

Collana “Ricerca e Documentazione”

Fondazione Aldo Della Rocca
Ente Morale per gli Studi di Urbanistica

12

Direttore

Gian Aldo Della Rocca

Presidente della Fondazione Aldo Della Rocca

Comitato scientifico

Lucio CARBONARA

Alessandro CASTAGNARO

Massimo CLEMENTE

Roberto CONVERTI

Gabriella ESPOSITO DE VITA

Carola HEIN

Bruno Filippo LAPADULA

Marco MARTINIELLO

Bianca PETRELLA

Flavia PICCOLI NARDELLI

Elodia ROSSI

Segreteria redazionale

Roberta PITINO

Sede

Via degli Orti Gianicolensi, 5 – 00152 Roma

Tel: 06/68131869 – 06/68134316

fondazionealdodellarocca@gmail.com

pec@pec.fondazionealdodellarocca.it

www.fondazionealdodellarocca.it



Presente, passato e futuro di una Collana

La Collana “Ricerca e Documentazione” si rinnova con un Comitato Scientifico internazionale, una Segreteria Redazionale e con la valutazione dei saggi scientifici attraverso un processo di *double-blind peer review*.

In questo modo prosegue la promozione degli studi urbanistici, iniziata più di sessanta anni fa dalla Fondazione Aldo Della Rocca, attraverso le tre Collane: “Studi Urbanistici”, “Atti”, “Ricerca e Documentazione”.

“L’atto costitutivo della Fondazione Aldo Della Rocca, sorta il 30 marzo 1954 ad opera di un gruppo di amici ed estimatori di mio padre, in omaggio alle benemeritenze da lui acquisite nel campo degli studi urbanistici nel corso di una più che ventennale attività di lavoro, e definitivamente eretta in Ente Morale con Decreto del Presidente della Repubblica del 5 luglio 1958, all’art. n. 2 recita che: «La Fondazione ha lo scopo di promuovere, incoraggiare e diffondere gli studi urbanistici nelle forme più opportune e particolarmente mediante pubblicazioni, manifestazioni culturali e assegnazioni di premi a cultori di quegli studi».

Nel corso della sua vita, che ormai si avvicina ai 30 anni, la Fondazione ha tenuto fede a questo suo dovere impegnandosi, nei limiti delle sue forze (di uomini e di mezzi), a bandire ogni due anni un concorso nazionale per monografie su temi di attuale e rilevante interesse nel campo degli studi urbanistici e promuovendo una serie di incontri, dibattiti e seminari sempre su temi di estrema attualità. I concorsi hanno infine trovato la loro definitiva conclusione nella pubblicazione dei lavori vincitori e giudicati meritevoli di pubblicazione nella Collana “Studi Urbanistici”; le altre attività, invece, nella Collana “Atti”.

Da alcuni anni, tuttavia, si stava facendo strada nell’ambito del nostro Consiglio di Amministrazione la volontà e la necessità di ampliare il campo delle iniziative in modo da fornire al pubblico degli studiosi, degli amministratori e dei progettisti un vero e proprio “Servizio di documentazione” su una serie di problemi e pratiche operative che affiancasse il campo dell’attività puramente teorica rappresentato dalle due Collane della Fondazione.

È da tale volontà che nasce questa terza Collana dal titolo “Ricerca e Documentazione”, di cui mi è stata affidata la responsabilità della direzione. Essa si apre con un mio studio che, con estremo piacere ho voluto e potuto offrire alla Fondazione.

L’idea iniziale di questo lavoro non è comunque da attribuirsi del tutto al suo autore, ma anche al Prof. Valerio Giacomini prematuramente scomparso nei primi giorni del 1981.

Era stato il Prof. Valerio Giacomini, infatti, che, nel mese di novembre del 1980, aveva a me esposto, quale rappresentante della Fondazione Aldo Della Rocca presso la Commissione Italiana del Programma UNESCO MAB, di cui lo stesso Giacomini era Presidente, la sua idea di continuare la collaborazione da tempo iniziata con un Seminario sulla progettazione dei percorsi e delle aree pedonali nell’ambiente urbano.

Il rapporto di collaborazione che si era instaurato fra la Fondazione Aldo Della Rocca e la Commissione Italiana del MAB aveva già dato i suoi primi frutti con la stampa degli atti del Seminario sul tema de “L’insoddisfazione ambientale negli insediamenti umani” che si era tenuto il 14 ottobre 1979, e già erano intercorsi dei precisi scambi di idee per proseguire lungo la strada imboccata due anni prima con un ulteriore Seminario sul tema “Agricoltura e Urbanistica” che avrebbe dovuto tenersi nei primissimi mesi del 1981. La scomparsa del Prof. Giacomini, purtroppo, ha impedito di portare a termine quanto programmato e il Consiglio di Amministrazione della Fondazione Della Rocca si assunse quindi il compito di procedere indipendentemente nel campo della ricerca e del servizio di documentazione.” (Gian Aldo Della Rocca, Cedam, 1984)¹.

In continuità con la sua storia, le pubblicazioni che afferiscono alla Collana “Ricerca e Documentazione” promuoveranno studi, ricerche e atti di eventi culturali di matrice prevalentemente urbanistica.

Le pubblicazioni saranno incentrate sul tema dello sviluppo sostenibile dei territori e della società in cui analizzare e proporre strategie e strumenti innovativi per la rigenerazione urbana e il governo del territorio, focalizzandosi sugli approcci inclusivi e partecipativi. Gli studi inseriti nella Collana indagheranno, inoltre, i nuovi modelli economici per la sostenibilità e la resilienza e le implicazioni date dai processi di *governance* collaborativa anche con l’ausilio delle ICT.

1. Dalla introduzione al primo volume “La progettazione pedonale: teoria, politiche e tecniche di intervento”, di Gian Aldo Della Rocca.

Dialoghi tra porto e città nell'epoca della globalizzazione

Per un approccio multidisciplinare
alle sfide della portualità

a cura di

Barbara Bonciani, Luisa Bordato
Eleonora Giovene di Girasole

con i contributi di

Caterina Arcidiacono, Bruno Barroca, Barbara Bonciani, Luisa Bordato
Maurizio Carta, Maria Cerreta, Maria Fabrizia Clemente, Massimo Clemente
Giuseppe D'Agostino, Gaia Daldanise, Valeria D'Ambrosio, Gian Aldo Della Rocca
Olimpia Ferrara, Claudio Ferrari, Silvia Ferrini, Alga Danila Foschi
Eleonora Giovene di Girasole, Carola Hein, Nicola Martinelli, Marco Martiniello
Alessandro Mazzola, Federica Montalto, Nicolò Montuori, Alessandro Panaro
Fortuna Procentese, Valentina Raffa, Stefania Regalbuto
Manuela Scarsi, Pietro Spataro, Giampaolo Vitali, Pier Paolo Zampieri

le interviste a

Alessandro Aurigi, Guido Barbera, Oriol Capdevila, Laura Cimaglia
Joan Coldecarrera, Roberto Converti, Zeno D'Agostino, Paolo Dario
Marcello Di Caterina, Luigi Fusco Girard, Miguel Garín Alemany
Matteo Ignaccolo, Olivier Lemaire, Vittorio Marzano, Umberto Masucci
Pino Musolino, José Manuel Pagés Sanchez, Ivano Russo, Isabelle Ryckbost
Mario Sommariva, Marie Ange Pugliesi, Simone Venturini





DIREZIONE GENERALE
EDUCAZIONE,
RICERCA E
ISTITUTI CULTURALI

La pubblicazione è stata realizzata grazie al contributo concesso dalla
Direzione generale Educazione, ricerca e istituti culturali del Ministero della Cultura.



ISBN
979-12-80414-00-7

PRIMA EDIZIONE
ROMA OTTOBRE 2021

Ringraziamenti

Si ringraziano la Fondazione Aldo Della Rocca, nella persona di Gian Aldo Della Rocca, per aver sostenuto la pubblicazione nella Collana “Ricerca e Documentazione”, la Direzione generale Educazione, ricerca e istituti culturali del Ministero della Cultura, per il riconoscimento e il contributo concesso alla realizzazione del libro, tutte le Autrici e gli Autori che hanno contribuito con le loro ricerche e i Colleghi e gli Esperti che hanno arricchito il volume con i loro punti di vista sul futuro delle città-porto.

Un particolare ringraziamento va a Massimo Clemente, Direttore del CNR IRISS e Direttore del Comitato Scientifico Internazionale di RETE, per aver creduto e incoraggiato sin dall’inizio il progetto editoriale del volume, e a Roberta Pitino della Fondazione Aldo Della Rocca, per la perseveranza nella cura dedicata ai rapporti con la Casa Editrice in piena chiusura da pandemia e con lavoro a distanza, nonché per l’attenta e puntigliosa lettura e correzione delle bozze finali.

I Saggi contenuti nel volume sono stati valutati in modalità *double-blind peer review*

Indice

- 13 *Presentazione*
di GIAN ALDO DELLA ROCCA
- 17 *Prefazione*
di MASSIMO CLEMENTE
- 21 *Introduzione*
di BARBARA BONCIANI, LUISA BORDATO, ELEONORA GIOVENE DI GIRASOLE

Parte I

Trasformazioni urbane, cultura e società

- 35 Capitolo I
Il porto come “infrastruttura culturale e creativa”: verso una *governance* collaborativa
e una pianificazione congiunta
di ELEONORA GIOVENE DI GIRASOLE, GAIA DALDANISE
- 65 Capitolo II
Mito, difesa, incorporazione paesaggistica e (s)ragione. Declinazioni ideologiche
di un porto naturale al centro del Mediterraneo
di PIER PAOLO ZAMPIERI
- 75 Capitolo III
Bari: il porto, il faro e la città
di GIUSEPPE D’AGOSTINO, NICOLA MARTINELLI, FEDERICA MONTALTO, NICOLÒ MONTUORI

- 89 Capitolo IV
Progettare città liquide
di MAURIZIO CARTA
- 101 Capitolo V
Resilienza come lente interpretativa per (ri) connettere spazi, istituzioni e cultura
di CAROLA HEIN

Parte II

Governance, processi innovativi e responsabilità sociale

- 119 Capitolo I
Collaborazione tra porti e città e nuovi modelli di dialogo. Da un passato incerto a un futuro possibile
con i “Nodi Avanzati”
di LUISA BORDATO
- 141 Capitolo II
L’innovazione in sistemi complessi e interdipendenti: il ruolo delle Autorità di Sistema Portuale
di CLAUDIO FERRARI, SILVIA FERRINI, MANUELA SCARSI
- 157 Capitolo III
Integrazione e responsabilità sociale dei porti: verso un modello di *governance* allargata
di BARBARA BONCIANI
- 171 Capitolo IV
Nuove tecnologie digitali e servizi portuali: il ruolo delle città
di GIAMPAOLO VITALI, ALGA DANILA FOSCHI

Parte III

Transizione energetica, sostenibilità e resilienza

- 187 Capitolo I
Valutare la transizione nel sistema città-porto: pratiche e processi decisionali verso un modello di economia circolare
di MARIA CERRETA, STEFANIA REGALBUTO

- 205 Capitolo II
Relazioni economiche tra porti ed energia: analisi dei flussi marittimi
di ALESSANDRO PANARO, OLIMPIA FERRARA
- 223 Capitolo III
Un piano di sviluppo sostenibile unico che integri gli obiettivi delle Autorità Portuali
e delle città portuali come nuovo passo verso la sostenibilità
di PIETRO SPATARO
- 233 Capitolo IV
Resilienza funzionale dei sistemi portuali e strategie per il progetto *climate proof*
di BRUNO BARROCA, MARIA FABRIZIA CLEMENTE, VALERIA D'AMBROSIO

Parte IV

Accoglienza, migrazioni e contaminazioni culturali

- 253 Capitolo I
Mare, porti, città, migrazioni e contaminazioni culturali
di VALENTINA RAFFA
- 261 Capitolo II
Porti luoghi di transito, transizione e intersoggettività
di CATERINA ARCIDIACONO, FORTUNA PROCENTESE
- 271 Capitolo III
L'approdo come spazio di socialità e ascolto. Storie di lavoratori marittimi, fra avversità del mare
e lontananza dalle famiglie
di BARBARA BONCIANI
- 283 Capitolo IV
Migrazioni, porti chiusi e società aperte in Italia
di ALESSANDRO MAZZOLA CON MARCO MARTINIELLO

Parte V

Oltre la città-porto: approcci, visioni e prospettive

Interviste

- 293 Porti e città-porto come ecosistemi orientati alla sostenibilità e all'economia circolare
Interviste a: Zeno D'Agostino, Marcello Di Caterina, Matteo Ignaccolo, Pino Musolino
José Manuel Pagés Sanchez, Luigi Fusco Girard, Mario Sommariva
- 313 Porti e città-porto come ecosistemi dell'innovazione
Interviste a: Laura Cimaglia, Paolo Dario, Miguel Garín Alemany, Vittorio Marzano, Ivano Russo
- 331 Porti e città-porto come infrastrutture culturali e creative
Interviste a: Alessandro Aurigi, Oriol Capdevila, Joan Coldecarrera, Umberto Masucci, Isabelle Ryckbost
- 345 Porti e città-porto come ecosistema interculturale
Interviste a: Guido Barbera, Roberto Converti, Olivier Lemaire, Marie Ange Pugliesi, Simone Venturini
- 357 GLI AUTORI

Presentazione

Ricerca su un tema affascinante, profondo ed estremamente complesso, proposto alla Fondazione Aldo Della Rocca dal professore Massimo Clemente, Direttore del CNR IRISS di Napoli, che vede una serie di interventi multidisciplinari di diversi Autori coordinati dalle curatrici del volume, Barbara Bonciani, Luisa Bordato e Eleonora Giovane di Girasole. Credo, tuttavia, che il definire il dialogo tra porto e città, riferendosi all'arco temporale della globalizzazione, come questa viene intesa da alcuni lustri, sia, con buona probabilità, estremamente riduttivo dell'impatto che questo rapporto "dialogante" ha avuto sull'evoluzione e sviluppo della civiltà, fin dalla prima presenza dell'uomo sulla terra.

Ritengo di poter aggiungere che la globalizzazione sia da sempre il prodotto di questo incontro di vicendevole supporto fra i porti e il retrostante territorio, oggi diciamo urbanizzato, fin dalle prime evidenze di attività antropica sul posto.

In ogni epoca il commercio marittimo è stato globale nel senso che raggiungeva tutti i luoghi del mondo allora conosciuti.

Il rapporto fra l'uomo e il mare e la capacità di affrontarlo per lunghe navigazioni, si perde nella notte dei tempi. Negli ultimi anni, l'asticella dell'"abilità a navigare" da sempre ritenuta essere iniziata nel Neolitico, 10 mila anni fa, è stata spostata indietro di molti millenni.

In un articolo del 2012, apparso su "Science", l'antropologo Alan Simmons¹, ipotizza che l'uomo di Neanderthal e anche l'*Erectus*, fossero in grado di costruire imbarcazioni da mare aperto, capaci di raggiungere Creta, al fine di commerciare. Attività questa dimostrata dal ritrovamento di asce all'interno di stratificazioni di terreni databili fra i 130 e i 170 mila anni fa. Lo stesso Simmons afferma che difficilmente ci potevano andare a nuoto, visto che l'isola è separata dalla terraferma da più di 5 milioni di anni e il mare, molto profondo, non avrebbe potuto essere riempito dai ghiacci delle glaciazioni.

«E che dire dei ritrovamenti sull'isola di Flores, in Indonesia, datati ad oltre un milione di anni fa? Se fossero autentici, così come sembra, vorrebbe dire che l'*Homo Erectus*, comparso circa 1,8 milioni di anni fa, possedeva già le abilità cognitive necessarie ad affrontare lunghi e difficili viaggi per mare»².

Spostandoci in tempi più recenti, il ritrovamento di tracce di cocaina all'interno di mummie egizie pre-tolemaiche, al di là della ipotesi americana (sostanza proveniente dal continente americano, al di là delle Colonne d'Ercole e dell'Atlantico) difficile da percorrere, ci dice chiaramente che le rotte commerciali marittime partendo dai porti egizi del Mar Rosso, giungevano fino all'India e a Java, dove ancora oggi cresce la pianta della coca.

Le navi sumere commerciavano il rame, partendo dai porti della Mesopotamia lungo l'Eufrate, per andare ad approvvigionarsi in quelle che oggi sono India e Oman, fin dal terzo millennio avanti Cristo.

Ancora gli Egizi, per oltre due millenni, commerciarono con la mitica e ancora oggi avvolta nel mistero "Terra di Punt"³. Con questa, scambiavano oggetti in rame, miele, olio, birra, carni, avorio, incenso, mirra, cannella, resine e legni aromatici vari, come ampiamente dimostrato dai ritrovamenti archeologici. Una vasta rete commerciale, composta di rotte marine e piste carovaniere che si inoltravano in mari sconosciuti ammantati di leggenda, (vedi ad esempio l'epopea degli Argonauti e del vello d'oro) nonché in territori desertici e impenetrabili, di fatto, ha da sempre caratterizzato l'evoluzione della cultura e delle economie umane nel lento ma costante avvicinamento al concetto di globalizzazione com'è intesa oggi. Anche allora il commercio, ripeto, era globale perché le navi e le carovane giungevano fino ai confini del mondo allora conosciuti.

Nel corso dei secoli alcune civiltà sono scomparse portando con sé nell'oblio rotte marittime e porti. Altre sono nate e cresciute all'ombra di nuove rotte marittime e terrestri dei commerci, portando ricchezza e benessere nei porti e nei territori che queste incontravano e da cui partivano.

Lo splendore e la ricchezza di Venezia, del suo entroterra e delle città del suo mare privato (l'Adriatico, il cui ingresso era controllato dalle due poderose fortezze di Corfù) devono tutto ai suoi commerci globali, dà e per il mondo allora conosciuto.

La rotta verso il Nuovo Mondo aperta da Colombo, arricchisce a dismisura la Spagna e le sue città costiere, contribuendo nel tempo al declino delle rotte veneziane. Il Portogallo apre la strada del commercio marittimo verso l'Estremo Oriente, circumnavigando l'Africa; operazione già peraltro portata a buon fine dai

romani con marinai fenici durante il regno di Nerone. I mercanti olandesi aprono la strada del commercio con il Nord America e le Antille, mentre gli inglesi, nel volgere di poco più di due secoli, realizzano il primo impero mondiale basato su rotte marittime globali.

Al contrario, la Cina, nel XV secolo, dotata di una tecnologia allora ben superiore a quella delle Nazioni occidentali, dopo aver esplorato e organizzato in oltre trent'anni di viaggi, rotte commerciali fino all'Africa, diventando la padrona dell'Oceano Indiano, nel 1434, prese la decisione di fermare ogni tipo di commercio marittimo, fino a proibire la costruzione di navi oceaniche. Decisione presa dal nuovo imperatore Hung Hsi alla morte del comandante della flotta Zheng He di cui ancora non si conoscono i motivi.

Il risultato però, fu un isolamento commerciale e un sottosviluppo tecnologico, di cui la Cina si accorse solo alla fine del XIX secolo, quando dovette sottostare alla volontà delle potenze occidentali allora dominatrici. Sono stati sufficienti gli ultimi quarant'anni di riapertura della Nazione ai traffici commerciali marittimi, per farne l'attuale gigante protagonista indiscusso della globalizzazione e della tecnologia più sofisticata. La sola Shanghai, grazie al suo porto, terminale di rotte mondiali, è passata in questi anni, da una popolazione di 6 milioni, agli oltre 30 attuali.

I gangli pulsanti e i terminali di questa rete di commerci globali, da sempre, sono i porti e il loro entroterra. È qui che vengono gestite sia le funzioni di costruzione delle imbarcazioni, sia quelle di ormeggio, carico, scarico e immagazzinaggio delle merci e sia quelle di gestione e organizzazione dei traffici commerciali con le altre città e organizzazioni politico-territoriali "statali". Tornando all'antichità, è di pochi anni fa la scoperta di un gruppo di archeologi dell'Università La Sapienza di Roma del più antico porto conosciuto ad Abù Theirah⁴, un grande insediamento urbano tributario della città di Ur, vicino alla foce del Tigri

e dell'Eufrate. Questa struttura e il suo lento tornare alla luce, datata alla seconda metà del terzo millennio avanti Cristo, a detta di moltissimi archeologici e storici dell'antichità, è destinata a riscrivere la storia della Mesopotamia e delle sue città. Città non più solo isole felici, culla della coltivazione dei cereali e della tecnica delle canalizzazioni idriche nella storia dell'umanità, ma anche centri propulsivi e snodi vitali dei commerci del mondo allora conosciuto. È da qui che molto probabilmente partivano le navi dirette ad un altro porto commerciale, quello della città stato di Dilmun⁵ dove, a loro volta, venivano scaricati e spediti nuovamente in più direzioni il rame e la diorite provenienti dalla regione di Magan⁶ dove a loro volta venivano importate dalla valle dell'Indo.

Allo stesso modo i porti e le città di Berenice e Misos-Hormos sul Mar Rosso, nel Basso Egitto, fondati in epoca tolemaica due millenni dopo, permisero il commercio fra Roma e l'India, importando ad Alessandria, spezie, diamanti, zaffiri, seta, avorio, schiavi e schiave per poi distribuirli in tutto l'Impero. Questi due porti erano collegati, tramite rotte marittime che sfruttavano la ciclicità dei monsoni, con il porto di Muziris, in India (località da poco individuata nello stato del Kerala) e, successivamente, all'inizio dell'epoca cristiana, con quello africano di Rhapta, di fronte al Madagascar.

Cambiamenti climatici, evoluzione tecnologica, crollo di imperi, guerre, nascita, crescita e decadenza di nuove religioni nel corso dei secoli, hanno portato all'oblio di molti porti, e delle relative rotte commerciali marittime e terrestri che a questi facevano capo.

Nessun agglomerato urbano legato a questi porti dell'antichità è sopravvissuto alla loro scomparsa. A questa sparizione ha fatto seguito la discesa nell'oblio dell'economia, dello sviluppo tecnologico, della storia e della geografia degli stessi luoghi.

I commerci, e tutto l'indotto tecnologico e culturale ad essi legato, però non si sono mai fermati. Hanno sem-

plicemente trovato altri porti, altre rotte, altri entroterra al loro servizio e altre culture su cui appoggiarsi.

Ho voluto fare questo breve *excursus* di presentazione, forse anche un poco caotico, appoggiandomi quasi esclusivamente sull'antichità, e ancora più limitatamente dal solo punto di vista occidentale, per non interferire, in particolare, con il complesso lavoro portato avanti dalle curatrici del volume e da tutti quelli che vi hanno partecipato in un notevole approccio multidisciplinare al tema, solo per introdurne l'importanza per la comprensione dello sviluppo delle civiltà, delle culture e dei rapporti tra gli uomini che da sempre hanno avuto e che sempre più avranno, i porti e i loro entroterra di riferimento.

Agli autori il compito di portare avanti con approccio scientifico il tema in epoca moderna e a loro anche il più sentito ringraziamento della Fondazione Aldo Della Rocca per l'opera svolta.

GIAN ALDO DELLA ROCCA

Presidente della Fondazione Aldo Della Rocca

Note

1. Alan Simmons, professore di antropologia presso l'Università del Nevada, con sede a Las Vegas. Ha partecipato a numerose spedizioni archeologiche nel Mediterraneo orientale, in particolare nelle isole di Cipro e Creta, e ha esposto i risultati delle sue ricerche nel volume "Stone Age Sailors: Paleolithic Seafaring in the Mediterranean" (2014).

2. Martina Saporiti, *Galileo* (Giornale di Scienza e problemi globali online) 16 novembre 2012.

3. Solo nel 2020, dopo oltre un secolo di illazioni, i risultati di una ricerca multidisciplinare portata avanti sulle mummie dei babbuini trovate nelle tombe egizie e importati dalla terra di Punt, ne hanno definitivamente identificato i limiti geografici. Punt corrisponderebbe alla regione che oggi comprende Etiopia, Eritrea, Gibuti e parti di Somalia e Yemen. Ciò ad ulteriore dimostrazione

della globalizzazione dei commerci marittimi fin dall'antichità e delle capacità marinare degli egizi anche nel terzo millennio a.c. Fonte: Nathaniel J Dominy, Salima Ikram, Gillian L Moritz, Patrick V Wheatley, John N Christensen, Jonathan W Chipman, Paul L Koch (2020), Mummified baboons reveal the far reach of early Egyptian mariners. eLife, elifesciences.org/articles/60860

4. La Repubblica, 18 marzo 2018, www.repubblica.it/cultura/2018/03/18/news/archeologi_italiani_scoprono_un_

[porto_del_iii_millennio_a_c_ecco_la_nassiriya_dei_sumeri_191574041/](#)

5. Oggi nel Barhein e luogo che nella tradizione Sumera si identifica nel Paradiso dell'Eden.

6. Regione ancora oggi di dubbia localizzazione. Per alcuni archeologi, all'interno dell'Oman, per altri all'estremità del Basso Egitto, per altri ancora nel Sudan, o addirittura in Iran o Pakistan.

Prefazione

Il *dialogo* – in greco antico διάλογος, composto da διά *attraverso* e λογος intesa quale *parola* che si articola nel discorso, quindi anche *pensiero* che si esprime attraverso la parola – nella prospettiva del diritto alla città per tutti, appare cruciale per configurare scenari innovativi ed equi di sviluppo. Confronto verbale trasversale a due o più persone e strumento per esprimere e discutere idee, sentimenti non necessariamente contrapposti, il dialogo mira alla correzione di un errore iniziale per giungere a una verità condivisa messa ciclicamente in discussione.

Il diritto alla città è un tema ricorrente nella comunità scientifica della Fondazione Aldo Della Rocca, trasversale alle diverse generazioni di studiosi che si sono succeduti a partire da 1954 e affrontato dai diversi punti di vista disciplinari ma nella costanza di un comune sentire di ispirazione cristiana e liberale.

Il mio legame con la Fondazione Aldo Della Rocca è forte e di lunga durata, risalendo al 1997, anno in cui fui vincitore, in gruppo coordinato da Bianca Petrella, del primo premio al XXI concorso per monografie sul tema “La Conferenza mondiale Habitat II Problemi e soluzioni per gli insediamenti umani del XXI secolo”, per poi replicare nel 2001 al XXIII concorso per monografie sul tema “Lo Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo verso uno sviluppo territoriale equilibrato e sostenibile dell’Unione Europea”.

Ho avuto così l’opportunità di conoscere e stimare la famiglia Della Rocca, apprezzandone la signorilità e la sensibilità culturale nonché la capacità d’incidere, attraverso la Fondazione, nella storia dell’urbanistica italiana.

Dal 2007 al 2017 ho avuto il privilegio di essere membro del Consiglio di Amministrazione presieduto da Corrado Beguinot e composto da Lucio Carbonara, Gian Aldo Della Rocca, Gabriella Esposito e Flavia Piccoli Nardelli che all’epoca era anche Segretario generale dell’Istituto Sturzo presso cui la Fondazione aveva sede.

Sono stati per me anni di crescita umana e culturale che hanno fortemente segnato il mio percorso di vita, offrendomi l’opportunità di incontrare e dialogare con personaggi di grande levatura morale e scientifica quali Fernando Della Rocca, Giandomenico Amendola, Lucio Bianco, Sergio Zoppi, Roberto Camagni, Agostino Labela, Mario Fadda, Francesco Paolo Casavola, Franco Nobili, Gilberto Marselli, Franco Maceri, Cesare Blasi, Gabriella Padovano, Giorgio Piccinato, Gianluigi Sartorio, Cristina Treu, Eduardo Mollica... impossibile citarli tutte/i.

Di quegli anni ricordo l’atmosfera di Palazzo Baldassini, prestigiosa sede dell’Istituto Sturzo nel Campo Marzio, l’odore dei libri, l’ordine degli archivi, gli studiosi immersi nelle loro letture e quell’ascensore anti-

co che ci portava tra i tetti di Roma, dove era la piccola ma elegante e funzionale sede della Fondazione Della Rocca. Il dialogo interetnico era il tema di quegli anni, individuato quale uno dei nodi irrisolti della città contemporanea nell'incapacità delle società urbane e metropolitane occidentali di trasformare il problema in opportunità di crescita armonica e sostenibile.

Per combattere la pericolosità delle megalopoli contemporanee la Fondazione intraprese un complesso percorso finalizzato alla promozione di una risoluzione delle Nazioni Unite che impegnò il Presidente Corrado Beguinot fino agli ultimi giorni: la città uccide. Oggi ne possiamo comprendere la portata perché globalizzazione e megalopoli sono le principali artefici della diffusione della pandemia che sta uccidendo milioni di persone.

In quegli anni maturò anche la mia curiosità di studioso sulle città di mare come luogo del dialogo, perché le rotte delle navi non uniscono solo porti ma popoli e culture.

Il sistema porto-città nell'epoca della globalizzazione presenta specificità che meritano di essere approfondite all'interno di un dibattito multidisciplinare attraverso un dialogo costruttivo tra mondo accademico, *policy maker* e *stakeholder* appartenenti alla comunità urbana e alla comunità marittima.

La cultura e le forme urbane delle città portuali sono state da sempre influenzate dal ruolo territoriale del porto, e lo sono ancora di più oggi grazie ai processi di innovazione tecnologica e gestionale.

Allo stesso tempo, cresce la sensibilità verso le questioni ambientali e il tema del paesaggio culturale come insieme di valori materiali e immateriali nonché la lettura ecosistemica di città e territori. Partendo dal presupposto che il sistema porto-città sia inteso come "ecosistema", in quanto espressione dell'eterogeneità delle comunità urbane e marittime e delle loro interrelazioni con il paesaggio, risulta necessario stabilire qua-

li innovazioni di processo e di prodotto siano in grado di affrontare le nuove sfide della portualità nonché della rigenerazione territoriale e tutela ambientale.

In tale prospettiva, il libro "Dialoghi tra porto e città nell'epoca della globalizzazione. Per un approccio multidisciplinare alle sfide della portualità" si propone di approfondire approcci e prospettive nuove nelle città portuali e capaci di indirizzare sia la ricerca che l'azione in diversi campi: energia, economia circolare, urbanizzazione, digitalizzazione e industria 4.0.

Occorre tessere relazioni sinergiche e resilienti tra città e porto con lo scopo di definire le potenzialità di sviluppo sostenibile in linea con gli obiettivi dell'Agenda 2030 e con le recenti traiettorie di transizione energetica 2050 tracciate dalla Commissione Europea.

Il libro di Barbara Bonciani, Luisa Bordato ed Eleonora Giovane di Girasole, voluto dal Presidente Gian Aldo Della Rocca per la Collana "Ricerca e Documentazione" della Fondazione Della Rocca, è stato riconosciuto di rilevante interesse culturale dalla Direzione generale Educazione, ricerca e istituti culturali del MiC.

Barbara Bonciani, PhD in Sociologia, è Assessore al porto, integrazione porto-città, università e innovazione, relazioni internazionali e cooperazione e pace presso il Comune di Livorno. Nel corso della sua carriera scientifica ha lavorato con passione e dedizione sui temi della responsabilità sociale e "transizione green" nei porti e nelle città portuali, portando avanti un lavoro egregio sulla città e il porto di Livorno, anche in qualità di membro del Comitato Scientifico di RETE (Associazione Internazionale per la Collaborazione tra Porti e Città).

Luisa Bordato è Responsabile del Centro Studi e Ricerche Confcommercio Imprese per l'Italia – Ascom Treviso ed è stata Segretario Generale di RETE. Da anni, esperta nella mappatura e documentazione di processi di riabilitazione/rigenerazione urbana e in

tecniche di riciclo, lavora con dedizione e concretezza nel definire possibili scenari di trasformazione urbana ed economica, attraverso lo studio e la sperimentazione di metodi e tecniche di progettazione.

Eleonora Giovane di Girasole è Ricercatore presso il CNR IRISS, architetto e PhD, nel corso del suo percorso scientifico ha approfondito il tema dei processi decisionali collaborativi propri dell'*action-research*, sperimentando con grande impegno ed energia in diversi contesti urbani dalle periferie alle aree storiche delle città portuali. Ha rivestito la carica di Assessore all'urbanistica, ricerca scientifica, viabilità e mobilità sostenibile presso il Comune di Aversa dove ha sperimentato con successo approcci di pianificazione urbana collaborativa.

Nel mio ruolo di Direttore del Comitato Scientifico di RETE posso senza dubbio affermare che questo gruppo di ricercatrici e professioniste definisce con grande sensibilità intellettuale nuovi possibili scenari di sviluppo, collaborando anche nella definizione e promozione delle attività di ricerca e di divulgazione di RETE. I progressi scientifici nello studio dei porti e delle città portuali richiedono l'esistenza di un gruppo capace di generare un ambiente abilitante la promozione e la produzione di nuove conoscenze. RETE, attraverso le sue attività di ricerca, alta formazione e divulgazione, ha tessuto intorno a sé un'ampia comunità scientifica composta da ricercatori e professionisti impegnati in un obiettivo comune: generare e trasmettere conoscenze sui complessi fenomeni e processi che si attivano nelle città portuali. L'attività della Comunità Scientifica di RETE è organizzata intorno al Comitato Scientifico, al Comitato di Valutazione delle riviste PORTUS e PORTUSplus e alla Rete di Esperti, che insieme agiscono come motore intellettuale.

Appare efficace l'articolazione degli interessanti contributi di qualificati autori raccolti nel libro in quattro aree tematiche: trasformazioni urbane, cultura e

società; *governance*, economia e responsabilità sociale; innovazione tecnologica, sostenibilità e resilienza; accoglienza, migrazioni e contaminazioni culturali.

Un ulteriore strumento di dialogo all'interno del libro sono le interviste "Oltre la città-porto: approcci, visioni e prospettive" che toccano in maniera transdisciplinare diverse tematiche cruciali per i porti e le città intesi come: ecosistemi orientati alla sostenibilità e all'economia circolare; ecosistemi dell'innovazione; infrastrutture culturali e creative; ecosistema interculturale. Nell'ambito di tale discussione in questa sezione del libro, tra le questioni più discusse vi sono la "transizione green" quale sfida principale per la portualità e le città-porto, i porti europei e mediterranei e le trasformazioni smart e digitali, il paradigma dell'economia circolare per garantire competitività, innovazione e riduzione degli impatti ambientali, nuove relazioni e funzioni culturali e creative di connessione con il contesto urbano e la comunità, le città-porto come luogo di intrecci e di mutamento culturale e sociale.

Il sistema porto-città sta attraversando diverse problematiche, in particolare in Italia, nonostante la sua centralità per lo sviluppo economico e infrastrutturale a livello nazionale e il suo rilievo per la qualità ambientale del territorio. Il principale nodo da sciogliere è quello dei conflitti spaziali, sociali e ambientali che tuttora caratterizzano i porti ed in particolare le aree di interazione fra porto e città dove diversi sono gli enti che hanno un ruolo decisivo per la loro riorganizzazione funzionale (Regione, Comuni, Autorità di Sistema Portuale, ecc.).

In Campania, per esempio, il disegno di legge regionale può rappresentare un passaggio cruciale grazie all'articolo proposto dall'Autorità di Sistema Portuale che mira a facilitare i processi di integrazione tra porto e città attraverso la co-pianificazione delle aree d'interazione porto-città. La co-pianificazione diventerebbe l'occasione di una nuova "governance collaborativa"

orientata ad una visione strategica di sviluppo fondata sul “dialogo” tra cultura urbana e cultura marittima.

Il processo di co-pianificazione del sistema porto-città andrebbe attivato attraverso una metodologia di pianificazione urbana collaborativa promuovendo il confronto tra diverse discipline – come la pianificazione urbana, la psicologia sociale, la valutazione e la gestione – e contemporaneamente attraverso il dialogo tra comunità per funzioni e spazi condivisi al fine di riconoscere i punti di riferimento e le relazioni tangibili o percettive con il mare e la cultura marittima. In tale prospettiva, si potrebbe ricostruire una identità condivisa del porto-città quale luogo di scambio di com-

petenze, innovazione, cultura e creatività, costruendo opportunità per l’intera comunità marittimo-urbana.

L’auspicio è che il percorso di conoscenza e sperimentazione delle tre studiose possa proseguire valorizzando l’incrocio di competenze e saperi che sono state capaci di attivare, affinché il dialogo tra le diversità possa essere lo strumento per affrontare le sfide complesse delle città portuali nel mondo post pandemico.

MASSIMO CLEMENTE

Direttore dell’Istituto di Ricerca su Innovazione e Servizi per lo Sviluppo del Consiglio Nazionale delle Ricerche e Direttore Scientifico di RETE Associazione Internazionale per la Collaborazione tra Porti e Città