

La percezione del paesaggio nella lettura dell'interfaccia tra città e porto: il caso di Marsiglia

Angelo Bertoni

Aix-Marseille Université, CNRS, TELEMME, Aix-en-Provence, France angelo.bertoni@univ-amu.fr

Abstract

Le trasformazioni di molte città portuali sulle rive del Mediterraneo hanno dato luogo alla costruzione di nuovi paesaggi urbani mediante la conversione di aree in disuso in nuovi quartieri per il terziario, la residenza o lo svago, ma solo recentemente la nozione di paesaggio e quella di sostenibilità sono entrate a far parte del quadro d'analisi e dei progetti delle zone di contatto tra città e porto. Il caso di Marsiglia è a questo riguardo esemplare. Ripercorsa la storia delle rilevanti sistemazioni urbanistiche della fascia litoranea a nord del vecchio porto dalla metà degli anni 1990, il saggio propone una lettura paesaggistica dell'interfaccia città-porto con attenzione a tre sequenze spaziali: l'area tra i nuovi musei e il quartiere storico del Panier; un accesso al porto in relazione al contesto urbano e alle infrastrutture di trasporto; il litorale dell'Estaque, dove si è ricreato un nuovo dialogo tra abitato e mare. Il sistema cognitivo di paesaggio può contribuire ad una nuova lettura della fascia litorale tra la città e il porto di Marsiglia e favorire progetti più rispettosi dei criteri di sostenibilità sociale e ambientale.

Parole chiave

Marsiglia, interfaccia città-porto, sequenza spaziale, paesaggi fra mare e terra.

Abstract

The transformations of many port cities on the shores of the Mediterranean Sea produced the construction of new urban landscapes through the conversion of disused areas into new neighbourhoods for tertiary activity, residence or leisure, but only recently the notions of landscape and sustainability have become part of the framework of analysis and design of the contact areas between the city and the port. The case of Marseilles is exemplary in this respect. After a review of the history of the city's coastal layout in the north of the old port since the mid-1990s, the essay offers a landscape reading of the city-port interface with attention to three spatial sequences: the area between the new museums and the historic neighbourhood Panier; one of the accesses to the port in relation to the urban context and transport infrastructures; the coastal line of Etaque, where a new dialogue between the built-up area and the sea was recreated. The landscape cognitive system can contribute to a new reading of the coastline between the city and the port of Marseilles and promote designs more respectful of the social and environmental sustainability criteria.

Keywords

Marseilles, city-port interface, spatial sequence, landscapes between sea and land.

Received: July 2017 / Accepted: September 2017

© The Author(s) 2015. This article is published with Creative Commons license CC BY-SA 4.0 Firenze University Press.

DOI: 10.13128/RV-22001 - www.fupress.net/index.php/ri-vista/

Le grandi trasformazioni che hanno caratterizzato molte città portuali sulle rive del Mediterraneo, come Barcellona, Genova e Tunisi, hanno dato luogo alla costruzione di nuovi paesaggi urbani. La conversione di aree in disuso a favore di nuovi quartieri per il terziario, la residenza o lo svago, ha coinvolto importanti investimenti, sollevando reazioni contrastanti. La storia urbana e sociale, le pratiche cittadine e la tutela dell'identità locale sono state guardate a volte distrattamente dagli attori impegnati in vasti piani di recupero e di sviluppo. La relazione tra città e porto è stata spesso osservata dal punto di vista della storia industriale, urbana e sociale, ma solo recentemente, la nozione di paesaggio, come quella di sostenibilità, sono entrate a far parte del quadro d'analisi. Il contesto marsigliese¹ riunisce molti di questi aspetti e permette di esplorare il tema del rapporto tra città e porto attraverso la lettura percettiva del suo paesaggio².

Marsiglia, una relazione complessa tra città e porto

Il sito in cui si sviluppa la città di Marsiglia, uno dei maggiori comuni francesi per superficie, è spesso definito come un anfiteatro naturale, delimitato da una serie di massicci montuosi calcarei (Nerthe, Garlaban, Etoile) che scendono verso il mare attraverso una successione di colline e terreni pianeggianti. La specificità paesaggistica è caratterizzata da una

trama di corridoi ecologici, in parte legati ai corsi d'acqua e principalmente costituiti di spazi naturali non edificabili o in divenire (Consalès et al., 2012). Numerose e spettacolari sono le vedute sulla rada o sui massicci montuosi quando si arriva in città percorrendo le infrastrutture autostradali.

La storia di Marsiglia, sia dal punto di vista urbanistico che economico e sociale, è un esempio della forte articolazione tra porto, città e territorio, come dimostrano i molti studi realizzati da geografi, economisti, sociologi, storici dell'architettura e dell'urbanistica. I testi di Marcel Roncayolo, André Donzel, Bernard Morel, Jean-Lucien Bonillo, René Borruet e altri ancora, pubblicati negli ultimi trent'anni, costituiscono il quadro di riferimento della nostra riflessione.

Intorno alla metà del XIX secolo, il porto non risponde più alle mutate esigenze della marina mercantile e si cominciano a costruire nuovi bacini a nord della città. Si assiste ad una progressiva conquista del litorale da parte non solo delle strutture portuali, accompagnate dalla presenza di stabilimenti industriali e di depositi nei terreni retrostanti al porto, ma anche di nuovi quartieri d'abitazione destinati alla popolazione operaia. A questa profonda trasformazione della costa a settentrione, corrisponde un esodo sempre più marcato della borghesia verso i quartieri meridionali, instaurando una separazione netta tra attività

economiche e luogo di residenza, tra classi modeste e agiate, frattura ancora oggi visibile.

Nella prima metà del XX secolo, Marsiglia diventa il maggiore porto coloniale francese, grazie alla sua posizione strategica nel Mediterraneo e si rendono necessarie nuove trasformazioni della struttura portuale, che viene ripetutamente trasformata fino alla costruzione di nuovi bacini a Fos, a 50 km ad ovest della città. Questo adeguamento alle nuove tecniche di carico-scarico e di stoccaggio genera una forte discontinuità nelle relazioni economiche tra Marsiglia e il suo porto, ormai inserito in altre dinamiche territoriali e gestito da grandi gruppi nazionali e internazionali. Questo cambiamento di scala corrisponde alla politica industriale condotta dallo Stato, con particolare enfasi nel dopoguerra, che vorrebbe fare di Marsiglia una metropoli a scala mediterranea (Morel, 1999).

La congiuntura economica sfavorevole e la crisi petrolifera degli anni 1970 colpiscono in maniera molto grave l'economia marsigliese. Il declino delle attività industriali e portuali, accentuato dall'affermarsi di altre polarità economiche intorno alla vicina Aix-en-Provence, ha un impatto negativo sui tessuti sociali e urbani e spinge gli amministratori cittadini a riflettere sulla riconversione del porto e dell'economia marsigliese verso forme di terziarizzazione. Di fronte ad un tasso di disoccupazione

pagina a fronte

Fig. 1 – La rada di Marsiglia e i quartieri a Nord del centro storico (carta: A. Arnaud, A. Bertoni, fonte IGN 2016).

preoccupante, i poteri cittadini intraprendono all'inizio degli anni 1980 una politica di rigenerazione urbana, a cominciare dai quartieri del centro storico intorno al *Vieux Port*, da sempre luogo di accoglienza e di transito delle ondate migratorie internazionali (Temine, 1995).

Dal progetto Euroméditerranée alla Capitale europea della cultura (1995-2013)

Di fronte al permanere di queste difficoltà, lo Stato, in accordo con i poteri pubblici locali, lancia nel 1995 un'operazione di riqualificazione urbana senza precedenti in Europa: *Euroméditerranée*. Questa operazione è condotta attraverso un organismo pubblico incaricato della pianificazione urbanistica, le cui missioni riguardano anche lo sviluppo economico e immobiliare e la realizzazione di servizi e spazi pubblici. L'operazione *Euroméditerranée* è tutt'ora in corso e la sua superficie, aumentata nel 2007, si estende su un territorio di circa 480 ettari, definito a ovest dalla fascia litorale tra il *Vieux Port* a Cap-Pinède, a est dall'autostrada A7, arrivando a includere la stazione Saint-Charles e alcune strutture industriali dismesse del quartiere Belle de Mai, a sud dai quartieri di Belsunce e del Panier. La Rue de la République, inaugurata nel 1864 per collegare i nuovi bacini portuali della Joliette con il *Vieux Port*, costituisce un'appendice di questo sistema e il legame tra il



centro storico e i quartieri del terziario, del commercio e dello svago oggi in fase di ultimazione. In questo territorio dal perimetro frastagliato, tangente al cuore simbolico della città, il *Vieux Port*, si trovano alcuni dei settori più poveri della città. La presenza in queste aree di numerose infrastrutture di trasporto, se da una parte facilita le comunicazioni con il resto della città, dall'altra contribuisce ad una forte frammentazione spaziale e alla formazione di spazi residuali o abbandonati. Con l'obiettivo di incoraggiare gli investimenti economici attraverso un partenariato pubblico-privato, *Euroméditerranée* ha dato un forte impulso al settore terziario e turistico, con particolare attenzione all'area intorno alla stazione Saint-Charles e quella litoranea, favorendo l'emergenza di polarità urbane o il rafforzamento di quelle esistenti.

Gli eventi legati a Capitale europea della cultura 2013, hanno contribuito a rafforzare le dinamiche in atto, consolidando il ruolo di nuove polarità terziarie e culturali urbane, favorendo la riconnessione di questo settore con la zona del *Vieux Port*, dal forte valore turistico e simbolico. Nel perimetro di *Euro-méditerranée* sono state accolte numerose iniziative culturali facendo ricorso sia a nuove architetture che alla riconversione di edifici industriali: si è venuto così creando un vero e proprio *waterfront* culturale (Gresillon 2013) capace di modificare l'immagine

della città. La semi-pedonalizzazione del *Vieux Port* ha permesso di facilitare il ricongiungimento con altri settori del centro storico, in un *continuum* di spazi pubblici. La riconversione del molo J4 (*Musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée - Villa Méditerranée*) e del forte Saint-Jean ha fatto emergere un nuovo polo culturale urbano, di scala regionale e nazionale, accompagnato dalla sistemazione degli spazi pubblici tra il forte e la piazza della Joliette, ottenuti dall'interramento dell'autostrada A50. Questa piazza, storicamente legata alle attività portuali, è diventata oggi un nodo importante nella riconfigurazione del quartiere, tra edifici direzionali, spazi commerciali e nuove attività culturali, grazie anche alla presenza di una stazione della metropolitana e della linea del tram che ne hanno fatto la porta d'accesso a questa nuova polarità urbana centrata sul commercio e lo svago.

Se da una parte questa sequenza di attività culturali e commerciali ha profondamente modificato il litorale, introducendo una nuova relazione tra la città e il mare, dall'altra la sistemazione dello spazio pubblico è stata pensata più come supporto ai flussi verso queste attività che come una successione di luoghi di incontro e di socialità. La rara presenza di panchine e l'ampia dimensione degli spazi riservati ai pedoni scoraggiano qualsiasi forma di appropriazione dello spazio pubblico. Due importanti inter-

venti sono stati recentemente portati a termine: la ristrutturazione dell'edificio dei Dock, la cui vocazione direzionale e terziaria è stata completata dalla trasformazione del piano terra in una successione di negozi e ristoranti; la costruzione di un grande centro commerciale, realizzato nel perimetro del Porto autonomo, ma al di sopra delle banchine, e dall'evocativo nome di *Terrasses du port*. Questa realizzazione solleva, tra l'altro, alcuni interrogativi sul fatto che venga presentata dalle autorità stesse del Porto autonomo come la concretizzazione della ritrovata relazione tra città e porto³.

La necessità di ripensare l'interfaccia città-porto: riflessioni e proposte degli attori pubblici

La relazione tra città e porto risulta a Marsiglia particolarmente complessa per la presenza di logiche contrastanti: da una parte, l'autorità portuale, la cui autonomia è aumentata considerevolmente dopo la riforma del 2008, difende logiche di chiusura e salvaguardia del suo perimetro; dall'altra, i responsabili cittadini vedono nell'apertura della città sul mare un elemento di valorizzazione importante per l'attrazione di capitali e flussi turistici. I progetti, le realizzazioni e la produzione di testi ufficiali che accompagnano tale processo permettono di vedere come la nozione di paesaggio sia evocata dagli attori coinvolti, ma non sempre in maniera coerente.

Tra il 2012 e il 2013 arrivano a compimento alcune riflessioni urbanistiche e di programmazione e vengono approvati due documenti importanti: lo *Schéma de Cohérence Territoriale* (SCOT) e la *Charte Ville-Port*.

Il primo è uno strumento urbanistico sovracomunale, che vuole mettere in coerenza tra loro le politiche in materia di trasporti, edilizia residenziale, sviluppo economico, risorse ambientali. Tra i documenti in esso contenuti, il *Projet d'Aménagement et de Développement Durable* (PADD) comprende le principali scelte strategiche e i grandi progetti per infrastrutture, servizi e rinnovo urbano. In questo documento, che ha per ambizione un inquadramento di area vasta, ritroviamo alcune considerazioni sulla relazione tra città e porto: la necessità di creare una porosità tra queste due realtà che si ignorano, attraverso progetti puntuali; la salvaguardia di un paesaggio litorale che non deve essere nascosto dalle aree di stoccaggio dei container; una valorizzazione del rapporto con il mare come elemento di forte attrazione turistica. Il secondo documento, la *Charte Ville-Port*, è prodotto dalle istituzioni cittadine e dalla direzione del porto autonomo che fissano congiuntamente obiettivi ambiziosi per lo sviluppo economico dell'infrastruttura portuale. Alcuni aspetti sono da sottolineare: il richiamo alla costruzione di sinergie tra la città e il porto per dar vita a progetti capaci di



far convivere funzioni concorrenti tra loro (portuale, terziaria e residenziale); la volontà di creare nuove connessioni con il centro della città; il ruolo attribuito alla riqualificazione degli spazi pubblici, forse un po' troppo enfatizzato se si pensa alle difficoltà della loro gestione, ripartita tra vari servizi tecnici municipali e poco efficiente (Hernandez et al., 2013). Nella presentazione dei progetti per le tre entità che costituiscono il porto, quella centrale a carattere industriale e mercantile, quella a nord e a sud destinate rispettivamente alle attività culturali e allo svago, viene appena citato l'aspetto paesaggistico, facendo riferimento alle silhouettes urbane da definire secondo il principio di coerenza e complementarità con il progetto *Euromediterranée*⁴.

Nel 2013, un'interessante riflessione progettuale tiene finalmente in conto questo territorio litoraneo dal punto di vista del paesaggio: si tratta del laboratorio promosso dalla *Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme* (FNAU) che si interessa al quartiere di Saint-Antoine, nella duplice relazione con il

territorio metropolitano e il porto autonomo. Nella ricerca di un rapporto articolato tra città e porto, il punto di vista dell'analisi è invertito e viene suggerita una lettura della fascia litorale fatta dal mare. La porosità tra struttura portuale e contesto urbano esce dall'enunciato di principio per confrontarsi con alcuni siti in particolare: le proposte si concentrano sulla porta 4, che dà accesso al terminal crocieristico, e sul tratto di costa tra l'ansa di Saumaty (destinata al porto di pesca) e il borgo dell'Estaque con il suo porticciolo turistico. Nel primo caso, là dove la collina è tangente al perimetro del porto e il fascio delle infrastrutture si restringe per la morfologia del terreno, vengono proposte strutture d'accoglienza per i passeggeri delle crociere e alberghiere per gli autotrasportatori e vengono immaginati dei collegamenti pedonali con il quartiere sovrastante, dove realizzare uno spazio belvedere. Nel secondo caso, da una parte la trasformazione dell'ansa di Saumaty in porto turistico permette di rafforzare quanto già esiste nel vicino borgo dell'Estaque creando una

pagina a fronte

Fig. 2 – Il Boulevard del Littoral visto dal Fort Saint Jean (foto: A. Bertoni).

polarità di scala metropolitana orientata allo svago e il turismo; dall'altra il legame con le aree produttive e residenziali retrostanti viene immaginato attraverso una continuità di tessuti urbani, affidando ai percorsi pedonali un ruolo di connessione con i paesaggi naturali che caratterizzano questa parte dell'anfiteatro marsigliese. Particolarmente interessante è l'analisi che viene effettuata sui vari piani che costituiscono il paesaggio collinare e che contribuiscono alla definizione della linea di costa, ormai fortemente artificializzata.

Il contributo di una lettura paesaggistica alla comprensione dell'interfaccia città-porto

Alcune indicazioni contenute nella Convenzione Europea del Paesaggio (2000) sottolineano l'importanza della conoscenza e della valutazione dei paesaggi, con particolare attenzione alle aree soggette a profondi cambiamenti e fortemente deteriorate. La fascia costiera occupata dal porto industriale di Marsiglia sembra un caso di studio pertinente: il paesaggio naturale e la configurazione della linea di costa hanno subito importanti trasformazioni legate ai bisogni dell'industrializzazione, ma anche ad un'organizzazione territoriale che non ha tenuto conto di alcune specificità del contesto, seguendo un paradigma d'intervento di matrice funzionalista. I bacini orientali del porto industriale di Marsiglia si

sviluppano su circa dieci chilometri nella fascia litoranea a Nord del *Vieux Port* e sono contraddistinti da una rigida separazione rispetto alla città, sottolineata dalla presenza di barriere fisiche (cancellate, muri) e da un numero limitato di varchi o porte. Questa separazione è rafforzata dai fasci della linea ferroviaria e dalla giustapposizione dell'autostrada e di strade dipartimentali. Si tratta di una successione di non-luoghi con un forte potenziale progettuale, che costituiscono oggi l'unico elemento di contatto tra i quartieri fuori dal porto e la struttura portuale. Questo contatto è semplicemente sottolineato dalla presenza di fermate dei mezzi pubblici e dal flusso in entrata e uscita dei mezzi pesanti.

Dal punto di vista metodologico, si è scelto di completare la lettura urbanistica della composizione spaziale, basata sull'analisi percettiva e quindi sull'esperienza dell'individuo, con l'utilizzazione di alcune nozioni definite dagli atlanti del paesaggio. Quest'ultimi si sono diffusi in Francia in seguito alla promulgazione della legge 93-24, detta "*Paysage*", nel 1993, il cui impatto principale è quello di aver promosso una serie di strumenti per sviluppare la conoscenza dei paesaggi e contribuire alla definizione di politiche pubbliche territoriali, basandosi sui tre concetti introdotti dalla legge: le unità e le strutture paesaggistiche, gli elementi di paesaggio. La ricerca è stata principalmente condotta dall'autore, con l'a-



Fig. 3 – Gli spazi pubblici di connessione tra il Boulevard du Littoral e il quartiere del Panier (foto: A. Bertoni).

aiuto puntuale di alcuni studenti del corso di laurea in urbanistica dell'università di Aix-Marseille. I sopralluoghi, svoltisi nel corso tra il 2015 e il 2016, hanno permesso di aggiornare il contenuto dell'*Atlas des paysages des Bouches-du-Rhône, Le bassin de Marseille*, pubblicato nel 2007⁵. Si è in particolare messo l'accento sulla definizione delle unità paesaggistiche, con caratteristiche omogenee per quanto riguarda la morfologia, il rilievo, l'organizzazione delle attività umane, la percezione delle vedute, ecc. Alcune delle nozioni più in uso negli atlanti sono state riprese per l'analisi dell'interfaccia tra città e porto, come quella di limite, transizione, rottura, orizzonte, struttura e carattere.

La lettura della città promossa dal mondo anglosassone intorno alle metà del secolo scorso e recentemente aggiornata da numerosi studi di *urban* e *landscape design*, fornisce un interessante con-

tributo, a partire dall'analisi sequenziale di Gordon Cullen (Cullen, 1960) e dallo studio delle percezioni individuali di Kevin Lynch (Lynch, 1961). Ne emerge una griglia metodologica qualitativa, radicalmente opposta all'approccio tecnico-urbanistico di stampo funzionalista che ha determinato le politiche di pianificazione del litorale marsigliese, dove la percezione dell'individuo permette di tenere conto anche della scala più piccola, quella che rende possibile le pratiche urbane quotidiane e rinvia alla nozione di confort e di amenità.

La lettura paesaggistica dell'interfaccia città-porto nelle sue molteplici forme, sia lineari che puntuali, fa emergere l'importanza di alcune sequenze spaziali, tre delle quali vengono qui prese in considerazione: l'area tra il quartiere storico del Panier e i bacini portuali della Joliette; la porta numero 4 nella sua relazione con il contesto urbano e le infrastrutture di



Fig. 4 – La porta numero 4, accesso al terminal crocieristico (foto: A. Bertoni).



Fig. 5 – La collina di Cap Janet (foto: A. Bertoni).

trasporto; il litorale dell'Estaque, dove il vecchio borgo e nuove sistemazioni ricreano il dialogo tra abitato e mare. A queste tre sequenze possiamo associare tre nozioni: transizione, frattura, articolazione.

Progettare la porosità: agire sullo spessore del limite, trasformare le porte

Il limite tra il porto e la città può essere letto a due diverse scale. La prima è costituita dai riferimenti visivi territoriali che punteggiano la fascia litoranea: il *Musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée*, la cattedrale, l'hangar J1, il silo di Arenc, il grattacielo CMA-CGM (cui se ne aggiungeranno altri tre, oggi in costruzione), il silo della Madrague, gli edifici a torre del quartiere della Calade, le numerose gru del porto. A scala minore, quella del passante, il limite si materializza attraverso la presenza di una separazione continua, fatta di cancellate o muri

pieni, interrotta da pochi varchi. Questi si affermano come veri e propri nodi, con un forte potenziale progettuale per la creazione di una porosità tra due realtà che finora si ignorano. La presenza delle infrastrutture viarie e ferroviarie attribuisce al limite uno spessore variabile, allontanando o avvicinando il porto e la città e generando una successione di spazi interstiziali, terreni industriali abbandonati e depositi non più in uso.

La prima sequenza, quella della *transizione urbana* che dal Fort Saint Jean arriva al Silo di Arenc (fig. 2, 3), è riuscita a trasformare il limite tra città e porto in un nuovo spazio pubblico di ampie dimensioni. Là dove correva una bretella aerea dell'autostrada e lo spazio era occupato dalla stazione marittima e da quella sanitaria in abbandono, si ha oggi una successione di musei, edifici culturali e commerciali, sia nuovi (il centro commerciale *Les Terrasses du port*)



Fig. 6 – L'ansa di Saumaty, con gli edifici del mercato del pesce (foto: A. Bertoni).

che restaurati (i *Docks*, le *Voutes de la Major* – sotto la cattedrale – entrambi costituiti da negozi e ristoranti), collegati da un'ampia passeggiata, il boulevard Littoral. Il contatto diretto con il mare è nuovamente possibile e il rapporto con l'antico quartiere del Panier, sulla collina sovrastante, è risolto con un sistema di scalinate che fanno del sagrato della cattedrale un nuovo belvedere sulla rada. Si tratta di una successione di spazi che valorizzano il rapporto della città con il mare e, indirettamente, con il porto, permettendo nuove forme di interazione sociale.

La porta numero 4 (fig.4, 5), secondo terreno della nostra analisi esplicita la nozione di *frattura urbana* e riveste un particolare interesse: da una parte, trattandosi dell'accesso al terminal crocieristico, oltre che all'area centrale del porto, questo varco assume il ruolo simbolico di porta della città per chi arriva dal mare; dall'altra, il restringimento della fascia litoranea e la morfologia del sito, mettono in contatto di-

retto la porta numero 4 con il sovrastante quartiere della Calade. La verticalità della collina, rafforzata dalla presenza di tre edifici a torre per alloggi sociali degli architetti Henri Marty et Marcel Roux, oggi protette come "patrimonio del XX secolo" (Durousseau, 2008), si oppone all'orizzontalità del porto e alla sua distesa di depositi. La collina di Cap Janet ospita, oltre agli edifici a torre, un tessuto di tipo periurbano, nel quale troviamo depositi, attività artigianali e edifici di abitazione, costruiti in disordine. Al di là del fascio di infrastrutture viarie, la porta numero 4 è appena visibile, se non fosse per il ponte autostradale che ne consente l'accesso.

La terza sequenza, tra l'ansa di Saumaty e l'Estaque (fig. 6, 7), dà luogo ad un'*articolazione urbana*. L'allontanarsi del porto industriale dalla riva permette di apprezzare pienamente la presenza del vecchio borgo, costituito di edifici di piccola dimensione che si organizzano per piani successivi sul fianco della



Fig. 7 – L'Espace Mistral all'Estaque (foto: A. Bertoni).

collina e creano una mediazione visiva tra il mare e i paesaggi naturali retrostanti. La topografia, abbastanza ripida, è sottolineata dalle scalinate che portano alla parte alta del villaggio, dominata dal campanile della chiesa. La strada litoranea, sottolineata da una ricca alberatura di platani, segna il limite tra il porticciolo turistico e l'abitato, senza però opporli nettamente tra loro. La presenza del mare assume un ruolo diverso rispetto alla prima sequenza: non solo è visibile dalla strada, ma un nuovo spazio pubblico, l'*Espace Mistral*, permette di integrare nuovamente quest'elemento nella vita quotidiana degli abitanti. L'interfaccia tra città e porto diventa così uno spazio abitato, condiviso da tutti.

Queste tre sequenze mostrano come il ridimensionamento del perimetro portuale renda più facile ripensare l'interfaccia tra città e porto, facendo degli spazi pubblici l'espressione della porosità tanto ricercata. Là dove questo tipo di intervento non è re-

alizzabile per l'impatto negativo che avrebbe sull'attività portuale, l'approccio paesaggistico potrebbe fornire nuovi elementi per riprogettare quelle zone di contatto, come le porte d'accesso al porto, cercando di integrarle pienamente nel loro contesto.

Verso una maggiore interdisciplinarietà nella pratica progettuale

A partire dai primi anni 2000, l'apparato legislativo francese si è profondamente rinnovato per una migliore integrazione dei principi dello sviluppo sostenibile nella trasformazione dei territori, una distribuzione più equa dell'edilizia sociale e una rinnovata attenzione al coinvolgimento degli abitanti. Se da una parte la presa in considerazione del paesaggio è resa obbligatoria da parte dei documenti urbanistici, dall'altra l'effettiva utilizzazione dei criteri d'analisi paesaggistica rimane ancora poco diffusa.

Alcuni strumenti recenti, come le *Orientations*

d'Aménagement et de Programmation (OAP) introdotte nel 2010, aprono nuove piste d'azione per dare un ruolo più importante al paesaggio nella pianificazione urbanistica. Pensati per definire non solo gli obiettivi delle politiche urbanistiche, abitative e dei trasporti, ma anche i principi di composizione urbana, gli OAP introducono un'analisi sensibile dei territori dando ampio spazio ai criteri di lettura paesaggistica. Se la formazione di architetti, urbanisti e paesaggisti continua ad essere in Francia affidata a tre percorsi tra loro indipendenti, i nuovi strumenti urbanistici spingono sempre più verso una pratica professionale centrata su collaborazioni più strette tra questi saperi in un contesto fortemente pluridisciplinare.

Al di là delle indicazioni del legislatore e della strumentalizzazione operata da alcuni attori sociali, l'approccio paesaggistico può oggi contribuire efficacemente ad una migliore comprensione di contesti complessi come quello della fascia litorale tra città e porto a Marsiglia. Gli strumenti per la lettura del paesaggio consentono di arricchire l'analisi territoriale con elementi che favoriscono, da un lato, l'inserimento del progetto e la sua articolazione con le varie scale d'intervento, dall'altro, la fase di concertazione con gli abitanti, sempre più spesso sensibili al tema del paesaggio come identità locale.

Note

¹ Questa riflessione costituisce l'aggiornamento di una ricerca svolta nel programma PISTE - *Développement industriel-portuaire, enjeux socio-environnementaux et gestion durable des territoires dans les ports de commerce. Réalités françaises, comparaisons internationales*, coordinato da Valérie Lavaud-Letilleul, tra il 2010 e il 2013.

² La ricerca sulla lettura delle rappresentazioni sociali e culturali, nonché delle pratiche sociali degli abitanti nell'area di studio, non viene qui esposta.

³ *Une nouvelle INTERFACE ville-port*, Reporter. Magazine du Port de Marseille Fos, 22, 2011, p.4-7. Nei documenti prodotti da *Euroméditerranée* possiamo leggere che questo centro commerciale "offre ai Marsigliesi una nuova apertura sul mare".

⁴ Attualmente, la Carta Città-Porto è di nuovo oggetto di riflessione, con l'impegno della nuova entità amministrativa, la città metropolitana, creata nel gennaio 2016.

⁵ Ateliers Cordoleani e Autrement dit, 2007, *Le bassin de Marseille*, in Id., *Atlas des paysages des Bouches-du-Rhône*. DIREN PACA, CG13. <https://www.departement13.fr/fileadmin/user_upload/environnement/atlas/27_bassin_marseille.pdf> (10/16).

Fonti bibliografiche

- Bohigas, O. 1992, *Ricostruire Barcellona*, Etas Libri, Milano.
- Bonillo J.-L., Donzel A., Fabre M. (a cura di) 1992, *Métropoles portuaires en Europe: Barcelone, Gênes, Hambourg, Liverpool, Marseille, Rotterdam...*, «Les Cahiers de la recherche architecturale», n°30/31, 1992.
- Bonillo, J.-L. (a cura di) 1992, *Marseille, ville et port*, Éditions Parenthèses, Marseille.
- Borruey R., Fabre M. 1992, *Marseille et les nouvelles échelles de la ville portuaire*, «Annales de la recherche urbaine», n°55-56, pp.53-62.
- Capel H. 2009, *Le modèle Barcelone*, Economica, Paris.
- Cattedra R. 2011, *Projet urbain et interface ville-port en Méditerranée*, «Rives méditerranéennes», 39, pp.81-102.
- Consalès J.N., Goiffon M., Barthélémy C. 2012, *Entre aménagement du paysage et ménagement de la nature à Marseille: la trame verte à l'épreuve du local*, «Développement durable et territoires», 3-2, <<http://developpementdurable.revues.org/9268>>
- Cullen C. 1960, *Townscape*, Architectural Press, London.
- Donzel A. (a cura di) 2001, *Métropolisation, gouvernance et citoyenneté dans la région urbaine marseillaise*, Maisonneuve et Larose, Paris.
- Donzel A. 1998, *Marseille. L'expérience de la cité*, Anthropos, Paris.
- Durousseau T. 2008, *Ensembles et résidences à Marseille 1955-1975*, Ministère de la Culture et la Communication, Direction Régionale des Affaires Culturelles de Provence-Alpes-Côte d'Azur, Marseille.
- Gastaldi F. 2010, Genova. La riconversione del waterfront portuale. Un percorso con esiti rilevanti. Storia, accadimenti, dibattito, in *Waterfront d'Italia. Piani politiche progetti*, a cura di M. Savino, Franco Angeli Editore, Milano, pp. 88-104.
- Grésillon B. 2013, *Un enjeu «capitale»: Marseille-Provence 2013*, Éditions de l'Aube, La Tour d'Aigues.
- Hernandez F., Bertoncello B., Méjean P., Bertoni A. 2013 *Marseille: les fragilités comme moteurs pour l'invention d'une centralité métropolitaine originale*, Rapport de recherche POPSU, Aix-en-Provence.
- Lynch K. 1960, *The image of the city*, MIT Press, Cambridge.
- Morel B. 1999, *Marseille, Naissance d'une métropole*, L'Harmattan, Paris.
- Pinson G. 2010, *Gouverner la ville par projet. Urbanisme et gouvernance des villes européennes*. Sciences PO Les Presses, Paris.
- Rodrigues-Malta R. 2001, *Naples-Marseille: waterfront attitude*, «Méditerranée», t. 96, pp. 97-106.
- Rodrigues-Malta R. 1999, *Villes d'Espagne en régénération urbaine. Les exemples de Barcelone, Bilbao et Madrid*, «Annales de Géographie», t. 108, n°608, pp. 397-419
- Roncayolo M. 1990, *L'imaginaire de Marseille: port, ville, pôle, XIX-XXe*, CCI, Marseille.
- Roncayolo M. 1999, *Les grammaires d'une ville. Essais sur la genèse des structures urbaines à Marseille*. Editions de l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, Paris.
- Temime E. 1995, *Marseille transit: les passagers de Belsunce*, Autrement, Paris.