

Paesaggi costieri delle città del Mediterraneo, narrazioni di pietra e d'acqua. Caso studio: Waterfront Pozzuoli

*Simone Bozzato, Giacomo Bandiera**

Parole chiave: *paesaggi costieri, narrazioni identitarie, Waterfront Pozzuoli*



Fig. 1 – Mar Mediterraneo.
Fonte: Wikipedia.

1. *Introduzione*

I paesaggi costieri delle città del Mediterraneo sono la testimonianza del rapporto tra un'area cittadina e una fonte d'acqua, rivestono un ruolo fondamentale nei processi di morfogenesi e nell'affermarsi e perpetuarsi del patrimonio culturale immateriale di questo *paesaggio* geografico. Da qui traiamo le indicazioni fondamentali per identificarli e individuarli quali *Beni Comuni Culturali Territoriali e Paesaggistici* (Magnaghi, 2016) vale a dire come beni (centri storici,

* Roma, Università di Tor Vergata, Italia.

Il presente articolo, pur essendo frutto di comune riflessione, presenta paragrafi che andranno così attribuiti: paragrafi 2 e 3 a Simone Bozzato; paragrafi 4, 5 e 6 a Giacomo Bandiera, mentre i paragrafi *Introduzione* e *Conclusioni* sono di comune elaborazione.

zone archeologiche, *waterfront*) frutto di processi di territorializzazione, quindi prodotti da azioni antropiche in interazione con fattori naturali, tendenti a soddisfare bisogni e diritti delle comunità che li creano e ne fruiscono (Commissione ministeriale Rodotà, 2007, p. 4) e che, quindi, vi instaurano valori economici, politici, culturali, giuridici, linguistici, affettivi.

I *waterfront* delle città mediterranee vivono oggi una crisi strutturale, di funzioni, culturali ed economiche, che li configura, soprattutto nella parte manifatturiero-industriale, quasi come una sorta di spazio geografico ritornato tale perché sostanzialmente deterritorializzato, cioè abbandonato. Sono oggi disponibili per programmi di valorizzazione che li facciano ridivenire paesaggi, attraverso nuovi processi di territorializzazione. Occorre però analizzare questi nuovi processi, per poi governarli verso esiti funzionali e rispondenti alle esigenze comunitarie.

2. Waterfront mediterraneo, luogo multipolare

Ogni *waterfront* va analizzato come elemento strutturante e caratterizzante della città di cui è parte integrante, un *luogo* identitario (Governa, 1999) da considerare, quindi, fattore catalizzatore di esperienze e di valori urbani. Da interpretare quale Bene culturale territoriale non puntuale, singolo e unidimensionale, bensì quale entità multipolare, laddove le diversità sono elementi peculiari del fenomeno territoriale *Waterfront delle città mediterranee*. Diversità che si sostanziano nelle tipologie multiple di realtà fisiche e di funzioni economiche, culturali e sociali coesistenti nelle realtà cittadine continentali.

La prima tipologia è quella costituita dagli antichi porti di mare e dalle attività che vi erano connesse, vale a dire bacini e magazzini: queste strutture



Fig. 2 – Porto Genova, XII secolo, ricostruzione.

Fonte: giuntafilippo.it.

rappresentavano fisicamente ciò che possiamo definire un simbolo per eccellenza delle vicende storiche e dei valori ultimi che quelle città esprimevano, vale a dire la parte del territorio urbano maggiormente aperto a confronti e scambi, vera porta d'ingresso della città.

L'altra fondamentale presenza, all'interno dei *waterfront* mediterranei, sono le aree industriali, in larga parte oggi dismesse, che hanno sovente cambiato radicalmente il volto delle città stesse: nate in tangenza ai vecchi porti allo scopo di utilizzarne le possibilità di traffico e comunicazione che tale posizione concedeva, si sono poi ritrovate inglobate nelle città stesse, che si erano andate sempre più ingrandendo (Savino, 2010). Territori, quindi, che, anche a seguito di questi processi di industrializzazione e di localizzazione in sito di attività manifatturiere sempre più pervasive, sono divenuti spazi vissuti, contesti territoriali connotati da una presenza molteplice di vite individuali e di spazi sociali comunitari (Vallega, 1997), che connettevano gli esseri umani con valori spirituali mediante legami immateriali. *Waterfront* come luoghi per eccellenza, in cui si manifestano le culture, le economie e i caratteri che sono propri dei fenomeni territoriali urbani costieri e degli aggregati urbani entro cui sono allocati. Del resto, i porti delle città di Istanbul, Venezia, Napoli, Genova, Barcellona sono frequentemente stati utilizzati per rappresentare le intere città, quasi fossero una sorta di metonimia oppure di sineddoche dell'intero territorio urbano, poiché in essi si rappresentava e ritrovava il *genius loci* ultimo di quelle intere comunità, costituito dalla perenne ambizione al confronto e all'apertura verso l'altro e il nuovo.

3. *Waterfront mediterraneo: paesaggio in crisi, in riterritorializzazione*

Il termine *paesaggio* è stato esteso dal Consiglio d'Europa all'intero sistema geografico-territoriale (Convenzione europea del paesaggio, 2000, p. 2), riconducendo a esso, alla realtà geo-economico-culturale che identifica, un ruolo determinante nel realizzare uno sviluppo sostenibile, cioè fondato su un rapporto equilibrato tra i bisogni sociali, l'attività economica e l'ambiente, quindi accreditandogli una funzione di costruzione identitaria per le varie comunità locali. Il paesaggio interpretato come una risorsa, in quanto esito di un processo di trasformazione continua da parte delle comunità (Ostrom, 1990) è una interpretazione che muta il territorio in un mosaico di paesaggi, pienamente analizzabili e individuabili. Il territorio, quindi, diviene paesaggio quando esso è riconoscibile nei suoi processi di trasformazione e nei suoi aspetti funzionali e operativi (Quaini, 2008), quando è pienamente inserito e compreso nella vita economica, sociale e culturale delle popolazioni locali, mediante le modalità operative attraverso cui esso è fruito e incessantemente mutato (Settis, 2010).

La crisi strutturale, di funzioni culturali ed economiche, che vivono oggi i *waterfront* delle città mediterranee, veri paesaggi costieri urbani, li ha condotti verso una fase di deterritorializzazione che però è differente strutturalmente dalle similari fasi di territori altri verificate nei precedenti periodi storici, giacché non è il portato di una «crisi di civilizzazione» (Magnaghi, 2016), cioè di processi economico-culturali di lungo periodo, come ad esempio l'abbandono

delle città, poste in altura, verificatosi nel periodo post-medievale oppure la decadenza che interessò tante città romane al crollo dell'impero. Essa, piuttosto, testimonia un fallimento di una particolare tipologia di insediamento e di produzione che come in rapido tempo si era affermato altrettanto rapidamente è decaduto, in quanto costruito senza tener conto alcuno del *genius loci* del territorio preesistente. Potremmo allora, metaforicamente dire che l'odierno processo di recupero dei *waterfront* urbani mediterranei rappresenta un fermo immagine di un fallimento territoriale, ma anche il filmato di un insieme di opportunità che si pongono alla nostra attenzione, testimone di un nuovo sviluppo per intere città, in modo da accelerarne i progetti di nuovo utilizzo degli spazi (Savino, 2010).

Negli interventi già attuati in vari *waterfront* delle città mediterranee sono presenti tante nuove funzioni di attrazione e aggregazione, attraverso la progettazione e l'edificazione di percorsi pedonali, piazze e spazi verdi attrezzati (Carta, 2009): è un riaffermare e sottolineare l'importanza della pubblica fruizione e dello spazio inteso come pubblico e comunitario (Vallega, 1998). Come, ad esempio, è accaduto nel nuovo Waterfront di Genova, progettato da Renzo Piano, dove il Porto antico è stato adibito a nuovo quartiere abitativo, centro turistico, culturale e di servizi. Realizzato a partire dal 1992, approfittando delle celebrazioni dello sbarco americano di Colombo, sulla superficie di quello che un tempo era il cuore dell'attività portuale genovese e dei camalì, lavoratori portuali, di fatto inutilizzato da molti decenni. Oggi le sue calate, che si susseguono senza soluzione di continuità, fanno del Porto antico una vastissima area affacciata sul mare in cui hanno sede nuove piazzette, punti di aggregazione sociale, oltre a numerosi punti di interesse artistico, museale, turistico, fieristico e di divertimento e a un grande acquario. È questa ampia dimensione pubblica, nel senso della possibilità circa l'utilizzo collettivo degli spazi sull'acqua e in tangenza, che ha determinato il recupero e la rifunzionalizzazione dei *waterfront*, sostanziano peraltro la stessa identità delle città e reinterpretandone sovente il *genius loci* (Andreotti, 2014) e creandovi nuove territorialità. Proprio il rapporto tra *urbs* e *civitas* rappresenta l'identità stessa del luogo, con un ruolo ben definito nell'evoluzione dell'organismo urbano intero; la disgregazione del rapporto che ne è testimonianza finisce con il produrre un appannamento quando non una scomparsa dei valori espressi dal territorio in questione, attraverso la decadenza fisica del patrimonio urbano e il suo innaturale uso funzionale. Questo provoca problematiche economico-culturali di lunga durata e difficilmente oviabili, che indeboliscono alla base gli equilibri sociali della città intera.

Le iniziative di rigenerazione dei *waterfront* urbani mediterranei tendono, in ultima analisi, quasi tutte a rilanciare e sottolineare quel particolare rapporto che le comunità interessate hanno costruito, ma poi posto in sottordine, con il mare, mediante il ridisegno di questo territorio, dove peraltro sovente la memoria storica dei luoghi è costituita anche da edifici di valore storico-artistico oppure anche solo documentale (Salvatori, 2002, p. 9), da recuperare e rifunzionalizzare. Le nuove aree sembrano rispondere alle esigenze delle comunità verso nuove dotazioni di spazi sociali e culturali, oltre che economici (Chloe, 2011) riqualificando ambiti urbani e provando a riconnettere parti

di città e di territorio, in precedenza slegate e fundamentalmente estranee, producendo quindi nuovi paesaggi (Sereno, 2001).

4. *Narrazioni di pietra e d'acqua*

Le comunità e gli individui utilizzano il processo socioculturale della narrazione del passato come struttura analizzativa e interpretativa da utilizzare nell'affrontare e rielaborare esperienze individuali e comunitarie. Laddove l'attività del narrare non consiste solamente nell'esporre fatti, accadimenti e personaggi, vi si manifesta, invece, ineludibilmente collegato e discendente, un processo di rappresentazione del mondo, di un particolare mondo, per poi condividerlo. Diviene un'esposizione e una visione della realtà, di valori e di significati ultimi da attribuire ad accadimenti, persone e cose, concedendo in questo modo forma compiuta al disordine delle esperienze e attivando nuove strutture di relazione e di prossimità. Mediante la narrazione, quindi, si attribuiscono significato e senso al proprio sperimentare di vita, organizzando nuove configurazioni e prefigurazioni di azioni ed eventi che aiutano nel costruire novelli orientamenti d'azione. La narrazione è una pratica che ognuno di noi svolge quotidianamente: ci aiuta a comprendere come l'esperienza umana influisce sulla percezione del mondo che viviamo, finendo con il dare sostegno alla nostra identità personale, ma, contemporaneamente e congiuntamente, all'identità comunitaria di cui partecipiamo, quale racconto personale e sociale. Questo racconto dà forma proprio al mezzo di più antica generazione che gli uomini e le donne hanno creato per condividere esperienza: il nostro cervello non registra semplicemente la realtà esterna, ma la reinterpreta e confronta con ciò che ha precedentemente vissuto, restituendo poi ciò che gli appare più verosimile, in qualche modo ricreando la realtà stessa (Bruner, 1991). Ma il passato di una comunità, narrato e interpretato, non è costituito solamente da quella che definiamo come rievocazione, orale oppure scritta, degli accadimenti che quegli individui e quegli aggregati sociali hanno vissuto, ma piuttosto anche da tutto ciò che quella stessa comunità ha dato vita nel dare forma compiuta al proprio rapporto con il territorio, quindi le materialità fisiche edificate e il susseguente rapporto di utilizzo degli spazi, attraverso il rapporto di concezione e costruzione di pieni/vuoti spaziali (Bozzato, Bandiera, 2016). Infatti, la funzione di *racconto* di un territorio è inestricabilmente legata e correlata all'esercizio della sua interpretazione, in un circolo virtuoso da cui discende la modalità di pensare quel territorio e di viverlo (Pollice, 2015). La narrazione diviene e si sostanzia, quindi, non solo in un processo di reinterpretazione della realtà attraverso il racconto di storie orali e scritte, ma anche con il racconto e la rigenerazione di presenze e di preesistenze architettonico-paesaggistiche: ciò è reso possibile dalla peculiare capacità evolutiva e biologica della specie umana alla narrazione, che conduce e facilita la nostra immaginazione del futuro prossimo a divenire. Racconto fatto anche di pietre e d'acqua, quindi «costruite», oltre che di storie immateriali. Pietre e acqua che, assemblate e accostate, danno vita fisica a edifici, porti, approdi che altro non sono che la reificazione dei modi di vivere delle comunità che, nel corso dei tempi, le hanno edificate e utilizzate, ristrutturare

e di nuovo vissute. La narrazione, immateriale e materiale, vale a dire la cultura e i beni paesaggistico-culturali, condizionando la percezione di sé in quanto individui e comunità influenza comportamenti e azioni, attraverso il rapporto che le narrazioni intrecciano con l'identità delle comunità stesse (Bozzato, Bandiera, 2016). Identità che rappresenta una forma immaginaria prodotta da ogni individuo, ma che viene riconosciuta e si afferma, poi, nell'interazione con gli altri e nel riverbero di quelle che abbiamo definito quali realtà fisiche consolidate: si forma in questo processo socio-culturale una continua produzione di narrazioni collettive, che dà luogo a quella che definiamo *costruzione narrativa dell'identità comunitaria*.

5. Waterfront di Pozzuoli e costruzione narrativa dell'identità comunitaria

La linea costiera è il luogo attraverso cui maggiormente la comunità puteolana ha costruito la propria identità: le modalità economiche, culturali e sociali attraverso cui gli individui e i diversi aggregati sociali hanno pensato, fruito e vissuto quegli spazi hanno dato vita alla immagine mediante cui i flegrei si percepiscono e sono percepiti, attraverso cui la matrice paradigmatica del proprio vivere quotidiano si esplica.



Fig. 3 – Pozzuoli, centro storico e costa nord.
Fonte: Il Mattino.

È quel tipico processo, che abbiamo definito di costruzione narrativa dell'identità comunitaria, in cui la narrazione, che costituisce all'unisono base di partenza e approdo finale delle peculiarità culturali comunitarie, è costituita da pratiche economiche e sociali, ma anche da realizzazioni di tipo fisico, cioè da quelle edificazioni richiamate: moli, magazzini e attrezzature portuali, capannoni e volumetrie manifatturiero-industriali. Identità narrative di pietre e di acqua, le abbiamo definite. Una identità fondata su due capisaldi imate-

riali. Da un lato, l'intima essenza dell'approdo mediterraneo, fatta di incontri e meticciami culturali, di relazioni e rapporti sociali e comunitari, di scambi e appropriazioni economiche. Le città che nel corso dei secoli hanno assunto ruoli primari nel mondo hanno ineludibilmente fatto del proprio rapporto con l'acqua uno dei capisaldi della stessa loro esistenza: i traffici commerciali marittimi ne sono stati piena espressione, con il loro bagaglio di relazioni e di aperture e confronti con i territori altri, divenendo esse stesse punti nodali di flussi culturali e economici tra acqua e terra e ponendo in connessione genti e luoghi altrimenti lontani (Vallega, 2003, p. 10); come non richiamare gli esempi di Venezia, Genova, Marsiglia, Barcellona, Alessandria d'Egitto: città in cui la relazione strettissima tra gli utilizzi fisico-culturali del prospiciente fronte d'acqua e il conseguente confronto con le comunità di altri territori e alle loro culture è alla base della stessa ragion d'essere di quei luoghi. Dall'altro versante, la natura di luogo manifatturiero-industriale, vissuto da operai e costituito da cooperazioni lavorative, dove i rapporti tra gli individui erano strettamente intessuti e intrecciati mediante relazioni discendenti da esigenze lavorative e sindacali, mentre le relazioni con l'esterno erano rare e sorvegliate, costituite perlopiù da esigenze di carattere logistico da corrispondere e a cui trovare soluzione.

Esamineremo qui, quindi, le diverse vicende storiche che hanno contraddistinto il luogo, mediante le quali si potranno estrapolare queste due diverse, a volte contrastanti, polarità geografico-culturali.

Sin dall'epoca cumano-greca, poi ancor di più in età romana, il centro della città di *Dicearchia/Puteoli* era il porto, antico approdo che a partire dal II secolo a.C. diviene l'emporio di Roma e il più importante centro di traffici per il



Fig. 4 – Puteoli, I sec.d.C.

Fonte: Jeanclaudegolvin.com.

Mediterraneo orientale, quindi il principale porto dell'impero per i rapporti con l'oriente (De Caro, 2002). Lo sviluppo della città romana fu strettamente collegato all'ampliamento dell'approdo, laddove nessun altro porto romano del periodo ebbe importanza pari a quello di Puteoli: le navi, che da tutte le parti del mondo antico si dirigevano verso l'Italia, preferivano Pozzuoli, in cui era facilissimo l'approdo, grazie soprattutto alla sua posizione naturale (Zevi, Johannowsky, Camodeca, 1993).

Qui convergevano da ogni parte le spezie, gli schiavi, il vino, le ceramiche, gli oggetti preziosi destinati al mercato romano, ma soprattutto il grano per l'annona di Roma, portato ogni anno dalla flotta alessandrina (*Classis Alexandrina*). L'impianto portuale era costituito da un molo, detto *Caligoliano*, lunghissimo e ricco di ornamentazioni architettonico-artistiche, inoltre lungo la porzione di costa adiacente si era andata edificando quella che verrà definita la *Ripa Puteolana*, lunga banchina da cui si scaricavano e caricavano le merci per poi stivarle in una lunga serie di ambienti adiacenti, destinati a magazzini (Giamminelli, 1987), oltre al grande *Macellum* (detto *Tempio di Serapide*) per il commercio (Carelli, 1858).

Pozzuoli, nodo degli scambi marittimi con l'Oriente, si arricchì sempre più di magazzini ricolmi di ogni mercanzia e di industrie, per la lavorazione del vetro, del ferro e di molte altre materie prime importate dalle regioni di oltremare (De Caro, 2002). Nella città una moltitudine varia e poliglotta, proveniente da ogni angolo dell'impero, affollava il quartiere del suo emporio marittimo, vi stabiliva aziende (*Stationes*) di commercio e di trasporto, formandovi corporazioni professionali di arti e artigianalità, praticandovi i culti e le religioni tipici delle proprie zone d'origine. Il centro diverrà contemporaneamente anche uno dei più cospicui centri industriali manifatturieri d'Italia: famose le industrie presenti, nei settori della lavorazione del ferro, della estrazione e produzione della pozzolana, della terra rossa (*purpurissimus*) e dell'industria vetraria, a cui va aggiunta la produzione e commercializzazione dei famosi vini della zona, detti «del Gauro» (Annicchino, 1996). La decadenza del mondo antico si manifestò poi a Puteoli più evidente che in altre parti dell'impero: i traffici con l'oriente cessarono, le ville dei ricchi romani sparse sulle colline circostanti furono abbandonate (Aa.Vv., 1977).

Il periodo successivo alla fine dell'Impero Romano d'occidente fu caratterizzato da continue invasioni e saccheggi, durante le quali la conservazione delle tradizioni e degli usi sopravvissuti furono affidati ai pescatori e ai contadini, che in tanti casi provvidero a riattare, per renderle nuovamente abitabili, quelle strutture e quei ruderi che ancor oggi costituiscono le tracce di vita dell'epoca (Giamminelli, 1987). Alle devastazioni dei barbari e alla continua minaccia dei saraceni e dei corsari si aggiunse nel periodo altomedievale un accentuato incremento del fenomeno di bradisismo positivo, che portò l'acqua del mare nei quartieri bassi e contribuì a spopolarli. D'altronde l'acuirsi del bradisismo discendente provocò profonde variazioni nella morfologia della zona costiera, che portarono al progressivo inabissarsi della fascia costiera puteolana. L'economia della zona si andò formando su di una sorta di complementarità tra l'economia e la cultura marinara e di pesca, localizzata sempre nell'ambito costiero analizzato, unita allo sfruttamento agricolo delle

peraltro feconde terre dell'ambito (Mazzacane, 1989); la commercializzazione dei prodotti delle due attività era rivolta prevalentemente al vicino centro napoletano, sempre più grande, popoloso e avido di risorse (Braudel, 1952).

Pozzuoli visse nel corso di lunghi secoli un processo di stabilizzazione demografica, intervallato da veri momenti di parziale decremento, che porterà la sua popolazione ad assommare, nel corso del tempo, una stabile popolazione di poche migliaia di individui. Sarà solo la fase storica di fine Ottocento, con la industrializzazione nascente, che segnerà un reale risveglio economico e sociale della zona flegrea. All'inizio del nuovo secolo, il Novecento, Pozzuoli ormai sull'onda di un forte sviluppo industriale, cresce e si espande di nuovo lungo la fascia costiera (Aa.Vv., 1906).



Fig. 5 – Waterfront Pozzuoli.

Fonte: ecitydoc.com.

La zona flegrea vive una trasformazione, repentina e radicale, circa i processi antropici relativi all'utilizzo degli spazi fisici, soprattutto costieri. È questa la seconda polarità di carattere geografico-economico-culturale che abbiamo citato in precedenza, connotante il luogo. Sarà questo un processo trasformativo che nel corso dei decenni successivi, fino all'inizio del ventunesimo secolo, si affermerà e consoliderà, provocando una decisa diversificazione delle attività economiche che, in precedenza, caratterizzavano la comunità che insisteva nell'ambito geografico e, quindi, il deciso mutamento delle maggiori attività antropiche della zona.

Le fabbriche che si installano in zona attirano un grandissimo numero di individui, che vi vengono a lavorare e, quindi, a vivere. In *primis*, si fa riferimento all'insediamento, posto proprio lungo il *waterfront* cittadino, dell'Armstrong, industria anglosassone già operante in Inghilterra nel settore della

meccanica e degli armamenti navali, che fanno divenire Pozzuoli uno dei primi poli industriali dell'Italia meridionale, un sito industriale d'eccellenza. Con l'arrivo dell'Armstrong lungo la costa, in adiacenza all'antico porto, il volto dell'intera città cambia: pescatori e agricoltori locali vengono assorbiti, attraverso le assunzioni della ditta; altra manodopera arriva da zone limitrofe, accrescendo così ulteriormente il numero di abitanti nell'area flegrea (Cardone-Papa, 1993). La mutazione economica genera una diversa cultura della comunità stanziale, che approda a un senso comunitario quale grande aggregato sociale formato essenzialmente da lavoratori salariati. Una nuova cultura, quindi, tipica della zona, nasce e si afferma, con un forte carattere operaista/cattolico e segnata da un dato rapporto peculiare con il territorio, rapporto comunità-territorio che peraltro era già fortemente condizionato dalla particolarità vulcanologica che contraddistingue l'ambito.

Le trasformazioni fisiche del territorio sono conseguenza di quanto detto, con una sempre più forte crescita, tumultuosa e disordinata, degli aggregati urbanistici: infatti, il consolidamento e l'accrescimento ulteriore del fenomeno, che diviene di tipo intensivo, con la sempre più crescente localizzazione di industrie manifatturiere, induce alla nascita e all'affermazione, pur tra alti e bassi, di quello che la visione geografico-strutturalista definisce un ambito regionale generato da un fulcro di territorializzazione (Vallega, 2004), che in questo caso prende le mosse da un polo portuale e industriale, in cui lo spazio geografico viene governato da un insieme di industrie correlate. Fulcro che influenzerà tutta l'organizzazione del luogo, fino a plasmarne e a determinarne la stessa estensione ed evoluzione. Luogo che però finirà, nella sua parzialità manifatturiera, con volgere lo sguardo e le azioni da una direzione altra rispetto all'acqua, negandone la stessa esistenza, finendo con lo spezzare il rapporto che storicamente la città tutta aveva con l'elemento naturale.

Un sotto-ambito del generale *waterfront*, quindi, adibito ad attività manifatturiere, zona recintata e con uno scambio esterno/interno limitato e controllato, i cui unici contatti erano in uscita, in quanto a bisogni e urgenze economiche e sociali da esaudire e appagare (Cardone, Papa, 1993). Una autoreferenzialità piena, intesa socialmente e culturalmente, che darà forma a un luogo che vivrà sempre una chiusura verso l'esterno, così come, peraltro, la maggioranza dei siti manifatturiero-industriali moderni dell'Italia. Un territorio/cantiere da analizzare mediante la tipologia inquadrata da Foucault, che prende in esame i luoghi eterotopi, vale a dire luoghi reali, ma inseriti in uno spazio circostante come corpi geografico-sociale-culturale diversi, con un differente corredo di simboli, di valori, di pratiche e di codici di comportamento. Ambiti che favoriscono visioni altre del mondo, quali possono essere spazi sacri, monasteri, caserme e carceri, che tuttavia mutano senso e funzioni nello scorrere degli anni, in relazione al cambiare del proprio interagire con il territorio altro circostante. (Foucault, 1998).

La presenza di funzioni diverse in un *waterfront* così composito conduce alla formazione di un lungomare industriale, in cui però la presenza più rilevante in termini geografico-culturali ha di fatto oscillato, in termini diacronici, tra due polarità: la prima, quella di luogo aperto, costituito dalle attività portuali e dai confronti e rapporti che ne discendevano, testimoni qualitativamente e

quantitativamente dell'agire economico, sociale e culturale della città tutta, quindi luogo che esprimeva i suoi valori primari, alla base della reciproca influenza frutto del dipanarsi del rapporto *waterfront/città*: valori di attività di diverso tipo, dalle culturali alle economiche, capaci di apportare modifiche in senso positivo all'intera area urbana (Vallega, 1992). La seconda polarità, invece, anch'essa prevalente, ma in altri periodi storici, sarà costituita dalla parte costiera dedicata alle attività manifatturiero-industriali, in cui vigevano regole e comportamenti peculiari, fatti di preclusione verso l'esterno, di mancanza di qualsiasi confronto.

6. Caso studio: *Masterplan Waterfront Pozzuoli, sviluppi odierni*

Il caso studio analizzato riguarda l'attività progettuale dello studio di progettazione internazionale *Eisenman Architects* di New York che ha redatto un *Masterplan generale della linea di costa di Pozzuoli (Waterfront)*. Pozzuoli è oggi una cittadina di circa ottantuno mila abitanti, situata all'interno della città metropolitana di Napoli e strettamente conurbata con la città capoluogo; posta lungo il lembo più a nord dell'omonimo golfo, si trova in un'area vulcanica, i Campi Flegrei.



Fig. 6 – Ortofotografia di Pozzuoli e Campi Flegrei.

Fonte: Regione Campania.

Dopo decenni di utilizzo del territorio flegreo susseguenti allo sviluppo manifatturiero-industriale, Pozzuoli e i Campi Flegrei sono divenuti un territorio dove si investe per valorizzare l'enorme patrimonio archeologico, storico, ambientale e paesaggistico: il programma di investimenti *Grande Attrattore Culturale* della Regione Campania, per esempio, ha investito nella zona oltre 200 milioni di euro, finalizzati anche al recupero e alla valorizzazione dei vari

siti archeologici: basti citare il Rione Terra, antico centro storico di Pozzuoli. All'interno del territorio flegreo si è parzialmente consolidata un'attività economica legata alla fruizione turistica, che vede la presenza sul territorio di circa ottanta aziende operanti nel settore dell'accoglienza alberghiera e svariate centinaia di attività operanti nel settore della ristorazione. Il fenomeno turistico si caratterizza prioritariamente come offerta integrativa a basso costo verso l'area napoletana, testimonianza di un turismo flegreo del tipo «mordi e fuggi», dove peraltro il numero dei visitatori dei musei e delle località archeologiche segna un dato di circa 250.000 presenze annuali.

Il 25 gennaio 2010, una Conferenza di Servizi, indetta dalla regione Campania, a cui partecipano il comune di Pozzuoli, le varie soprintendenze competenti e la società Waterfront Flegreo proprietaria di tutta la parte di zona costiera puteolana in precedenza occupata dalla grande fabbrica ex-Armstrong, approva un Accordo di Programma che fa proprio il Masterplan relativo all'intera linea di costa del comune di Pozzuoli, così come redatto e presentato dal gruppo di progettisti capeggiato dall'architetto Peter Eisenman (Accordo Procedimentale di Programma, *Masterplan generale della linea di costa di Pozzuoli*, 2010). Le varie istituzioni si riservano di poter determinare successivamente sui singoli progetti e piani attuativi che prenderanno le mosse dal progetto generale. In questo senso, il Masterplan si configura, all'interno del quadro normativo vigente, non come uno strumento urbanistico territoriale, ma come uno studio di fattibilità e di coerenza, riferimento generale per l'amministrazione comunale di Pozzuoli per indirizzarne le possibili azioni di governo del territorio, per l'auspicato sviluppo ambientale e urbano, inoltre utile affinché la pluralità dei soggetti pubblici e privati, titolari di proprietà, programmi, progetti e concessioni, possa agire in modo programmato e coordinato. Altri casi di *masterplan*, redatti nel corso degli ultimi anni per il recupero urbanistico e funzionale di contesti territoriali di costa, possono esser richiamati: Catania, *Masterplan - Riqualificazione del Waterfront e delle zone d'Interazione della Città con il Porto e la Ferrovia*; Palermo, *Masterplan del waterfront di Palermo*; La Spezia, *Masterplan del waterfront*; Venezia, *Progetto Masterplan Waterfront Vega Porto Marghera*.

Il Masterplan puteolano manifesta quindi l'ambizione di pervenire a un intervento urbanistico-architettonico generale, mediante un'unione culturale tra il moderno e l'antico, colta attraverso le linee guida utilizzate per la definizione del piano, identificate nello sviluppo sostenibile, nella riqualificazione ambientale, architettonica e urbanistica del territorio costiero, nella piena fruibilità delle vaste aree, nello sviluppo dell'economia e nella valorizzazione turistica dei siti archeologici di rilevante importanza.

Il piano esordisce con una dichiarazione:

La mancanza di una pianificazione che riuscisse a contenere l'equilibrio tra ambiente costruito e ambiente naturale ha portato negli anni allo sperpero di risorse culturali e ambientali che, se opportunamente valorizzate, avrebbero diversamente connotato il destino di Pozzuoli (*Masterplan generale della linea di costa di Pozzuoli-Waterfront*, 2010, p. 1).

Una dichiarazione iniziale che appare, contemporaneamente, una presa d'atto dello stato dell'arte, una metodologia d'approccio al lavoro e una dichiarazione d'intenti circa gli obiettivi che ci si propone. Appaiono interessanti le premesse di carattere teorico-generale da cui parte Eisenman, coadiuvato dai vari professionisti, nella sua analisi preliminare del sito. L'architetto sviluppa il concetto di fondo del progetto di pianificazione dell'area puteolana su un'analogia tra i processi di analisi geografica e quelli linguistici e, più precisamente, sull'idea di una *sintassi del territorio*, vale a dire sull'analisi dei singoli elementi che connotano il territorio di Pozzuoli e che, interagendo tra essi, ne formano l'aspetto visibile e odierno. Il Masterplan per Pozzuoli viene concepito, quindi, come una evoluzione della intera sintassi del territorio, che in questo particolare territorio è indubbiamente unica. Questa unicità è determinata prima di tutto dalla singolarità della condizione geo-morfologica e storica che caratterizza Pozzuoli, che viene considerata, quale oggetto dell'analisi e poi del processo pianificatore, attraverso la condizione di bordo, di margine e di soglia del fronte mare. Vengono poi aggiunti, ulteriori elementi da considerare, le placche vulcaniche e le linee di faglia al di sotto della superficie terrestre; il cambiamento della linea di costa attraverso la storia; le vaste rovine romane, sia in terra sia sommerse; i siti storici e gli edifici dei nostri tempi dotati di importanza in qualche modo simbolica. Il progetto prende quindi in considerazione sia l'elemento geografico naturale sia quello frutto di azioni antropiche, quali strati di un modello poi sovrapposti alle informazioni geomorfologiche del luogo, fino a formare un unico scenario di riferimento. Il Masterplan afferma che affronta un processo urbanistico che cerca di progettare partendo da quel che emerge dal luogo stesso, assunto in tutte le sue forme: per il progetto «il luogo non è solo un luogo, ed il programma non è un programma qualsiasi, ma piuttosto la loro singolare composizione in una proposta unica per un luogo unico quale Pozzuoli» (*Masterplan generale della linea di costa di Pozzuoli-Waterfront*, 2010, p. 3).

Partendo da queste premesse, l'analisi effettuata per la redazione del *masterplan* dell'architetto americano si focalizza, quindi, su questi elementi:

- a) *quattro bordi longitudinali*. La lettura delle carte storiche e della morfologia attuale consente l'individuazione di quattro linee di bordo, parallele alla costa: il costone di roccia, ubicato alla quota di circa 40 metri sul livello del mare; la linea ferroviaria, a pochi metri sul livello del mare; l'attuale linea di costa e quella di epoca romana;
- b) *reticoli ordinatori romani*. Sono gli elementi geometrici della città di fondazione romana, ovvero il *cardo* del *Rione Terra* a est, e il *Portus Julius* a ovest: il primo elemento usato nel processo è la struttura del *Rione Terra*, la giacitura degli originali cardini e decumani, mentre il secondo elemento è la struttura urbana del *Portus Julius*;
- c) *elementi urbani salienti*. Sono individuati sul territorio i vari *siti di interesse*, elementi del tessuto urbano che per la loro importanza storica, morfologica, dimensionale oppure funzionale caratterizzano la città: le stazioni ferroviarie, il mercato, l'anfiteatro romano e tutti gli altri siti archeologici. Di questi elementi vengono identificati gli assi principali,

che sono poi proiettati sulle griglie descritte in precedenza, generando una griglia composta;

- d) *linee di costa*. Se ne costruisce una rappresentazione, con l'uso e la sovrapposizione di rappresentazioni cartografiche di periodi storici diversi: una mappa della linea di costa del 1701, un'altra del 1909, due mappe che mostrano i suoi cambiamenti nel XX secolo, una del 2005 e infine la condizione attuale; si genera così una mappa sincronica della dinamica della linea di costa;
- e) *forze geologiche*. Sono identificati e ubicati graficamente gli epicentri delle attività sismiche che hanno interessato Pozzuoli nel corso dei secoli: espressioni di energia tellurica come elementi propulsori della storia dinamica del suolo di Pozzuoli, che vengono applicate alle griglie precedentemente definite per provocarne l'alterazione, per poi disegnarne una risultante finale, capace di esprimere la complessità unica e complessiva dello specifico ambito territoriale in una matrice ultima, informata e specifica.

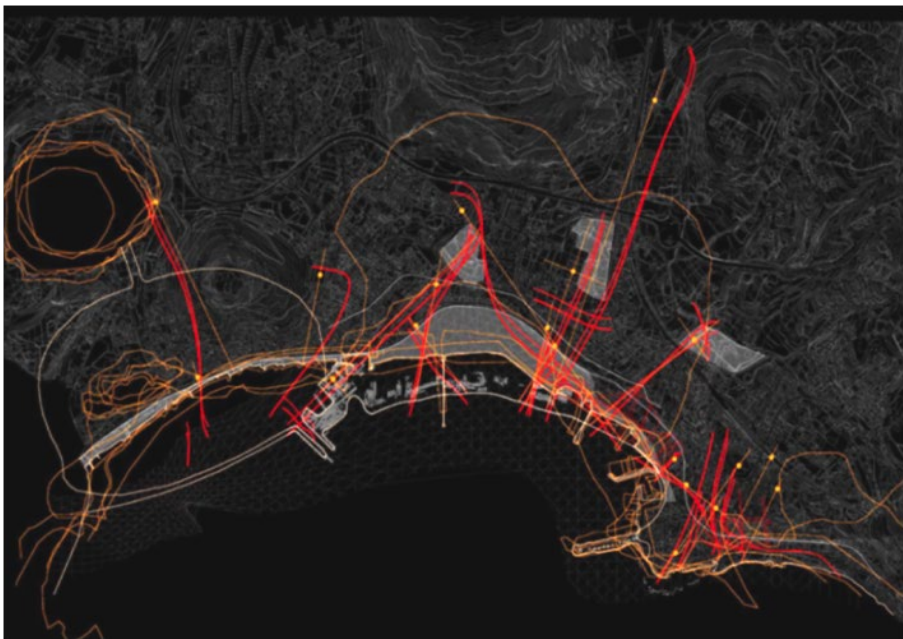


Fig. 7 – Masterplan Waterfront Pozzuoli, matrice finale (griglie deformate e linee di costa).

Fonte: eisenmanarchitects.com.

La pianificazione finale vuole costituire, di conseguenza, solo l'approdo ultimo di questa serie di approcci metodologici, di questa ricerca analitica degli elementi di base della sintassi del territorio (Riano, 2011). I progettisti elaborano quindi il Masterplan complessivo, in cui gran parte delle organizzazioni spaziali del nuovo lungomare vengono modificate in funzione dell'uso del suolo per le varie aree. L'obiettivo finale è quello di legare cultura e attività imprenditoriali all'interno di un piano di sviluppo capace di soddisfare sia

la domanda pubblica sia quella privata, che possa offrire una possibilità di coesistenza a edifici residenziali, strutture per l'ospitalità, aree per attività artigianali-commerciali e per attività marine, assieme all'opportunità del godimento delle risorse culturali e naturali del contesto storico-simbolico. La stessa riconversione della zona industriale costiera dismessa, che costituisce oggi l'elemento maggiore di cesura in ordine al rapporto della città con il mare, viene ipotizzata come un'eccezionale opportunità per ripristinare questo rapporto, premessa indispensabile dello sviluppo in senso turistico della località. Di conseguenza, l'obiettivo primario è quello di superare trasversalmente gli elementi-barriera longitudinali presenti, per rendere fruibili le vaste risorse naturali e storico-archeologiche di Pozzuoli, che invece oggi risultano in gran parte non connesse oppure addirittura precluse. Gli elementi di connessione trasversale ipotizzati, oltre a configurarsi come infrastrutture viarie e di collegamento pedonale, si traducono in tracce di fondazione urbana per la riconfigurazione delle ex-aree industriali e per l'espansione del già esistente Parco scientifico e tecnologico situato nell'area ex Olivetti, sito in prossimità della costa, e sono configurati per generare una varietà di spazi pubblici interconnessi, nel tentativo di aprire la città ai visitatori e di migliorare la vita quotidiana degli abitanti. Il piano programma anche lo sviluppo ulteriore del porto di Pozzuoli, attraverso nuove funzioni, volumi di nuova costruzione e il recupero dei preesistenti, come elemento strategico per il potenziamento della fruizione turistica della città e per rispondere all'aumento previsto della domanda nautica diportista. Si cerca il ripristino del rapporto della città e della sua comunità con il mare, ma anche con l'edificato antico, oggi sommerso, testimone della lunga storia portuale della città e viene prevista la conversione delle zone industriali costiere in dismissione in centri alberghieri, termali e di servizi vari, per orientare le forze economiche della città e quelle esterne verso nuovi investimenti reddituali. Il Masterplan individua quindi i possibili attrattori turistici che saranno frutto dalla trasformazione geografica, urbanistica e architettonica della città e della sua costa:

- a) *attrattori culturali*. La nascita di un museo del mare, un centro congressi, un auditorium, un acquario, unitamente a un centro di attività archeologiche marine; quindi la realizzazione di interventi di interconnessione per l'accessibilità ai siti archeologici;
- b) *attrattori naturalistici*. La creazione di un *bord-walk* attrezzato, la riqualificazione dei lungolaghi e il potenziamento dei lidi balneari sabbiosi;
- c) *attrattori ricreativi*. Lo sviluppo del porto turistico e dei servizi utili alla nautica da diporto, l'istituzione di un Centro velico internazionale, la realizzazione del Centro visitatori e del Palazzo del mare. Infine, la generale riqualificazione del Borgo Vicereale cittadino;
- d) *nuove strutture ricettive e di supporto*. La realizzazione di due alberghi/centri termali, per complessive 400 camere e la realizzazione di nuove attività commerciali e di servizio al turismo.

In particolare, si prevedono piste ciclabili che percorreranno tutta la linea di costa, mentre un sistema di pontili galleggianti ne permetterà una fruizione diversificata, dove la percezione della città verrà resa possibile da nuovi

punti di vista dal mare, consentendo così la possibilità di osservare il territorio dall'esterno, e nello stesso tempo, leggere nella trasparenza dell'acqua le strutture, le emergenze e le matrici geometriche della Pozzuoli romana, in un *parco di acqua attrezzata*.



Fig. 8 – Waterfront Pozzuoli, ipotesi progettuale.

Fonte: eisenmanarchitects.com.

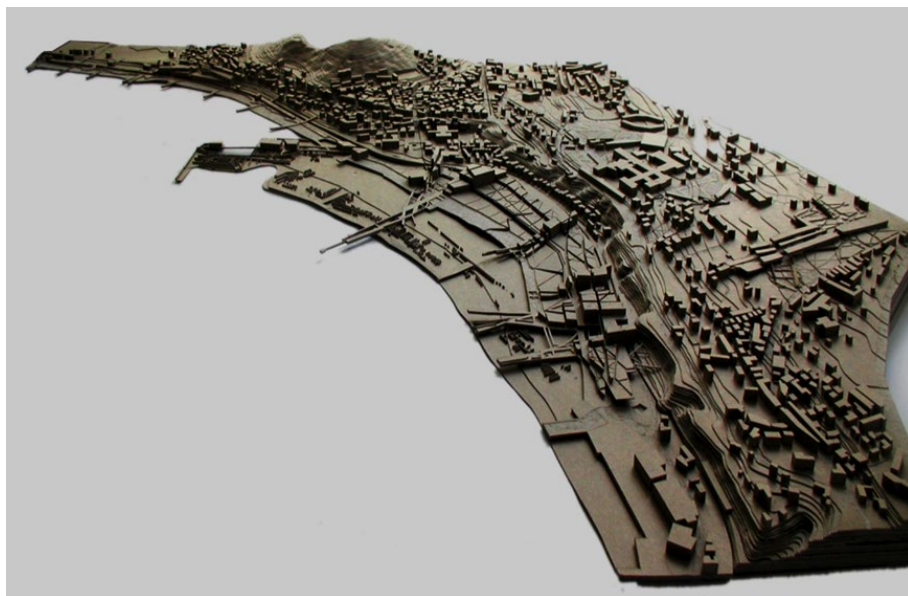


Fig. 9 – Waterfront Pozzuoli, modello di studio.

Fonte: eisenmanarchitects.com

La organizzazione complessiva per la fascia costiera di Pozzuoli prevede, in ultima analisi, un nuovo uso della costa e una forte compenetrazione dei vari specchi d'acqua, dove insiste la città antica sommersa, con le attività turistiche, ricreative e culturali svolte a terra (Riano, 2011). Da sottolineare che il Masterplan non ipotizza le scelte di tipo stilistico-architettonico e quelle edilizio-costruttive, quindi le forme finali delle volumetrie recuperate oppure costruite, ma indica piuttosto le scelte strategiche di carattere urbanistico-paesaggistico da utilizzare per la nuova relazione della città con la sua storia e con le sue peculiari caratteristiche geomorfologiche e orografiche, mediante la realizzazione di nuovi attrattori turistici e la valorizzazione del patrimonio esistente.

Pozzuoli si trasforma così, nella visione del progettista americano, estraendo dalla sua stessa realtà fisica e storica le direttrici del suo sviluppo futuro. Con l'ambizione, non sottaciuta dagli stessi autori, di esprimere, all'interno del progetto e con le scelte che vi si compiono, quella che essi definiscono «la complessità della visione contemporanea del fenomeno urbano» (*Masterplan generale della linea di costa di Pozzuoli-Waterfront*, 2010, p. 6).

7. Conclusioni

Ogni *waterfront* urbano mediterraneo costituisce, come analizzato, un elemento essenziale della narrazione attraverso cui una comunità costiera incarna il desiderio di identificazione e di prefigurazione del prossimo divenire: il racconto mediante questi ambiti territoriali e tramite la loro immanenza fisica testimonia del prendere coscienza di sé in quanto corpo socio-culturale-economico, della realtà contemporanea e delle nuove mete esistenziali e dei nuovi approdi di territorializzazione a cui si intende puntare. Nuovi approdi che, come il caso Waterfront Pozzuoli sembra mostrare, solo in parte rispondono alle esigenze delle comunità che li hanno creati e vissuti. Se ogni nuovo progetto che punta alla riterritorializzazione di questi particolari luoghi deve puntare alla restaurazione del processo di costante produzione di senso comunitario, quindi di identità, attraverso quella che definiamo una novella *costruzione narrativa di identità comunitaria*, nel caso in questione questo sarebbe stato possibile solo attraverso il nuovo irrompere della vita, degli individui e degli aggregati socio-economici e culturali, negli spazi analizzati: condizione che invece non sembra pienamente ricercata e, quindi, colta. Non appare rinnovata, nel luogo, quella che definiamo la capacità dello stesso di proporsi quali *parte liquida* della città, dove, anticipando una definizione e uno *status* geo-sociale oggi ben delineato e analizzato, esso si identificava non come una linea di confine, ma piuttosto quale rete di luoghi e di funzioni, fascio di relazioni tra la costa e la città e di ricuciture tra il porto e le attività urbane (Fonti, 2010). Una zona di connessione osmotica, nuovamente capace di trasmettere la sua identità in profondità nella città stessa, nodo primario di una rete di relazioni economiche, sociali e culturali, dove si possano instaurare funzioni produttive, relazionali, culturali, ludiche e abitative, quindi non di solo svago legato al tempo libero, ma anche un luogo di produzione e di commercio. Ipotizzare interventi di riconversione e trasformazione per i *waterfront* urbani mediterranei significa individuare scelte di destinazioni d'uso e provvedimenti

ti burocratico-amministrativi, metodi e indirizzi (AA. VV., 2004) per un processo culturale ed economico che sia fondato sulle matrici identitarie di questi luoghi, quindi appare ineludibile operare un processo di sintesi di memorie e di prospettive. Ipotizzarvi una novella sinergia di spazio e di comunità, configurabile con uno *status* chimico-sociale legato alla liquidità e alla fluidità. Qualsiasi rottura, culturale oppure fisica, che si interponga a ciò, soprattutto se di origine economico-finanziaria legata ai vari regimi proprietari, è fattore ostativo al processo di vera e reale riterritorializzazione del Bene comune in questione. Infatti, nel caso-studio analizzato, il Waterfront puteolano, quella che appare debole e poco incisiva nel progetto redatto è proprio una reale capacità nel reintegrare il contesto nel tessuto cittadino flegreo, nel restituirlo alla fruizione collettiva, facendo in modo che esso possa ridivenire centrale rispetto alla vita dell'organismo urbano, eliminandone gli ostacoli che hanno interposto un confine invalicabile tra l'acqua e la città, incrementandone i livelli di accessibilità e di permeabilità della costa e alleggerendo il luogo di parte delle volumetrie esistenti, che invece vengono tutte integralmente riutilizzate. Identica incapacità si registra riguardo la volontà e la capacità dei proponenti e dei progettisti nell'associare, in sede di attività progettuali e, ancor di più, nei vari momenti di carattere burocratico-amministrativo che hanno contraddistinto l'iter approvativo del piano, la comunità oggetto dell'attività di recupero e funzionalizzazione del luogo. Non si è andati più in là di qualche formale incontro con la comunità, senza alcuna reale discussione circa le scelte da porre in atto. Si è semplicemente allestito uno scenografico momento di vetrina narrativa, attraverso cui lo stesso progettista, Peter Eisenman, è giunto a Pozzuoli per illustrare il suo progetto: sostanzialmente uno spettacolo, senza alcun confronto, nessun contraddittorio con i puteolani, che mai hanno realmente condiviso e partecipato il progetto, calato dall'alto e dall'esterno da soggetti che mai hanno mostrato una vera volontà di confronto e di recepimento delle reali istanze economiche, sociali e culturali provenienti dalla comunità puteolana. Quelli che abbiamo in precedenza analizzato quali elementi identitari peculiari e primari della comunità puteolana, relativi alla sua capacità storica nell'accettare e integrare uomini e valori economico-culturali provenienti dall'esterno, siano essi mercanti antichi provenienti dall'oriente oppure maestranze che, nell'ottocento, giungono a migliaia da altri territori a vivere a lavorare nel contesto, non sembra vengano pienamente valutati, rispettati e valorizzati, per poterli far divenire elementi fondamentali dell'opera di recupero e trasformazione del luogo, quindi veri fattori e volani di sviluppo. Le narrazioni fisiche e immateriali di Pozzuoli e del suo rapporto con il fronte mare, le sue pietre e la sua acqua, non appaiono rispettate e perpetuate.

Il processo di riterritorializzazione ipotizzato non sembra in grado di dare un'impronta realmente nuova al territorio in questione, in termini di nuova relazione con le rinnovate necessità di sostenibilità sociale ed ecologico-ambientale che le rifunzionalizzazioni di contesti simili richiedono, anche perché troppo schiacciato sulle esigenze di ritorno economico-finanziario e reddituale della eventuale iniziativa imprenditoriale privata. La vita quotidiana degli individui puteolani e dei vari aggregati sociali che la contraddistinguono

avrebbe la possibilità di fruire liberamente del luogo *waterfront* puteolano solo in spazi limitati, che poco rispondono e corrispondono ai bisogni e ai diritti della comunità flegrea. Le funzioni di aggregazione sociale attivabili attraverso la progettazione e l'edificazione di nuovi percorsi pedonali, piazze e spazi verdi attrezzati, cioè nuove aree per rispondere alle esigenze delle comunità di nuove dotazioni di spazi sociali e culturali, non sembrano una priorità per l'intervento, aldilà delle affermazioni di rito nel sottolineare l'importanza della pubblica fruizione e dello spazio inteso come pubblico. Ciò non consente, quindi, di raggiungere l'obiettivo, pur ricercato nelle premesse concettuali del Masterplan, della nuova, ritrovata, fruibilità e vivibilità del territorio.

Il *waterfront* puteolano, analizzando gli strumenti progettuali esaminati e al netto dei piani attuativi conseguenti quindi delle progettazioni e delle realizzazioni che essi proporranno, non appare pienamente identificato e trattato quale vero, reale, Bene Comune Territoriale, con le conseguenti scelte che ciò comporterebbe: purtroppo, allo stato, un'occasione perduta. Soprattutto, un cattivo esempio da non perseguire e da non iterare da parte di quelle istanze di governo, locali o centrali, e dall'imprenditoria privata nel caso di altre analoghe esperienze di recupero e funzionalizzazione di contesti di costa urbani, attorno a due temi centrali: la mancata associazione nel momento elaborativo e nella discussione della comunità oggetto dell'intervento e, ancor più deleterio, il non rispetto dell'identità ultima di questi luoghi, perpetrato attraverso un mancato riconoscimento di essa e un'ancor minore rispetto dei valori che, attraverso essa, gli individui e la comunità stessa avevano e ambirebbero ripeterne. Laddove, invece, il perseguimento della piena permeabilità del luogo, così come di tutti i *waterfront* mediterranei, la loro piena condivisione da parte delle comunità urbane, realizzabile soprattutto attraverso una migliore accessibilità e un riaffermarsi dei flussi di vita quotidiana degli individui che vivono quei territori appare il valore primario da perseguire, vera condizione ineludibile alla nuova loro rivivificazione, in quanto Beni comuni culturali territoriali e paesaggistici, per rimetterli al centro del circolo virtuoso che tenda alla ricerca dei diritti sociali e civili e all'appagamento dei bisogni delle intere *civitas*.

Bibliografia

- AA.VV., *Lo stabilimento Armstrong all'esposizione di Milano del 1906*, Bergamo, Istituto italiano di arti grafiche, 1906.
- AA.VV., *Remaking the urban waterfront*, Washington, UIL–Urban Land Institute, 2004.
- AA.VV., “I Campi Flegrei nell'archeologia e nella storia”, in *Atti dei convegni dei Lincei*, n. 33, Roma, 1977.
- ACCORDO PROCEDIMENTALE DI PROGRAMMA, *Masterplan generale della linea di costa di Pozzuoli*, Regione Campania, 2010.
- ANDREOTTI G., “Rivelare il Genius loci”, in *Bollettino della Società Geografica Italiana*, serie XIII, vol. VII, 2014, pp. 533-558.
- ANNECCHINO R., *Storia di Pozzuoli e della zona flegrea*, Napoli, Gallina, 1996.
- BOZZATO S., BANDIERA G., “Bene Comune Territoriale e Fondazione di Parteci-

- pazione. Il caso studio Rione Terra-Pozzuoli”, in *Commons/Comune: geografie, luoghi, spazi, città*, vol. *Memorie geografiche*, 14, Firenze, Società di Studi Geografici, 2016, pp. 587-593.
- BRAUDEL F., *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino, Einaudi, 1952.
- BRUNER J., “La costruzione narrativa della realtà”, in AMMANITI M., STERN D. (a cura di), *Rappresentazioni e narrazioni*, Bari, Laterza, 1991, pp. 17-38.
- CARDONE V., PAPA L., *L'identità dei Campi Flegrei*, Napoli, CUEN, 1993.
- CARELLI G., “Ragguaglio di alcuni principali porti, fari e lazzaretti de' reali domini di qua dal Faro”, in *Annali Civili del Regno delle Due Sicilie*, CXXVII, Napoli, 1858.
- CARTA M., *Città liquida. I waterfront urbani come generatori di qualità*, Milano, FrancoAngeli, 2009.
- CHLOE F., *Waterfront Landscapes*, Shenyang Liaoning, Liaoning Science & Technology Publishing House, 2011.
- COMMISSIONE RODOTÀ, *Schema Ddl Modifica delle norme del Codice civile in materia di beni pubblici*, Roma, Camera dei Deputati, 2007.
- CONVENZIONE EUROPEA DEL PAESAGGIO, Firenze, Consiglio d'Europa, 2000.
- COSGROVE D., DANIELS S., *The Iconography of Landscape: Essays on the Symbolic Representation, Design and Use of Past Environments*, Cambridge, Cambridge University Press, 1988.
- DE CARO S., *I Campi Flegrei, Ischia, Vivara*, Napoli, Electa, 2002.
- FONTI L. (a cura di), *Porti-città-territori. Processi di riqualificazione e sviluppo*, Firenze, Alinea, 2010.
- FOUCAULT M., “Eterotopie”, in *Archivio Foucault*, Milano, Feltrinelli, 1998.
- GIAMMINELLI R., *Il centro antico di Pozzuoli*, Napoli, Civita, 1987.
- GOVERNA F., *Il milieu urbano. L'identità territoriale nei processi di sviluppo*, Torino, Codice Edizioni, 1999.
- MAGNAGHI A., “Mettere in comune il patrimonio territoriale: dalla partecipazione all'autogoverno”, in *Commons/Comune: geografie, luoghi, spazi, città*, vol. *Memorie geografiche*, 14, Firenze, Società di Studi Geografici, 2016, pp. 25-36.
- MASSEY D. B., *Spazio, luogo e genere*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 1994.
- RTI Eisenman Architects Pc-Interplan 2 srl-AZ Studio (a cura di), *Masterplan generale della linea di costa di Pozzuoli (Waterfront)*, Waterfront flegreo Spa/ Comune Pozzuoli, 2010.
- MAZZACANE L., *La cultura del mare nell'area flegrea*, Bari, Laterza, 1989.
- OSTROM E., *Governing the Commons. The Evolution of Institutions for Collective Action*, Cambridge University Press, 1990, trad. it. *Governare i beni collettivi*, Venezia, Marsilio, 2006.
- POLLICE F., “Capitale, territorio e la retorica della competitività”, in *Bollettino della Società Geografica Italiana*, Serie XIII, vol. VIII, 2015, pp. 417-429.
- QUAINI M., “L'ombra del paesaggio. L'orizzonte di un'utopia conviviale”, in *Bollettino della Società Geografica Italiana*, vol. CXLV, 2008, pp. 805-806.
- RAFFESTIN C., *Dalla nostalgia del territorio al desiderio di paesaggio. Elementi per una teoria del paesaggio*, Collana Architettura del paesaggio, Alinea, 2005.

- RIANO G., *Relazione P.U.A. Sofer*, Napoli, 2011.
- SALVATORI F., "Presentazione", in CICERCHIA A., *Il bellissimo vecchio: argomenti per una geografia del patrimonio culturale*, Milano, FrancoAngeli, 2002, pp. 9-10.
- SAVINO M., *Waterfront d'Italia. Piani, politiche, progetti*, Milano, FrancoAngeli, 2010.
- SERENO P., "Il paesaggio bene culturale complesso", in MAUTONE M. (a cura di), *I beni culturali. Risorse per l'organizzazione del territorio*, Bologna, Pàtron, 2001, pp. 129-138.
- SETTIS S., *Paesaggio, costituzione, cemento. La battaglia per l'ambiente contro il degrado civile*, Torino, Passaggi Einaudi, 2010.
- TURCO A., "Geografia e capitalismo: ripensare le contraddizioni", in *Bollettino della Società Geografica Italiana*, Serie XIII, vol. VIII, 2015, pp. 369-382.
- TURCO A., *Configurazioni della territorialità*, Milano, FrancoAngeli, 2010.
- VALLEGA A., "The coastal cultural heritage facing coastal management", in *Journal of Cultural Heritage*, vol. 4, 2003, pp. 5-24.
- VALLEGA A., "The Mediterranean after Rio", in CONTI S., SEGRE A., *Mediterranean geographies*, Geo-Italy 3, Roma, Società Geografica Italiana and Italian Committee for IGU (CNR), 1998, pp. 17-42.
- VALLEGA A., *Geografia delle strategie marittime. Dal mondo dei mercanti alla società transindustriale*, Milano, Mursia, 1997.
- VALLEGA A., *Le grammatiche della geografia*, Bologna, Pàtron Editore, 2004.
- VALLEGA A., *The changing waterfront in coastal area management*, Milano, FrancoAngeli, 1992.
- ZEVİ F., JOHANNOWSKY W., CAMODECA G., *Puteoli*, Napoli, Banco di Napoli, 1993.

Coastal Landscapes of Mediterranean Cities, Stone and Water Storytelling. Case Study: Waterfront of Pozzuoli

The waterfront of Mediterranean coastal cities are anthropogeographic coastal landscapes. Common Goods Territorial Cultural and Landscape tending to satisfy the needs and rights of the communities that create and benefit from them. Testimonies of different types of physical reality and social-economic functions. Seaports, boundary lines of the urban area, nodes and entrance gates, basins of economic and cultural exchange. Area coastal with presence of manufacturing activities, closed and self-referential, in opposition full to the primary identity of waterfront place. Storytelling of stones and water, as a physical testimony of the relationship that has been achieved between the community and the territory, which has also evolved in terms of buildings of architectural-urban reality and use of space. Place in full process of narrative construction of community identity. Territories, in reterritorialization, looking for a new sense of waterfront/border, permeable and multiform frame, network of places and functions between territories separate by the water front, between city and coast, between coastal and urban activities. In assonance with the identity primary genius and the community narration of the place. The case study analyzed is the waterfront of the city of Pozzuoli.

Paysages côtiers des villes méditerranéennes, récits de pierre et d'eau. Étude de cas : Waterfront Pozzuoli

Les front de mer des villes côtières de la Méditerranée sont des paysages côtiers géographiques. Des *atouts culturels, territoriaux et paysagers communs* visant à satisfaire les besoins et les droits des communautés qui les créent et les utilisent. Témoignages de différents types de réalités physiques et de fonctions économiques et sociales. Ports maritimes, frontières de l'agglomération, nœuds et portes d'entrée, échanges économiques et culturels. Les zones côtières sont les protagonistes des activités manufacturières, fermées et autoréférentielles, en opposition totale avec l'identité principale du site riverain. Histoires de pierres et d'eau, témoins physiques de la relation qui s'est développée entre la communauté et le territoire, qui a également évolué en termes de planification architecturale-urbaine et d'utilisation des espaces. Lieux en cours de *construction narrative de l'identité communautaire*. Territoires, en phase de reterritorialisation, à la recherche d'un nouveau sens front de mer/frontière, en tant que périmètre perméable et multiforme, réseau de lieux et fonctions entre territoires divisés par le front de mer, entre côte et ville, entre activités côtières et urbaines. En assonance avec l'identité primaire de *genius* et le récit communautaire du lieu. L'étude de cas analysée concerne le front de mer de la ville de Pozzuoli.

