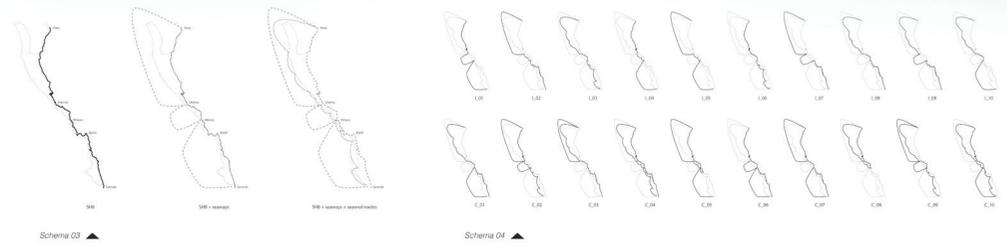
La ricerca vuole dimostrare come la comparazione tra esperienze progettuali in contesti turistici consolidati ed emergenti possa contribuire all'individuazione di strategie più efficaci di gestione delle ricadute fisiche del fenomeno turistico. Gli studi e le esperienze progettuali sulla Riviera Romagnola sono stati la premessa dei ragionamenti applicati al caso albanese pur nella diversità delle condizioni geografiche ed economiche al contorno. Elaborando un modello che descriva le diverse componenti (primarie e secondarie) che influiscono sul successo turistico di una località o un territorio, è stato possibile definire delle linee di azione prioritarie sulla costa albanese, imparando tanto dagli errori quanto dai successi, di un contesto più maturo.



Masterplan  
Masterplan generale degli interventi su un tratto della Riviera Albanese, elaborata in occasione del concorso "International Urban Design Competition Region #1 Southern Coastal Strip and Surrounding Villages - RIVIERA".

## INFRASTRUTTURE ED ACCESSIBILITÀ

La proposta prevede di migliorare l'accessibilità al territorio attraverso l'implementazione di una rete di mobilità via mare da affiancare all'esistente, ed unica, strada che attualmente serve tutte le località della Riviera albanese. Un sistema, più leggero economicamente, adattabile e velocemente realizzabile che può essere attivato con minimi interventi sugli approdi esistenti. In questo modo, aprirne nuovi itinerari di visita e fruizione della costa senza caricare ulteriormente le infrastrutture presenti. Allo stesso tempo si configura come un sistema più flessibile ai flussi stagionali e controllabile dal punto di vista delle presenze, soprattutto in aree particolarmente sensibili dal punto di vista ambientale. Il nuovo network si compone di diversi tipi di collegamento che corrispondono ad altrettante modalità di visita della costa: ad essi sono stati associati, nei punti di approdo sulla spiaggia, servizi a differente grado di sofisticazione.



## SERVIZI E SISTEMA RICETTIVO

La proposta, sviluppata in parallelo al sistema di mobilità via mare, individua poi una serie di interventi sull'entroterra per lo sviluppo di una ricettività alternativa agli alberghi o alle seconde case, come ad esempio campeggi ed ostelli. D'ancora, servizi destinati ad ospitare attività ricreative, culturali e favorire la pratica sportiva assieme alla scoperta del territorio. Una delle applicazioni della ricerca è stata elaborata nella tesi di laurea dal titolo "HAN-scapes, ospitalità leggera per uno sviluppo turistico sostenibile della costa sud dell'Albania" elaborata da Ejuna Bala. La tesi sviluppa il progetto di tre strutture ricettive per un territorio che non faccia solo da quinta scenica ad un turismo balneare di massa, ma che accolga nel suo territorio nella sua cultura e nel suo paesaggio il viaggiatore che la voglia conoscere. Declinando i concetti di adattabilità, reversibilità e aggettività in tre modi diversi, in tre stadi diversi, per tre tipi di utenti diversi, nascono "Wild camping", "Living the Heritage" e "Landscape Hotel".

vista  
Estratto dalla tesi di laurea dal titolo "HAN-scapes. Ospitalità leggera per uno sviluppo turistico sostenibile della costa sud dell'Albania" Università degli Studi di Ferrara, A.A. 2015/2016. Laureanda: Ejuna Bala. Relatore: Luca Grassi. Correlatore: Gianni Lobosco, Enrico Portico.

vista 1 Living the heritage: riutilizzo di edifici rurali abbandonati per inserimento struttura turistica campeggiostello, inquadrate nella rivitalizzazione della seconda linea di costa

vista 2 Landscape Hotel: ripensare la struttura alberghiera e il suo rapporto con la spiaggia col fine di garantire alti livelli di comfort con il minimo impatto

vista 3 Wild camping: fornire soluzioni ricettive essenziali e di minimo impatto per un turismo sportivo e connesso alle attività all'area aperta nelle aree boschive non urbanizzate



La prossima edizione della International Summer School “The City and the Water” dal titolo *Architectural and landscape design for the valorisation of the Massaciuccoli Lake in Tuscany*, che si terrà a Massaciuccoli dal 27 Agosto al 6 September 2018<sup>2</sup>, sarà in continuità con l’edizione 2017, e si concentrerà sulla parte del lago di Massaciuccoli appartenente al Comune di Viareggio: l’area compresa tra il comune di Torre del Lago-Puccini e la zona industriale di San Rocchino. Quest’area è caratterizzata da un’alta potenzialità paesaggistica ma, allo stesso tempo, da un elevato degrado fisico, sociale e ambientale, in contrasto con il regolamento del Parco di San Rossore-Massaciuccoli. Se la città di Torre del Lago-Puccini rappresenta oggi un centro culturale internazionale, strettamente legato alla figura di Giacomo Puccini, l’area adiacente verso Viareggio è caratterizzata da luoghi anonimi e l’enorme discarica denominata “Carbonaia”. Questa zona è quindi un frammento, un sottile lembo di terra trascurato tra il mare Tirreno e le Alpi Apuane, chiamato “parco di lisca di pesce” per la sua forma fisica. I risultati finali della Summer School stimoleranno nuove possibilità per gli abitanti e per le piccole e medie imprese che operano nel territorio, nonché per le istituzioni locali, in termini di contributo per migliorare la consapevolezza della loro proprio potenziale e ricchezza.

---

<sup>2</sup> Cfr. <http://www.destec.unipi.it/summer-schools/thecityandthewater/2018-edition>

edizione digitale 23 marzo 2018  
*ISBN 978-88-941623-3-2*  
**ArchitetturaOpenSource**  
architetturaopensource@gmail.com  
*<https://ita.calameo.com/read/003991286d70c7c5ab0a6>*