

Arco Latino Resilience:**Kinesthetic Analysis of Port-City Relationship**

LA RESILIENZA DELL'ARCO LATINO: ANALISI CINESTETICA DELLA RELAZIONE PORTO-CITTÀ*

Massimo Corsico^a, Elisabetta M. Venco^b

^aArchitetto, Pavia, Italia

^bDICAr, Università di Pavia, via Ferrata 3, 27100, Pavia, Italia

corsico@tin.it; elisabettamaria.venco@unipv.it

Abstract

Over the centuries, society has considered the sea as a fundamental resource for the establishment and expansion of urban settlements and trades and the definition of their identity. Port and city systems are historically strongly but differently linked: the strength of these links depends on local and global circumstances, and challenges.

Authors focus on the Mediterranean dimension of European coastal cities, and in particular on the macro region of Arco Latino: a complex system with socio-cultural, economic and ecological environments dynamically interrelated. The presented kinesthetic, perceptual and qualitative analysis underlines the peculiarities (as “fixed elements”) that have triggered and continue to fuel the dynamism and the adaptability of places and communities in Arco Latino. Moreover, the research aims to understand the relationship and the degree of (inter-) dependence between the peculiarities of Arco Latino and the characteristics that a port system must develop to reach the goal of resilience. The paper is a general overview of Arco Latino and it is intended as starting point for further in-depth researches.

KEY WORDS: *Arco Latino, Mediterranean Cities, Ports, Identity, Resilience, Port-City Resilience.*

1. Introduzione

La vasta estensione della linea di costa sul Mediterraneo, da Gibilterra a Istanbul, rappresenta per l'intera Europa una delle più grandi fortune a cui ha legato il suo sviluppo dai tempi antichi.

In particolare, l'Arco Latino (in Italiano/Portoghese: Arco Latino, in Inglese: Latin Arc, in Francese: Arc Latin, in Catalano: Arc Llatí,) è stato, e tuttora è, fondamentale [1]: una grande area geografica abitata da oltre 70 milioni di persone ubicate in territori molto eterogenei, regioni costiere, penisole, isole e zone di confine.

L'intero territorio può essere definito come la zona europea della costa nord-ovest del bacino del Mediterraneo che si estende dalla Sicilia, risale tutta la penisola italiana, attraversa il sud della Francia, la penisola iberica fino allo stretto di Gibilterra e alla regione portoghese dell'Algarve (vedi Fig. 1).

Ha una struttura ad arco e rappresenta il cuore dell'Europa latina; una serie di caratteristiche comuni dal punto di vista culturale, storico, socio-economico, geoclimatico e ambientale definiscono l'identità di questa macro-regione e la differenziano in modo netto dal contesto dell'Europa continentale [2].



Fig. 1 – Arco Latino
(fonte: autori)

*Il documento nella sua interezza è frutto del lavoro congiunto degli autori.

Tuttavia Corsico ha sviluppato l'obiettivo e gli elementi esemplificativi, Venco ha sviluppato l'obiettivo e gli aspetti teorici e metodologici/esemplificativi.

1.1. La relazione porto – città

Le città del sistema costiero Mediterraneo sono nodi essenziali nella rete di comunicazione e per le correnti migratorie a livello locale e anche globale: rappresentano l'interfaccia naturale, la porta di interscambio e lo strumento di connessione tra il mare e l'entroterra.

Nel passato, l'identità e la forma della città includevano il porto: l'organica relazione fra loro era chiara nelle mappe, nei disegni, negli studi e nei trattati classici nei quali i porti erano considerati come veri e propri "edifici" pubblici e facevano quindi parte del progetto e del disegno dell'intera struttura urbana. I porti del Mediterraneo iniziano a perdere di importanza quando si aprono le rotte atlantiche, ma restano per secoli attivi gli incentivi per il loro sviluppo come promotori dello sviluppo delle città e delle aree limitrofe (dalla scala locale a quella regionale, nazionale e internazionale).

Durante il XX secolo, il rapporto tra città e porti cambia però radicalmente, soprattutto a causa delle esigenze dettate dalle necessità di navigazione e logistica. Attualmente le aree portuali risultano ancora connesse alle città: anche se sono state slegate e allontanate, esse continuano a influenzare il contesto urbano - collegamenti infrastrutturali, sviluppo urbanistico, capacità economica e commerciale, cambiamenti sociali, economici e industriali.

Proprio a causa della complessità del sistema, non è possibile ritrovare una sola tipologia di relazione tra porti e città: ci sono città che sono sorte e sviluppate attorno al loro porto; città che sono interdipendenti con il porto; città che ignorano e isolano il porto [3].

Per meglio comprendere questo scenario, risulta efficace distinguere tra *città portuali* e *città con il porto*.

Nelle *città portuali*, il porto venne costruito per necessità e rappresenta il vero motore di sviluppo dinamico economico/commerciale, nodo per l'import/export, punto di partenza per l'insediamento di nuove imprese e servizi, elemento attrattore per il turismo e principio organizzatore dell'intera città [4]. Come ambiti storici culla di creatività e innovazione, le città portuali sono sempre state luoghi cosmopoliti con un forte impatto sociale, spesso anche conflittuale, e generatori di forti influenze sulla vita delle comunità locali. Chiari esempi sono: Algeciras, Cagliari, Civitavecchia, Genova, La Spezia, Livorno, Marsiglia, Savona, Tarragona, Tolone.

Nelle città con il porto, i porti sono stati costruiti in accordo con le caratteristiche fisico-naturali-geografiche del luogo e rappresentano la connessione fisica e relazionale tra il mare e la città. Il porto è driving force per lo sviluppo dell'economia e influenza l'ambito locale urbano e le aree limitrofe. La presenza di particolari paesaggi naturalistici è una delle caratteristiche principali e rappresenta anch'essa una risorsa economica [5].

Alcuni esempi sono: Ajaccio, Almeria, Bastia, Cannes, Cartagena, Malaga, Messina, Nice, Palma de Maiorca, Salerno, Sanremo, Siracusa, Valencia.

2. Obiettivi e Metodologia

La presente ricerca espone una analisi cinestetica quindi prettamente sensoriale-percettiva sulla macro regione dell'Arco Latino, sulle sue città costiere con una realtà portuale più o meno sviluppata e sulle sue caratteristiche principali, elementi fondativi della forza di questi luoghi e delle comunità che li vivono.

L'analisi si basa sulla conoscenza diretta e sullo studio dei caratteri morfologici - tipologici - funzionali - geografici - naturali - sociali - economici - relazionali che traspaiono dai luoghi stessi.

In particolare si sottolineano quelle peculiarità che rappresentano gli "elementi fissi" che hanno permesso l'innescarsi della cinetica capacità di adattamento di persone e luoghi alle necessità dettate dai cambiamenti repentini o di lunga durata che si sono susseguiti nei secoli.

Questi elementi rappresentano quindi le caratteristiche resilienti dell'Arco Latino: è il mare stesso la chiave per la resilienza, come base per la forma e lo sviluppo degli insediamenti urbani? O il dinamismo delle comunità che abitano questi luoghi? Oppure le peculiarità geografiche? O, ancora, il background culturale della comunità?

Definite le caratteristiche che un sistema portuale e un sistema urbano-portuale devono avere per sviluppare una sostanziale e rilevante resilienza e definite le peculiarità dell'Arco Latino, si vuole capire il rapporto e il grado di (inter-)dipendenza che esse presentano.

2.1. La Resilienza nelle aree urbane e portuali

In un contesto globale in cui la velocità e la varietà degli eventi mette a dura prova i sistemi che li subiscono, lo sviluppo della resilienza costiera rappresenta un'importante risorsa da migliorare e implementare. In particolare, per essere resiliente, il sistema portuale deve mantenere in attività il trasporto marittimo, commerciale e di persone, le industrie a esso collegate e i lavoratori [6]. Differenti tipi di eventi, naturali o artificiali, continuano a generare effetti multipli diretti e/o indiretti e sono capaci di produrre danni temporanei e/o permanenti all'ambiente naturale, agli insediamenti urbani, alla popolazione, all'economia e alla società.

Durante e dopo una situazione imprevista, le città, le aree portuali, le comunità, i servizi legati al water-front, gli attori coinvolti necessitano di una consistente capacità di trasformare e adattare loro stessi alle nuove condizioni, ovvero devono sviluppare l'abilità di trovare un nuovo equilibrio dinamico, non necessariamente uguale a quello di partenza [7]. Inoltre, è importante sottolineare che la



localizzazione geografica (spesso adiacenti a fiumi o torrenti, come nell'area dell'Arco Latino dalla Provenza all'alta Toscana) e la conformazione dei porti (forti legami con industrie e società) li rende suscettibili a disastri di origine naturale e antropica [8].

Dalla scienza dei materiali e dal campo ingegneristico, la parola resilienza (dal verbo Latino resilio) si riferisce alle proprietà fisiche di un materiale di ritornare alla forma o posizione originale dopo una deformazione (stress) che non superi il suo limite elastico. Il termine è utilizzato in differenti discipline, soprattutto quelle legate all'ecologia [9]; in letteratura è possibile distinguere vari approcci e una notevole quantità di definizioni (fra i vari autori si citano: Adger, Folke, Godshalk, Holling, Odun, etc.).

La capacità di un'area urbana di essere resiliente dipende dall'organizzazione e dalle relazioni esistenti tra i sottosistemi che la formano: un sistema flessibile permette una più rapida ripresa e un miglior cambiamento delle attività e un più vasto e veloce adattamento.

Un approccio flessibile permette quindi il raggiungimento di obiettivi di resilienza [9, 10]. Oggigiorno, anche le aree portuali necessitano di essere maggiormente flessibili e di instaurare relazioni di maggior interdipendenza con la città, la comunità di lavoratori e di cittadini per attuare un lavoro sinergico e sistematico [11].

Per essere resiliente il sistema porto-città deve:

- perseguire un modello di sviluppo equilibrato e sostenibile, basato sull'integrazione degli aspetti sociali, ambientali ed economici;
- preservare e valorizzare le risorse locali (naturali e culturali);
- ridurre gli impatti ambientali dovuti a fenomeni umani (sistemi industriali, inquinamento del carburante, ecc.);
- incoraggiare la partecipazione sociale in fase di pianificazione e gestione;
- migliorare coesione sociale, informazione e istruzione;
- impegnarsi in una rapida transizione energetica e nella riduzione delle emissioni;
- trovare tecnologie, metodi di costruzione e processi di sviluppo per migliorare l'adattamento climatico.

3. Arco Latino: peculiarità di città e porti

Le città dell'Arco Latino caratterizzate dalla presenza di una realtà portuale presentano elementi identitari così forti che hanno permesso loro di superare, adattandovisi, i cambiamenti che si sono susseguiti nei secoli e che hanno innescato processi di stratificazione a partire da quello che è stato lungamente un modello funzionale-tipologico-relazionale di città marittima. Il sistema portuale e il sistema città sono cluster variamente dipendenti, ma pur sempre fortemente interrelati.

Si riportano di seguito le peculiarità più significative che determinano il carattere proprio dell'Arco Latino (vedi Tab. 1). Dallo studio e dalla comparazione delle mappe antiche è chiara la matrice fondante delle città portuali: esse sono state un modello di città facilmente esportabile, specialmente in aree dove gli scambi economici, commerciali e culturali erano forti e continuativi (si possono trovare forti parallelismi tra città europee della parte orientale del bacino del Mediterraneo e città extra-europee come: Muscat in Oman, Macao nella Repubblica Popolare Cinese, il forte genovese di Tabarka in Tunisia e di Sudak in Crimea).

Nell'area costiera mediterranea, le città hanno caratteristiche urbane eterogenee, ma facilmente riconoscibili, ereditate da una ricca e comune storia: chiese, campanili, cimiteri, fortezze militari, luoghi di scambio (piazze), vicoli, giardini e spazi pubblici/privati.

Tra tutte le città europee del Mediterraneo, quelle dell'Arco Latino (e in particolare la zona di Savona - Imperia - Sanremo - Ventimiglia - Mentone - Nizza) presentano una densità di edifici molto elevata e una urbanizzazione costiera continua (città infinita) [1].

Come queste realtà altamente urbanizzate, sempre alla ricerca di nuovi territori per rispondere alle necessità economiche e sociali, si adattano in maniera dinamica e alquanto flessibile per occupare gli spazi disponibili, così la società presente nelle città dell'Arco Latino è un sistema dinamico e fluido che può facilmente seguire i complessi cambiamenti relazionali dell'entroterra: pochi metri quadrati hanno il compito difficile e fondamentale di essere la "membrana cellulare" dell'intero sistema continentale. Queste comunità hanno la capacità di creare legami e relazioni sia con la terraferma, sia con le altre città costiere di Arco Latino.

I cambiamenti nel fabbisogno economico, sociale e nella domanda di materie prime dell'entroterra hanno sempre impostato il ritmo per i cambiamenti nelle principali attività delle città costiere. Nel corso dei secoli, le *città portuali* e le *città con il porto* hanno sviluppato una serie di attività legate al commercio, all'industrializzazione e/o deindustrializzazione e al turismo mantenendo sempre forti le relazioni con entroterra e altre città costiere.

Inoltre, le aree marine protette per il ripopolamento del pesce e della fauna selvatica sono un chiaro esempio di adattamento delle comunità locali: da un'industria della pesca, che non è economicamente più redditizia, è sorta un'operazione di conservazione che utilizza gli stessi dispositivi e lavoratori per la cura e la protezione dei parchi marini [12].

Tutte queste realtà hanno adattato le loro principali caratteristiche, ma, allo stesso tempo, hanno mantenuto elementi fissi e riconoscibili (portatori di identità) realizzando una continua, flessibile e organica trasformazione. La grande forza dell'Arco Latino è la sua storia secolare, in ogni luogo diversa, ma comune, che si manifesta nelle

caratteristiche fisiche, funzionali e relazionali che si ritrovano all'interno del sistema cittadino. Ne consegue anche che la capacità di queste popolazioni di superare le barriere geografiche attraverso un linguaggio comune ai territori, nonostante le sfumature regionali.

Inoltre, risulta fondamentale per lo sviluppo dell'Arco Latino la localizzazione geografica delle singole realtà e le risorse naturali: in primis il mare, ma anche le peculiarità della costa e dell'entroterra, il clima, la vegetazione ecc. Infine, la capacità e la volontà di auto- ed etero-organizzazione delle comunità costiere emerge chiaramente dall'enorme determinazione di costruire e sviluppare città e porti in questo territorio, e dall'uso del mare non solo come risorsa economica, ma anche come supporto fisico per lo sviluppo stesso.

Caratteristiche urbane riconoscibili (identità)	Società multiculturale
Capacità auto ed etero organizzative delle comunità locali	Forti legami con l'entroterra e le altre città costiere
Storia secolare	Lingua condivisa
Elementi culturali, tradizioni e paesaggio storico-culturale	Presenza di aree naturali protette
Risorse naturali e climatiche	Mar Mediterraneo

Tab. 1 – Principali peculiarità di città e porti nell'Arco Latino

4. Risultati e Conclusioni

In linea con la strategia dell'UE, l'importanza del ruolo del bacino del Mediterraneo e dei suoi porti è stata rivitalizzata e sono diventati luoghi chiave in cui la forza economica, la competitività, il capitale umano, l'attrattiva globale, la popolazione e i processi migratori sono sempre più concentrati. La sfida principale è definire una generale riorganizzazione dei sistemi marittimi e portuali (come infrastrutture di connessione e nodi dei servizi) e delle relative città costiere: le aree portuali stanno diventando sempre più nuovi spazi in cui un processo di sviluppo intelligente integrato, supportato da una pianificazione urbana generale strategica, contribuisce alla resilienza ecologica urbana.

Il rapporto tra porto e città appare ora straordinariamente intricato e discontinuo. Le aree urbane e portuali hanno sempre più assunto identità distinte e contrastanti, con relazioni dinamiche complesse tra loro. Le caratteristiche delle città portuali rimangono in alcune grandi città, mentre in molte realtà minori dell'Arco Latino i porti continuano a subire cambiamenti, soprattutto nelle loro principali funzioni (sostentamento, commercio, turismo, difesa), ma sono pur sempre parte integrante e forza motrice del dinamismo e della vita della propria comunità e sono capaci di formare una fitta rete di connessioni locali e globali con vari gradi di flessibilità e trasformabilità. Dall'analisi percettiva-qualitativa delle relazioni che pos-

sono crearsi tra gli elementi e le azioni che incentivano la resilienza nel sistema porto-città e le peculiarità dell'Arco Latino emerge chiaro come le caratteristiche prettamente legate agli aspetti naturali e geografici (in particolare: "Presenza di aree naturali protette"; "Risorse naturali e climatiche"; "Mar Mediterraneo") e, anche se in misura minore, quelle relative agli aspetti culturali e tradizionali (tra cui "Elementi culturali, tradizioni e paesaggio storico-culturale") sono le più ricorrenti.

Le relazioni che si formano a partire dalle caratteristiche dell'Arco Latino e che possono incentivare la resilienza di luoghi e comunità sono in alcuni casi anche bi-direzionali: "preservare e valorizzare le risorse locali (naturali e culturali)" è legato in modo direttamente proporzionale e bi-univoco con "Caratteristiche urbane riconoscibili (identità)" e anche con "Elementi culturali, tradizioni e paesaggio storico-culturale".

Interessante vedere come "Società multiculturale", tema attuale e ampiamente sentito (anche in maniera apertamente conflittuale) in tutte le realtà dell'Arco Latino, sia direttamente collegabile con importanti fattori di resilienza, quali "perseguire un modello di sviluppo equilibrato e sostenibile basato sull'integrazione degli aspetti sociali, ambientali ed economici" e ancora "migliorare coesione sociale, informazione e istruzione".

Infine, "Lingua condivisa" è peculiarità significativa in quanto incentiva le azioni di "preservare e valorizzare le risorse locali (naturali e culturali)", "incoraggiare la partecipazione sociale in fase di pianificazione e gestione" e "migliorare coesione sociale, informazione e istruzione".

L'analisi cinestesica mostra come le città dell'Arco Latino abbiano dimostrato un elevato grado di preadattamento sviluppato in modo congiunto, e lungo il corso dei secoli, con l'evoluzione delle caratteristiche e necessità della società, degli insediamenti urbani, dei porti, delle linee di costa e delle connessioni territoriali.

La presente ricerca è una overview generale sulla macro regione dell'Arco Latino e vuole essere una base di partenza per ulteriori ricerche sullo sviluppo della resilienza nei sistemi porto-città.

Bibliografia

- [1] Corsico M., *Forma maris antique – imago urbis*. In: De Lotto R., Zhuang Y. (eds.) *Urban Design*. Maggioli Editore, Santarcangelo di Romagna, 2013
- [2] Arco Latino Homepage. Informazioni su: <http://en.arcolatino.org>
- [3] Capasso M., *The ports and the cities Naples, Genoa, Trieste, Marseilles and San Francisco*. Mediterranea Adriatic Sea, 2005
- [4] Reeves P. et al., *Studying the Asian Port City*. In: Broeze F. (ed.) *Brides of the Sea: Port Cities of Asia from the Sixteenth to Twentieth centuries*. Kensington, Australia: University of New South Wales Press, 1989
- [5] Council of Europe. *European Landscape Convention*. Firenze, 2000
- [6] Scott H. et al., *Climate change adaptation guidelines for ports, Enhancing the resilience of seaports to a changing climate report series*.

National Climate Change Adaptation Research Facility, Gold Coast, 2013

[7] De Lotto R., *Flexibility principles for contemporary cities*. In: Shiling Z., Bugatti A. (eds.) *Changing Shanghai – from Expo's after use to new green towns*. Officina Edizioni, Roma, pp. 73-78, 2011

[8] Wakeman T. et al., *Port Resilience: overcoming threats to maritime infrastructure and operations from climate change*. University Transportation Research Center. City College of New York, 2015

[9] Venco E.M., *La pianificazione preventiva per la riduzione del rischio: definizione di scenari preventivi nel contesto della città flessibile e resiliente*. Maggioli Editore, Sant'Arcangelo di Romagna, 2017

[10] Jha A.K. et al. (eds.), *Building Urban Resilience: Principles, Tools and Practice*. Directions in Development. Washington, DC: World Bank, 2013

[11] Rotterdam Resilience strategy. Ready for the 21st century. Ed. Venman+, Rotterdam

[12] Pelagos Sanctuary Homepage. Informazioni su: <http://www.sanctuaire-pelagos.org>

